In accordance with Regulation 32 of the Overseas Companies Regulations 2009.

OS AA01



Statement of details of parent law and other information for an overseas company

✓ What this form is for You may use this form to accompany your accounts disclosed under parent law. X What this form is NC
You cannot use this form
an alteration of manne
with accounting requir



#45

ise

A9EDØX2D
A11 25/09/2020

25/09/2020 #4 COMPANIES HOUSE

Part 1 Corporate company name → Filling in this form Please complete in typescript or in bold black capitals. Corporate name of "EL AL" ISRAEL AIRLINES LIMITE! overseas company • All fields are mandatory unless specified or indicated by * R 001160 **UK** establishment This is the name of the company in its home state. number Statement of details of parent law and other Part 2 information for an overseas company Legislation This means the relevant rules or Please give the legislation under which the accounts have been prepared and, legislation which regulates the if applicable, the legislation under which the accounts have been audited. preparation and, if applicable, the audit of accounts. Legislation @ IFRS **A2** Accounting principles Have the accounts been prepared in accordance with a set of generally accepted Accounts 3 Please insert the name of the accounting principles? appropriate accounting organisation or body. Please tick the appropriate box. No. Go to Section A3. Yes. Please enter the name of the organisation or other body which issued those principles below, and then go to Section A3. Name of organisation or body 9 **A3** Accounts Accounts Have the accounts been audited? Please tick the appropriate box. No. Go to Section A5. Yes. Go to Section A4.

OS AA01

Statement of details of parent law and other information for an overseas company

A4	Audited accounts	<u> </u>
Audited accounts	Have the accounts been audited in accordance with a set of generally accepted auditing standards?	• Please insert the name of the appropriate accounting
	Please tick the appropriate box.	organisation or body.
	No. Go to Part 3 'Signature'.	
	Yes. Please enter the name of the organisation or other body which issued those standards below, and then go to Part 3 'Signature'.	
Name of organisation or body •	DELOITE	
A5	Unaudited accounts	
Unaudited accounts	Is the company required to have its accounts audited?	
	Please tick the appropriate box.	
	□ No.	
	☐ Yes.	
Part 3	Signature	
	I am signing this form on behalf of the overseas company.	
Signature	X X	
	This form may be signed by: Director, Secretary, Permanent representative.	

OS AA01

Statement of details of parent law and other information for an overseas company

Presenter information You do not have to give any contact information, but if you do it will help Companies House if there is a query on the form. The contact information you give will be visible to searchers of the public record. Contact name Shanda Radia Company name Elal ISRAEL Air Limin

Address

Blauchusn House
Blauchusn Road

London

Post town

County/Region

Postcode

NWGIRZ

Country

Telephone

DX

07540 525 330

Checklist

We may return forms completed incorrectly or with information missing.

Please make sure you have remembered the following:

- ☐ The company name and, if appropriate, the registered number, match the information held on the public Register.
- You have completed all sections of the form, if appropriate.
- You have signed the form.

Important information

Please note that all this information will appear on the public record.

Where to send

You may return this form to any Companies House address:

England and Wales:

The Registrar of Companies, Companies House, Crown Way, Cardiff, Wales, CF14 3UZ. DX 33050 Cardiff.

Scotland:

The Registrar of Companies, Companies House, Fourth floor, Edinburgh Quay 2, 139 Fountainbridge, Edinburgh, Scotland, EH3 9FF. DX ED235 Edinburgh 1 or LP - 4 Edinburgh 2 (Legal Post).

Northern Ireland:

The Registrar of Companies, Companies House, Second Floor, The Linenhall, 32-38 Linenhall Street, Belfast, Northern Ireland, BT2 8BG. DX 481 N.R. Belfast 1.

Further information

For further information, please see the guidance notes on the website at www.companieshouse.gov.uk or email enquiries@companieshouse.gov.uk

This form is available in an alternative format. Please visit the forms page on the website at www.companieshouse.gov.uk

EL AL ISRAEL AIRLINES LTD.2019 ANNUAL REPORT

Table of Contents

CHAPTER B

Board of Director's Report

CHAPTER C

Consolidated Financial Statements for 2019

Iam hereby cextify this is the translation of

Hebrew Accounts.

ren Chen Inancial Controller UK I Al Israel Airlines

Chapter B Board of Directors' Report on the State of Corporate Affairs

El Al Israel Airlines Ltd. Periodic Report for 2019

General:

We are pleased to submit the Board of Directors' Report of the State of the Corporation's Affairs for the year ended on December 31, 2019. El Al Israel Airlines Ltd. mainly operates in the field of air transport of passengers—and cargo, between Israel and foreign countries. In addition, the Company provides maintenance and conveyance services at its home airport, sale of duty-free products and - through investee companies - in related activities, mainly the production and supply of airline meals and management of several travel agencies abroad.

The business environment in which the Company operates is global and civil aviation and tourism industry to and from Israel, which is characterized by seasonality and fierce competition, intensifying during periods of excess capacity and highly sensitive to the economic, geopolitical and security situation in Israel and globally.

A. Explanations of the Board of Directors as to the State of the Corporation's Business

CORONA VIRUS CRISIS

After the date of the statement of financial position, the global Corona Virus pandemic had a significant negative impact on the global economy, and in particular on the aviation sector, including the Company. The pandemic resulted in a sharp decline in demand for passenger flights and in significant flight cancellations in February and March 2020, up to a complete stop of all regular passenger flights, further to the notice given by the Ministry of Health in early March 2020, requiring a 14-day isolation of all those entering Israel from any country. The aforementioned stoppage resulted in loss of most Company revenues and therefore creates, first and foremost, a material liquidity problem for the Company.

The economic crisis saw a sharp decline in demand for oil, which resulted in sharply lower jet fuel cost and in lower interest rates world-wide. Since the Company had entered into hedging transactions designed to manage exposure to changes in jet fuel prices and in exchange rates, the aforementioned decline resulted in a decrease in fair value of these transactions and in losses which required the Company to provide deposits of material amounts, which resulted in even more severe impact to the Company's cash flow. For more information about these hedging transactions, see note 18 to the financial statements and Chapter B of this report. Furthermore, since Company operations were significantly reduced, the Company did not benefit from the lower jet fuel prices for its current consumption. See Chapter E below.

The Company has a working capital deficit, primarily due to advance sale of flight tickets, with a balance of USD 321 million as of soon prior to the report issue date. Due to flight cancellations, the Company was required to reimburse significant amounts to customers.

The crisis also resulted in lower valuation of aircraft world-wide. Therefore, the impairment of aircraft values, used as collateral to secure loans obtained by the Company from Israeli banks for purchase of aircraft (loans that do not constitute "reportable credit"), resulted in failure to comply with financial covenants for LTV ratio. In conformity with the loan agreements, failure to comply with the required ratio gives banks the right to receive deposits, (estimated at USD 30 million as of the report issue date). The Company has applied to these banks for waiver requests for compliance with the aforementioned ratio for the duration of the crisis.

B-2 • 2019

Free translation of the Hebrew Language - Hebrew Wording Binding

In order to immediately reduce cash expenditure by the Company during the shut-down period, the Company applies, inter alia, the following measures, designed to address the implications of the Corona Virus crisis (for more information see Note 1 to the financial statements):

- (1) Measures with regard to human resources most employees of the Company and of its subsidiaries were placed on furlough through June 30, 2020. The Company also reduced the work hours for managers, stopped recruitment of new hires and terminated new employees in training. Company management is also in negotiations with employee representatives and with the Labor Union regarding termination of other employees, cuts to salary and benefits of highly-paid employees.
- (2) Delay by consent some of the lease payments for leased aircraft.
- (3) Termination of leases of two leased aircraft scheduled to go into service in 2020, and return of three aircraft leased by wet lease.
- (4) Suspending and termination of projects involving investments in aircraft fleet and in other areas.
- (5) Expansion of operation of passenger aircraft for cargo transport, with adaptation of Boeing 777 aircraft for cargo transport.
- (6) Application to release surplus in central severance pay funds (for more information see note 1 and note 14.C.2 to the financial statements).
- (7) Signing an MOU with regard to a Sale & lease-back agreement for three Boeing 737-800 aircraft where the closing of this transaction is subject, inter alia, to obtaining assistance from financing providers and from the State.
- (8) Negotiations with lenders and with the State to obtain assistance, mostly backed by State guarantees. Note that as of close to the report approval date, the MOU has yet to be signed and it is uncertain whether negotiations would result in a binding agreement and/or whether State guarantees for the loan would be provided. The loan outline has yet to be agreed by the Company, the lender and the State, and is contingent on suspensive conditions, primarily the following: (1) Signing a new collective bargaining agreement with Company employees, to reflect the required streamlining; (2) Closing of the aforementioned sale & lease-back transaction; (3) Release of full excess in central severance pay funds yet to be released.

As of the report issue date, negotiations with the State and lenders are on-going, hence the uncertainty with regard to closing of this assistance package. Since obtaining this assistance is crucial for allowing the Company to address the implications of the Corona Virus crisis, the Company believes that at this stage there is significant doubt as to whether the Company may continue as a going concern. For more information see Note 1 to the financial statements.

Year 2019

In recent years, the capacity of foreign airlines in the Israeli market has grown sharply. This capacity partly exceeds demand, leading to a price decline. This competition is particularly fierce in routes to the Far East due, inter alia, to the competitive advantage given to a competitor in the route to India, flying over Saudi Arabia, while the Company is prevented from flying this shorter route. El Al also has competition from low cost airlines on routes to Europe. Similar to passenger activity, the company is also experiencing increased competition in cargo operations.

In order to deal with the competition in its business environment, as stated, the Company focused on several core issues, as detailed below. These plans were expected to be carried out over the next few years and the bulk of which was completed as detailed below.

Improvement of product and customer experience -

- The most significant of these measures is to upgrade aircraft interior through the execution of 787 aircraft procurement plan and by upgrading the interior of existing aircraft.
- The Company has completed the bulk of this procurement plan, with 15 new 787 aircraft in service, one of which was put into service in the first quarter of 2020. The last aircraft was scheduled to be received in March 2020. Due to the Corona Virus crisis, by the report issue date, the Company has not received this aircraft nor the loan for it, as of the report issue date, the Company is in negotiations with the lenders on this matter. The loan to finance advance payments paid by the Company for this aircraft was extended through June 30, 2020. The 787 aircraft have replaced the 767-300 aircraft, which were fully de-commissioned early this year, and the 747-400 aircraft, which were de-commissioned in 2019.
- Moreover, the Company upgraded the aircraft interiors of its 737-800 fleet, essentially completed in 2019. In November 2019, the Company signed a lease for three additional aircraft of this type, the first of which was put into service in February 2020. Due to the Corona Virus crisis, the Company terminated the lease for the remaining two aircraft.
- Due to the Corona Virus crisis and disruption of passenger flights, the Company suspended the renewal of aircraft interiors for 777-200 aircraft, scheduled to start in 2020. The Company will review the implications once this crisis is over.
- A wireless internet system was installed in all 787 aircraft and such systems are gradually installed in all other aircraft.

Commerce -

- In 2019, the Company expanded its route network and opened new destinations. In that year, the Company launched routes to Nice, San Francisco, Manchester and Las Vegas.
- Due to the Corona Virus crisis, the launch of routes to Chicago, Tokyo, Dublin and Düsseldorf, scheduled for 2020, has been put on hold.
- In October 2018, the Company launched value propositions customized for customers in Europe; in April 2019, similar value propositions were launched for Asia-Pacific and for Africa.
- In May 2019, the Company signed a code sharing agreement and a club sharing agreement with Alaska Airlines.
- At the end of 2018 the Company has extended its cooperation with the FlyCard branded credit card, signed new agreements with CAL, Diner's and Poalim Express, and brought on a new strategic partner MasterCard. In accordance with these agreements, in the first quarter of 2019, the Company received a total of USD 59 million, partly in the form of signing grants and partly as an advance on account of future payments to which the Company will be entitled pursuant to the new agreements, which will apply as of September 2019.
- In April 2019, new value offer to the Matmid Club customers was launched which, inter alia, updates
 the points accumulation mechanism, expands options to use points for flight tickets, payment for
 baggage and seating and so forth. In July 2019, when the new Booking Engine for club members
 went live, the value proposition was improved.
- The Company signed a new contract with travel agents in Israel, pursuant to which payment will be at a fixed rate of up to 3% with respect to a portion of flight tickets sold by these agents, in line with pre-defined criteria, replacing the fixed 5% commission previously paid.
- In addition, the Company improved the Booking Engine on its website, and developing digital solutions for personal marketing, all in order to increase sales.



Operations and streamlining -

In the report year, the Company was acting to strengthen its competitiveness through streamlining.

- Reduction of the number of fleet (to only three), placing new aircraft into service and decommissioning of 767-300ER and 747-400 aircraft have reduced, as of the report issue date, the average age of Company aircraft to 9.2 years, thereby contributing to streamlining of the logistics and maintenance systems, reduction in number of malfunctions, reduced refurbishment times, increased refurbishment intervals, more efficient placement of air crews by the Company and so forth.
- The new 787 aircraft are more efficient than the other fleets of the Company both in fuel consumption and in maintenance activities.
- Further operational streamlining was achieved by adding seats to the NG737-800 aircraft.
- In 2018, the Company launched a three-year plan called "Ofek 2021" with the objective of streamlining the Company's operational processes and increasing its sources of revenue.
- In 2019, the Company launched a multi-year program to replace several operational and commercial information systems and to improve logistic work processes.
- In May 2019, the Company launched a modern logistics center for maintenance of spare parts.

People and processes -

In 2019 - the Company acted on improving its relationship with the employees and to strengthen their sense of identification with the Company and its objectives. Among others, in October 2018, a new labor agreement was signed with the Company's pilots, to upgrade its operational efficiency and flexibility while improving the pilots' working conditions and quality of living.

In the reported period, the Company was in the midst of realizing its procurement and product improvement plan, which was designed to materialize primarily in the first half of 2020 and to be completed in 2021. During the execution period, however, its operational efficiency was undermined, in part due to the need to train and assign air crews to the new aircraft, due to sub-optimal assignment of aircraft to routes and due to concurrent operation of three wide-body aircraft fleets. In addition, during the transition period, the Company can only partially benefit from the operational efficiency of the new aircraft (in terms of fuel and maintenance costs) due to their gradual entry into service over a number of years, and the lack of product uniformity due to customers' partial exposure to the improved product.

In January 2019, the Company applied IFRS 16 "leases" for the first time, which had material effects on the Company's financial statements, including a significant increase in assets and liabilities, a decline in lease expenses, and a net increase in amortization and financing expenses of USD 18 million (pre-tax) in 2019. It is also noted that, in accordance with the transitional provisions of the Standard, comparative data were not restated.

Moreover, in 2019 the yield to maturity for corporate debentures decreased significantly, used for discounting the liability with respect to defined benefit plan (and for other long-term benefits); the effect on the liability for paid leave and rest for employees amounted to USD 8.8 million (pre-tax), charged as an expense in 2019.



A1. MAIN DATA

MAIN DATA FOR THE YE	AR ENDING ON D	ECEMBER 31 (JSD MILLIONS)	
	2019	2018	Change	
Operating income	2,178	2,142	2%	
Operating expenses	1,835	1,846	(1%)	
Gross profit	343	296	16%	
EBITDAR 1	305	260	17%	
Pre-tax loss on income	(77)	(68)	13%	
Loss for the year	(60)	(52)	14%	

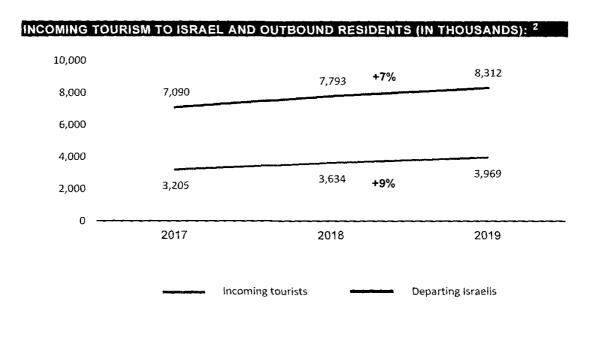
A2. REVIEW OF THE DEVELOPMENTS IN THE BUSINESS ENVIRONMENT AND OPERATIONAL METRICS

A2.1 REVIEW OF THE BUSINESS ENVIRONMENT IN WHICH THE COMPANY OPERATES

For the year ended on December 31

Traffic at Ben Gurion Airport:

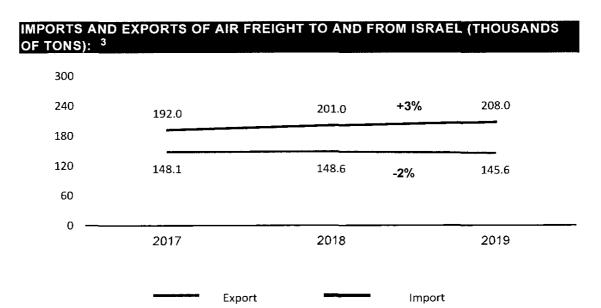
The following charts describe passenger traffic developments at Ben Gurion Airport, divided by inbound and outbound tourism, and with respect to cargo, divided by imports and exports. In 2019, the trend of significant growth in incoming tourism continued, with 9% growth, while the number of outbound tourists increased by 7%. As for cargo, imports increased by 3% while exports declined by 2%.



¹ Earnings before interest, taxes, depreciation, amortization and rent.

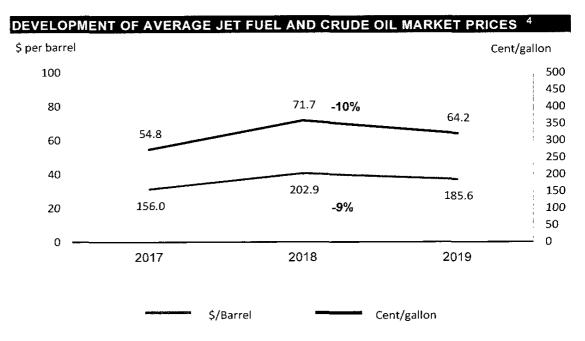
² Source: Central Bureau of Statistics





Jet fuel:

In 2019, there was a decline in jet fuel prices compared to 2018, as shown by the following graph. Regarding the development of jet fuel prices following the financial position statement date, see Part E below.



⁴ Source: Bloomberg

B-7

³ Source: Israel Airports Authority

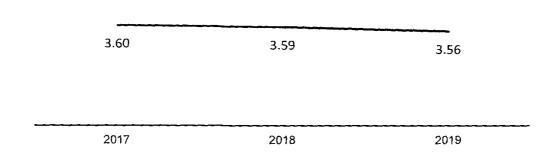
Free translation of the Hebrew Language - Hebrew Wording Binding

Exchange rates

The following graph shows the average NIS-USD exchange rates in each quarter. In 2019, the USD was lower by 0.8% against the NIS, compared to 2018. The average exchange rates have an impact on the Company's shekel-denominated results.

As of December 31, 2019, the USD/NIS exchange rate was 3.46, compared with 3.75 as of December 31, 2018, reflecting a 7.8% decrease in the USD vs. the NIS. These rates have an impact on the Company's NIS-denominated balance sheet items. See Chapter B of this report.

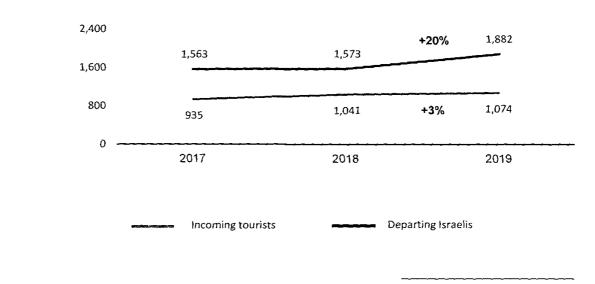
DEVELOPMENT OF THE NIS-USD AVERAGE EXCHANGE RATE:



For the three-month period ending on December 31

In the fourth quarter of 2019, incoming tourism increased by 3% over the corresponding period last year, with outgoing traffic of local residents increased sharply by 20%. As for cargo, imports increased by 7% while exports declined by 3%.

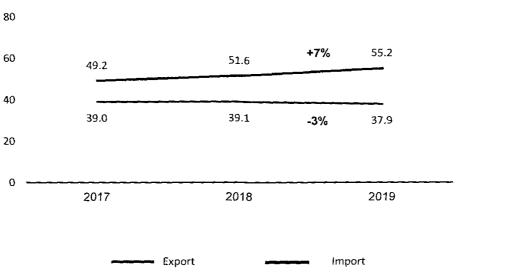
INCOMING TOURISM TO ISRAEL AND OUTBOUND RESIDENTS (IN THOUSANDS): 5



⁵ Source: Central Bureau of Statistics

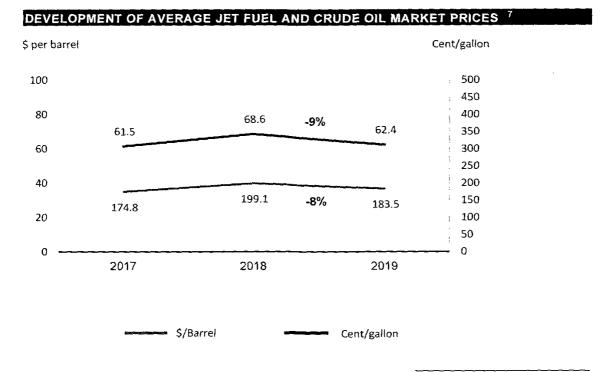






Jet fuel:

In the 4th quarter of 2019, there was a decline of 8% in jet fuel prices compared to the 4th quarter of 2018, as shown by the following graph.



⁶ Source:Israel Airports Authority

B-9 •

⁷ Source: Bloomberg



A2.2 The Company's operating metrics and market shares

FOR THE YEAR ENDING ON DECEMBER 31			
	2019	2018	Change
El Al and Sun D'or			
Passenger segment (scheduled and charter) (paying customers) – in thousands	5,826	5,609	3.9%
Total market share – in percentage	24.6%	25.5%	(3.6%)
Revenue Passenger Kilometer (RPK) – in millions	23,642	22,852	3.5%
Available Seat Kilometer (ASK) – in millions	28,520	27,303	(4.5%)
Passenger load factor (PLF) – in percentage	82.9%	83.7%	(1.0%)
Flight hours - in thousands	172.8	171.2	0.9%
Average revenue per RPK – in cents *	8.18	8.23	(0.6%)
Air cargo – in tones, thousands	74.5	80.7	(7.8%)
Revenue Tons Kilometers (RTK) - in millions	446.4	472.0	(5.4%)
RASK **	7.3	7.5	(2.5%)
** CASK	7.4	7.7	(4.7%)
** CASK excluding fuel	5.7	5.9	(2.6%)
Aircraft Fleet ***/****			
No. of operational aircraft at the end of the period – in units	43	45	-2
Average age of aircraft fleet at the end of the period - in years	9.2	12.5	-3.3

Revenues from passengers and related income in scheduled flights only and net of changes in exchange rates.

Legend

Passenger segment- one-way flight voucher.

RPK - Revenue Passenger Kilometer - the number of paid passengers multiplied by the airborne distance.

ASK - Available Seat Kilometer - the number of seats offered for sale multiplied by the airborne distance

PLF (Passenger Load Factor) - RPK/ASK.

RTK - Revenue Ton Kilometer- weights the aircraft cargo for payment in tons multiplied by airborne distance.

RASK (Revenue per Available Seat Kilometer) – Revenues divided by ASK

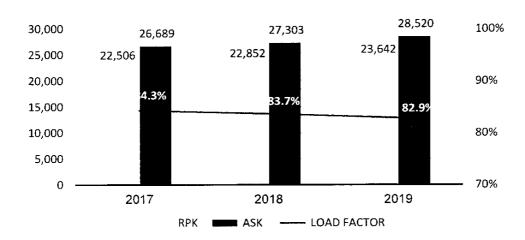
CASK (Cost per Available Seat Kilometer) - Expenses divided by ASK

^{**} Passenger aircraft, excluding financing expenses.

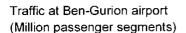
^{***} The entire fleet – owned and chartered aircraft. It'll be noted, that operating metrics provided in this Note include flights by wet leased aircraft (including crew), which are not included in the aircraft fleet.

^{****} As of the end of 2019, the aircraft fleet included twelve 787-9 aircraft and two 787-8 aircraft, compared to seven 787-9 aircraft at the end of the previous year.

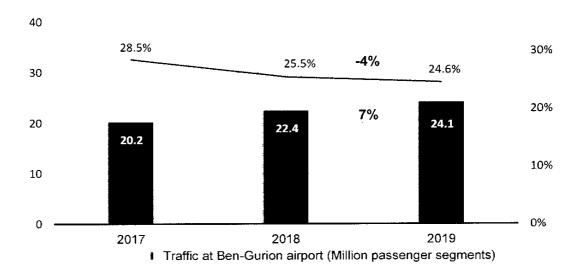
Operating metrics (in millions)



TRAFFIC AT BEN GURION AIRPORT AND THE MARKET SHARE OF EL AL AND SUN D'OR 8



Market share of El Al and Sun D'or in total traffic (%)



In 2019, the Company increased its number of available seats per kilometer (ASK) by 4.5% compared to 2018. A significant part of this increase is due to the new aircraft which the Company received, which have better yield and more seats than the de-commissioned 767-300 aircraft. These aircraft allowed the Company to open new routes and to add flights on existing routes. The revenue per passenger kilometer (RPK) was increased by 3.5%, which is lower than the increase in the number of available seats per kilometer (ASK). Note that demand builds up gradually when launching new destinations.

B-11

⁸ Source:Israel Airports Authority

Free translation of the Hebrew Language - Hebrew Wording Binding

Consequently, the Company's Load Factor in 2019 decreased by 1.0%, to 82.9%. The more moderate increase in demand also affected the overall average revenue per RPK, which decreased by 0.6%.

Since traffic at Ben Gurion Airport increased by 7% and the Company's passenger traffic increased by only 4%, the Company's market share decreased by 3.6%, to 24.6%, compared to 25.5% in 2018.

In 2019, there was a 7.8% decrease in the volume of transported air cargo in tons and a 5.4% decrease in revenue from air cargo multiplied by airborne distance (RTK), due to weakness in the global air cargo market and reduced cargo flights.

FOR THE THREE-MONTH PERIOD ENDING ON DECEMBER 31 2019 2018 Change El Al and Sun D'or Passenger segment (scheduled and charter) (paying customers) - in thousands 1,333 1,258 6.0% Total market share - in percentage 23.4% 25.0% (6.4%)Revenue Passenger Kilometer (RPK) in millions 5,593 5.285 5.8% Available Seat Kilometer (ASK) - in millions 6,373 6,735 5.7% Passenger load factor (PLF) in percentage 83.0% 82.9% 0.2% Flight hours - in thousands 41.2 39.6 4.1% Average revenue per RPK - in cents** 0.9% 8.3 8.2 Air cargo - in tones, thousands 2.4% 18.0 17.6 Revenue Ton Kilometer (RTK) - in millions 112.5 3.0% 109.3 RASK 7.4 7.5 (0.9%)

In the fourth quarter of 2019, the Company increased the number of available seats per kilometer (ASK) by 5.7% compared to the corresponding period last year. The RPK increased by 5.8% compared to the corresponding period last year due, inter alia, to the timing of the holiday season—mostly in October in 2019, while in the previous year – they were mainly in September. Consequently, the Company's Load Factor increased by 0.2% in the reported period compared to the corresponding period last year.

7.8

6.2

8.0

6.2

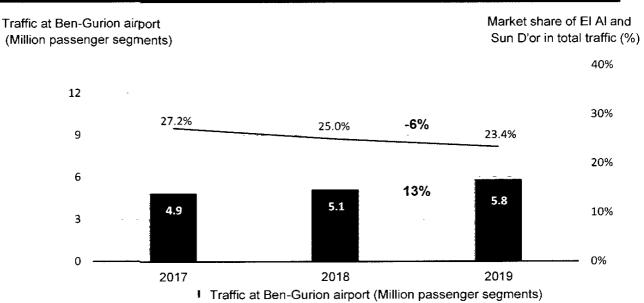
(2.4%)

1.5%

CASK

CASK excluding fuel

TRAFFIC AT BEN GURION AIRPORT AND THE MARKET SHARE OF EL AL AND SUN D'OR ⁹



A3. ANALYSIS OF THE COMPANY'S BUSINESS RESULTS

Presented below are the Company's statements of income including as a percentage of turnover and the rates of change year-over-year. Also presented are the main factors which affected the Company's results in the reported periods compared to the corresponding periods last year. Note that as from January 1, 2019, the Company applies IFRS 16 "Leases" (see note 2.D to the annual financial statements); in conformity with transition provisions of this standard, the Company did not adjust the 2018 results shown here for comparison. Due to the material effect of this accounting standard on Company results, the effect of this standard was incorporated in explanations provided below. See also note 2.D to the financial statements.

B-13 ◆

⁹ Source:Israel Airports Authority



FOR THE YEAR ENDING ON DECEMBER 31

	2019		201	8	Ch	ange
USD	thousands	% of turnover	USD thousands	% of turnover	USD thousands	%
Operating income	2,177,997	100%	2,141,993	100%	36,004	1.7%
Operating expenses	(1,834,804)	(84.2%)	(1,845,737)	(86.2%)	10,933	(0.6%)
Gross profit	343,193	15.8%	296,256	13.8%	46,937	15.8%
Selling expenses	(213,802)	(9.8%)	(215,116)	(10.0%)	1,315	(0.6%)
Administrative and general expenses	(139,290)	(6.4%)	(132,461)*	(6.2%)	(6,829)	(5.2%)
Other expenses, net	12,498	0.6%	14,001	0.7%	(1,503)	(10.7%)
Profit (loss) from ordinary activities	2,599	0.1%	(37,320)	(1.7%)	39,919	(107.0%)
Financing expenses, net	(81,005)		(28,753)		(52,252)	
Company's share of the profits of associated companies, and revaluation of options in respect thereof	1,844		(1,675)		3,518	
Pre-tax loss on income	(76,562)		(67,748)		(8,815)	
Tax benefit	16,961		15,581		1,380	
Loss for the year	(59,601)		(52,167)		(7,435)	

Operating income

In 2019, operating revenues increased by USD 36 million, or 1.7%, compared to 2018. Air passenger revenues increased by USD 48.5 million, or 2.5%. This increase is due to the Company's higher RPK, partially offset by lower passenger/Km yield, due to the reasons cited above. There was also a negative impact of exchange rates in the currencies of some of the Company's sale transactions, in relation to the USD. Cargo revenues decreased by USD 13 million, due to decrease in air cargo volume and lower yield per TON-KM, due to weakness in the global cargo market and due to severe competition. The negative impact of exchange rates also contributed to lower cargo revenues.

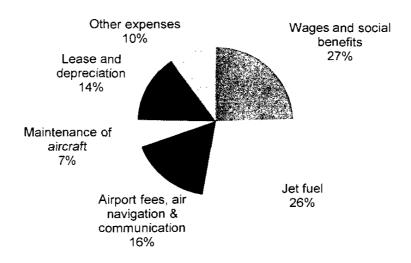
Operating expenses

In 2019, operating expenses decreased by USD 10.9 million compared to 2018, due to the following reasons:

- Increase in payroll expenses by USD 35 million. The increase was due to new pay agreements, to
 pilot fleet conversions and to negative impact of exchange rates. Moreover, USD 8.8 million of this
 increase were due to a decrease in the discount rate for actuarial liability.
- Increase in expenses due to increase in operations, reflected by a 4.5% increase in the number of available seats per kilometer (ASK).
- The effect of application of IFRS 16 "Leases", whereby rights to use leased assets were reduced by USD 92.7 million included under Operating Expenses, against re-classification of USD 28 million to Financing Expenses with respect to lease liability, and recognition of lease expenses (outside the scope of this standard) amounting to USD 45.4 million, compared to lease expenses amounting to USD 145 million in 2018.
- Decrease in jet fuel expenses by USD 43.6 million, as set forth below.
- Increase in maintenance expenses by USD 17.4 million, primarily due to expenses charged by flight houts, in conformity with the engine maintenance and spare part refurbishment agreement for the additional 787 aircraft put into service during the year.

B-14 ◆ 2019

Composition of operating expenses for 2019



Jet fuel expenses:

In 2019, jet fuel expenses for the Company decreased by USD 43.6 million (or 8.3%) compared to 2018, due to lower jet fuel market prices and due to a 4% decrease in fuel consumption by Company aircraft, despite the 4.5% increase in ASK. This was due to operation of the 787 aircraft, which are more fuel efficient. Conversely, the positive effect of hedging transactions was lower in the reported period, as set forth below, which partially offset the decrease in jet fuel expenses.

THE TABLE BELOW PRESENTS THE EFFECT OF JET FUEL EXPENSES ON THE COMPANY'S RESULTS IN THE SECOND QUARTER, INCLUDING THE IMPACT OF HEDGE TRANSACTIONS (IN USD MILLIONS):

	2019	2018	Difference
Jet fuel expenses for the period (before the effect of hedging)	481.5	546.5	(65.0)
Impact of jet fuel hedging on the income statement	<u>(1.7)</u>	<u>(23,1)</u>	<u>21.4</u>
Total jet fuel expenses (including the impact of hedging)	479.8	523.4	(43.6)
Jet fuel volume consumed (in millions of gallons)	237.8	247.3	(9.5)

For additional details regarding hedge prices, see section B below. For additional details about the impact of derivatives financial instruments on the financial statements, see note 18 of the condensed financial statements.

Selling expenses

Selling expenses decreased by USD 1.3 million compared to 2018, primarily due to decrease in distribution cost, mostly due to decrease in average base commission to agents and to change in the distribution channel mix. Conversely, advertising expenses increased due to the launch of new destinations.

Administrative and general expenses

General and administrative expenses increased by USD 6.8 million compared to 2018, primarily due to increase in expenses with respect to lawsuits, increase in IT maintenance and decrease in rights to use leased assets pursuant to IFRS 16 – partially offset by lower consulting expenses.

Other income (expenses)

Other revenues, net amounted to USD 12.5 million, including capital gain from sale of aircraft and engines and from sale of excess inventory, compared to 2018 when revenues amounting to USD 14.0 million were recognized from sale of aircraft and engines and from insurance receipts for a 767 aircraft that was damaged and de-commissioned.

Financing expenses

Financing expenses, net amounted to USD 81.0 million, compared to USD 28.8 million in 2018. The increase is primarily due to application of IFRS 16, which resulted in interest expenses recognized with respect to lease liabilities, amounting to USD 43.6 million, and additional expense with respect to exchange rate differences, amounting to USD 2.7 million, due to balance sheet exposure to lease liabilities denominated in currencies other than USD (mostly in NIS). Furthermore, during this period interest expenses for loans increased, primarily due to increase in Company loans used to finance 787-9 aircraft purchased by the Company.

Pre-tax loss

The pre-tax loss in the reported period amounted to USD 76.6 million compared to a pre-tax loss of USD 67.7 million in 2018.

Tax benefit

In 2019, tax benefit amounted to USD 17.0 million, compared to USD 15.6 million in the previous year, due to the increase in pre-tax loss.

Loss for the year

After-tax loss in 2019 amounted to USD 59.6 million compared to a loss of USD 52.2 million in 2018.

FOR THE YEAR ENDING ON DECEMBER 31

	2018		201	7	Change	
	USD thousands	% of turnover	USD thousands	% of turnover	USD thousands	%
Operating income	2,141,993	100%	2,096,998	100%	44,995	2.1%
Operating expenses	(1,859,794)	(86.8%)	(1,748,660)	(83.4%)	(111,134)	6.4%
Gross profit	282,199	13.2%	348,338	16.6%	(66,139)	(19.0%)
Selling expenses	(214,984)	(10.0%)	(209,096)	(10.0%)	(5,888)	2.8%
Administrative and general expenses	(118,536)	(5.5%)	(113,536)	(5.4%)	(5,000)	4.4%
Other expenses, net	14,001	0.7%	3,271	0.2%	10,730	328.0%
Profit (loss) from ordinary activities	(37,320)	(1.7%)	28,977	1.4%	(66,297)	
Financing expenses, net	(28,753)		(20,502)		(8,251)	
Company's share of the profits of associated companies, and revaluation of options in respect thereof	(1,675)		243		(1,918)	
Profit (loss) before taxes on income	(67,748)		8,718		(76,466)	
Tax benefit (income tax)	15,581		(3,048)		18,629	
Profit (loss) for period	(52,167)		5,670		(57,837)	

For analysis of 2018 business results compared to 2017 business results, see the Board of Directors Report as of December 31, 2018.

FOR THE THREE-MONTH PERIOD ENDING ON DECEMBER 31

	201	9	201	8	Chan	ge
	USD thousands	% of turnover	USD thousands	% of turnover	USD thousands	%
Operating income	518,462	100%	493,438	100%	25,024	5.1%
Operating expenses	452,926)	(87.4%)	(442,707)	(89.7%)	(10,219)	2.3%
Gross profit	65,536	12.6%	50,731	10.3%	14,805	29.2%
Selling expenses	(58,167)	(11.2%)	(52,019)	(10.5%)	(6,148)	11.8%
Administrative and general expenses	(38,460)	(7.4%)	(33,023)	(6.7%)	(5,437)	16.5%
Other expenses, net	9,607	1.9%	1,373	0.3%	8,234	599.7%
Loss from ordinary operations	(21,484)	(4.1%)	(32,938)	(6.7%)	11,454	(34.8%)
Financing expenses, net	(20,720)		(7,421)		(13,299)	
The Company's share of the profits (losses) of an associate and revaluation of options in respect thereof.			(1,105)		2,060	
Pre-tax loss on income	(41,249)		(41,464)		215	
Tax benefit	9,772		9,815		(43)	
Loss for the quarter	(31,477)		(31,649)		172	

Operating income

In the fourth quarter of 2019, operating revenues increased by USD 25.0 million, or 5.1%, compared to the corresponding period last year. Air passenger revenues increased by USD 25.6 million, or 5.8%. This increase is due to increase in RPK flown by the Company, and to the increase in passenger-KM yield, for the reasons described above, which were partially offset by the negative effect of exchange rates for currencies of some sale transactions by the Company vs. the USD.

Cargo revenues in the fourth quarter of 2019 decreased by USD 1.5 million (or 4.4%) compared to the corresponding period last year, primarily due to the decrease in ton-KM yield and to the negative effect of exchange rates, which was partially offset by higher volume flown.

Operating expenses

In the fourth quarter of 2019, operating expenses increased by USD 10.2 million, or 2.3%, compared to the corresponding period last year. This change is due to the following reasons:

- Increase in payroll expenses by USD 16 million compared to the corresponding period last year, primarily due to new pay agreements and pilot conversion between fleets, and due to the increase in actuarial obligations.
- Increase in expenses due to increase in operations, reflected by a 5.7% increase in ASK.
- · Increase in engine maintenance expenses.
- Decrease in jet fuel expenses by USD 9.4 million, as set forth below.
- Decrease due to application of IFRS 16, which diverted USD 8 million to financing expenses (the
 great majority remains under depreciation expenses for rights to use leased assets, included
 under Operating Expenses).

Jet fuel expenses:

In the fourth quarter of 2019, jet fuel expenses decreased by USD 9.4 million, or 7.6%, compared to the corresponding period last year. This was primarily due to lower fuel consumption by Company aircraft, despite the 5.7% increase in ASK, primarily due to continued introduction of 787-9 aircraft into service, which are more fuel efficient. Moreover, fuel expenses were favorably affected by lower market prices for jet fuel.

THE TABLE BELOW PRESENTS THE EFFECT OF JET FUEL EXPENSES ON THE COMPANY'S RESULTS IN THE SECOND QUARTER, INCLUDING THE IMPACT OF HEDGE TRANSACTIONS (IN USD MILLIONS):

	2019	2018	Change
Jet fuel expenses for the period (before the effect of hedging)	113.1	124.1	(11.0)
Impact of jet fuel hedging on the income statement	0.3	(1.3)	<u>1.6</u>
Total jet fuel expenses (including the impact of hedging)	113.4	122.8	(9.4)
Jet fuel volume consumed (in millions of gallons)	54.8	55.6	(8.0)

For additional details regarding hedge prices, see section B below.

For additional details about the impact of derivatives financial instruments on the financial statements, see note 18 of the condensed financial statements.

Selling expenses

Selling expenses in the fourth quarter of 2019 increased by USD 6.1 million compared to te corresponding period last year, primarily due to increase in advertising expenses and increase in distribution system orders, due to higher business volumes. This was offset by the lower commission rates.

B-18 ◆ 2019

Administrative and general expenses

General and administrative expenses in the fourth quarter of 2019 increased by USD 5.4 million compared to te corresponding period last year, primarily due to increase in expenses for software amortization and in provision for lawsuits.

Financing expenses

Financing expenses, net in the fourth quarter of 2019 amounted to USD 20.7 million, compared to USD 7.4 million in the corresponding period last year. The increase is primarily due to application of IFRS 16, which resulted in interest expenses recognized with respect to lease liabilities, amounting to USD 12.1 million, and additional expense with respect to exchange rate differences, amounting to USD 0.3 million, due to balance sheet exposure to lease liabilities denominated in currencies other than USD (mostly in NIS).

Pre-tax loss

The pre-tax loss in the fourth quarter of 2019 amounted to USD 41.2 million compared to a pre-tax loss of USD 41.5 million in the corresponding period last year.

Tax benefit

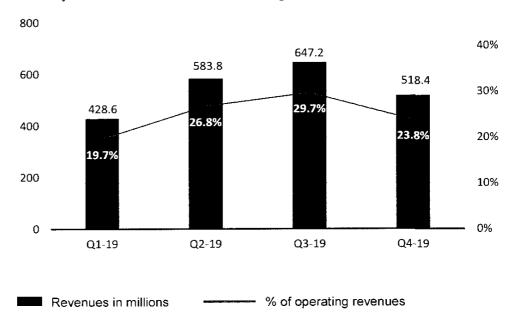
Tax benefit in the fourth quarter of 2019 amounted to USD 9.8 million, similar to the tax benefit recognized in the corresponding period last year.

Loss for the quarter

After-tax loss in the fourth quarter of 2019 amounted to USD 31.5 million, compared to a loss of USD 31.6 million in the corresponding period last year.

A4. SEASONALITY

The Group's activity is impacted by seasonality and intensifies during peak periods. A massive traffic of Israeli tourists traveling overseas is recorded during the summer months and the holiday seasons, while the biggest traffic of tourists into Israel takes place in the summer months and ahead of Jewish or Christian holidays or vacations in their countries of origin.





A5. CASH FLOWS

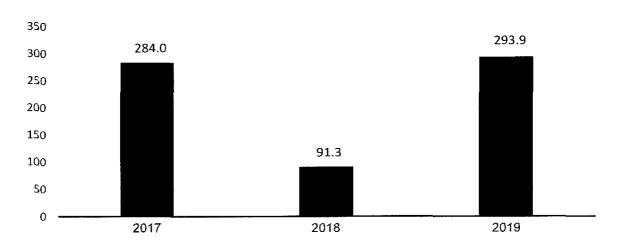
CASH FLOWS FOR THE YEAR ENDING DECEMBER 31, 2019 COMPARED TO 2018

	2019	2018	Change
	USD thousands		USD thousands
Cash flows provided by operating activities, net	293,851	91,229	202,622
Cash flows used in investment activities, net	(433,625)	(486,972)	53,347
Cash flows provided by (used in) financing activities, net	174,415	352,349	(177,934)
Effect of exchange rate fluctuations on cash balances held in foreign currency	1,522	(2,856)	4,378
Increase (decrease) in cash and cash equivalents	36,163	(46,250)	82,413

Cash flows from current operations

In 2019, the Company had a positive cash flow from operating activities of USD 294 million compared to USD 91 million in 2018. Note that cash flow from current operations in 2019 was calculated in conformity with IFRS 16 rules, initially applied this year, which stipulate that repayment of lease obligations by the Company, which in 2019 amounted to USD 82 million, should be classified as cash flow from financing operations. In the corresponding period last year, this cash flow was included under current operations. As Noted above, in accordance with the transition provisions of the Standard, comparison figures were not restated. The increase in cash flow from current operations, excluding the aforementioned effect of IFRS 16, amounting to USD 121 million, is primarily due to receipts with respect to agreements with credit card companies, amounting to USD 59 million, to payment with respect to a settlement agreement with the Tax Assessor for tax assessment amounting to USD 22 million in 2018, and to changes in other asset and liability items, primarily with respect to un-earned revenues. Conversely, the loss in 2019 increased compared to the previous year.

DEVELOPMENT OF CASH FLOW FROM CURRENT OPERATIONS, 2017-2019 (USD IN MILLIONS)



Cash flows for investment activities

In 2019, the Company used USD 434 million, net, for its investment activities. Investment in fixed assets and intangible assets amounted to USD 442 million, primarily with respect to purchase of a 787-9 aircraft and two 787-8 aircraft owned by the Company, advance payment for aircraft purchase and purchase of spare engines for 787-9 aircraft. The Company also invested USD 15 million in net deposits. Conversely, the Company had cash flows of USD 23 million from proceeds from the sale of fixed assets, primarily engines for the 747-400 fleet.

In 2018, the Company used USD 487 million, net, for its investment activities. Investments in fixed assets and intangible assets amounted to USD 526 million (mainly for the acquisition of three Boeing 787-9 aircrafts and advance payments for aircrafts not yet received). On the other hand, the Company had cash flows from a change in deposits in the amount of USD 29 million and cash flows from the sale of fixed assets in the amount of USD 11 million.

Cash flows from financing activities

In 2019, the Company had a net cash flow of USD 174 million from financing operations. In this period, the Company received loans amounting to USD 542 million, primarily financing for the fourth 787-9 aircraft and two 787-8 aircraft owned by the Company, for re-financing of two Boeing 777-200 aircraft (see note 13 to the financial statements) and loans to finance 3 spare engines for the 787 aircraft fleet. Conversely, the Company repaid loans amounting to USD 281 million, of which USD 157 million in repayment of loans used to make advance payments, by obtaining long-term loans to finance the 787-9 aircraft and two 787-8 aircraft, as well as repayment of the outstanding balance of a bullet loan which was re-financed. In addition, the Company repaid lease obligations amounting to USD 82 million. In addition, short-term borrowing in the reported period decreased by USD 5 million.

In 2018, the Company had a net cash flow of USD 352 million from financing operations. In this period, the Company received long-term loans amounting to USD 405 million, and loans for financing of advance payments for purchase of aircraft, amounting to USD 145 million. Conversely, the Company repaid loans for financing of advance payments for purchase of aircraft, amounting to USD 85 million, as well as long-term loans (current maturities) amounting to USD 104 million.

A6. THE FINANCIAL POSITION, CASH BALANCES AND WORKING CAPITAL OF THE COMPANY

	December 31, 2019	December 31, 2018		December 31, 2019	December 31, 2018
	USD thou	sands		USD the	ousands
Current assets	485,812	416,591	Current liabilities	1,082,917	1,014,595
Non-current assets	: 3,010,124	1,692,429	Non-current liabilities	2,244,367	864,987
			Total liabilities	168,652	229,438
Total	3,495,936	2,109,020	Total	3,495,936	2,109,020



Below are the main changes in the Company's assets, liabilities and equity as of December 30, 2019 compared to December 31, 2018

Current assets

The Company's current assets as of December 31, 2019 totaled USD 486 million, an increase of USD 69 million compared to the balance as of December 31, 2018. The increase was primarily due to increase in cash balances and deposits and to increase in trade receivables, which were partially offset by a decrease in other accounts receivable (mostly receivables with respect to refurbishment of leased engines).

Current liabilities

The Company's current liabilities as of December 31, 2019 amounted to USD 1,083 million, an increase by USD 68 million from their balance as of December 31, 2018. A significant part of this increase is due to application of IFRS 16, which included current maturities of lease obligations amounting to USD 93 million. Moreover, un-earned revenues from sale of flight tickets increased, as did the actuarial liability to employees and trade payables. Conversely, short-term borrowing and current loan maturities decreased, as did other accounts payable and the balance of financial derivatives.

Working capital:

As of December 31, 2019, the Company had a working capital deficiency of USD 597 million compared to a deficiency of USD 598 million as of December 31, 2018. Current liabilities as of December 31, 2019 include USD 62 million in loans for financing of advance payments for two 787-8 aircraft (of which USD 31 million was repaid by long-term financing received upon receiving one of these aircraft). USD 59 million for liability to employees with respect to paid leave expected to be payable to employees upon retirement, but classified under Current Liabilities, in conformity with accounting rules. Furthermore, USD 248 million in un-earned revenues with respect to sale of flight tickets which, in the normal course of business for the Company is not paid in cash, but rather by providing future flight services. In view of the implications of the Corona Virus crisis, and primarily due to discontinuation of passenger flights as from March, this amount is partially payable in cash. Moreover, the change in working capital as of December 31, 2018 is primarily due to initial application of IFRS 16 in 2019, whereby current loan maturities with respect to leases, amounting to USD 93 million, were included under Current Liabilities, offset by the decrease in current maturities for long-term loans. The Company's current ratio as of December 31, 2019 increased to 44.9%, compared to 41.1% as of December 31, 2018.

Non-current assets

Non-current assets as of December 31, 2019 amounted to USD 3,010 million, an increase by USD 1,318 million compared to December 31, 2018, primarily due to rights to use leased assets, amounting to USD 983 million (recognized upon initial application of IFRS 16), increase by USD 274 million due to purchase of a 787-9 aircraft and two 787-8 aircraft, which were put into service in 2019, and to increase in long-term deposits amounting to USD 50 million, due to initial application of IFRS 16 (see note 2.D to the annual financial statements), as well as to increase in assets with respect to employee benefits.

Non-current liabilities

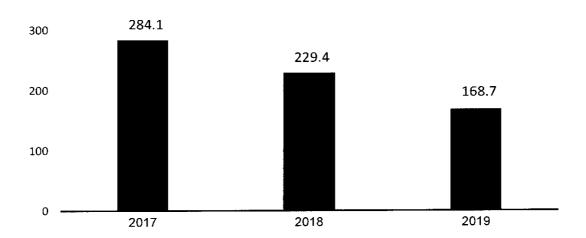
Non-current liabilities for the Company as of December 31, 2019 amounted to USD 2,244 million, increase by USD 1,379 million compared to December 31, 2018, primarily due to liabilities with respect to leases, amounting to USD 928 million, due to initial application of IFRS 16 (see note 2.D to the annual financial statements), to obtaining long-term financing due to aircraft purchase and to increase in long-term unearned revenues due to grants received from credit card companies as part of agreements signed there with (see Note 12.C of the Annual Financial Statements.

Equity

Shareholders' equity as of December 31, 2019 amounted to USD 169 million. The decrease by USD 61 million compared to shareholder equity as of December 31, 2018 is primarily due to loss in 2019 and to effect of application of IFRS 16, amounting to USD 19 million, partially offset by the positive effect of cash flow hedge reserves.

B-22 • 2019

DEVELOPMENT OF EQUITY AS OF DECEMBER 31 (USD IN MILLIONS):



Material Company loans and credit lines:

In accordance with the guidelines of the Securities Authority with respect to "reportable credit event", the Company has determined that the materiality threshold for reporting material loans is 5% of the consolidated balance sheet of the Company and 10% of the outstanding loans of the corporation. For more information about loans of the Company, see note 13 to the annual financial statements and Appendix A to this report.



B. Exposure to Market Risks and their Management

Detailed below are the market risks to which the Company is exposed and the management of said risks including the use of hedge transactions. The Company applies the hedge accounting by designates derivatives financial instruments as hedging instruments. With regard to the Company's hedge accounting policy as well as its market risks management policy, the officers responsible for the management thereof, means of supervision and exercise of the Company's policy, see note 18 to the annual financial statements as of December 31, 2019.

Exposure to changes in jet fuel prices

Jet fuel prices are a key component of the Company's operating expenses and have an impact on its profitability. The Company is taking measures to reduce its exposure to these changes, as specified below.

As of December 31, 2019, the Company had several jet fuel hedges estimated at 43% of the expected consumption in 2020. Furthermore, the Company hedged 18% of expected consumption in 2021. The net fair value of total jet fuel hedge instruments as of December 31, 2019 was USD 2.1 million.

The table below presents a sensitivity analysis for jet fuel expenses over a period of 12 months (close to the date of publication of the financial statements), in relation to projected market prices which are expected according to the curve known as of the date of publication of the report, according to the estimated level of activity and the Company's assessments (assuming all other variables, including level of consumption and suppliers' margins remain unchanged with respect to the reporting year) as well as the effect of hedging on expenses.

Changes in the average market price in the next 12 months relative to the price close to the date of publication of this report (49 cents/gallon)	Effect on expenses prior to hedging (USD, million)	Hedging as a percentage of the projected expenses for the next 12 months	Impact on expenses after the effect of hedging (USD, million)
50%	60	070/	9
25%	30	87%	4
-25%	-30		-4
-50%	-60		-9

The Company applies the hedge accounting by designates derivatives financial instruments as hedging instruments. Regarding hedge accounting policy, see note 18 of the annual financial statements as of December 31, 2019.

Furthermore, in June 2019 the Company Board of Directors revised the hedging policy, by increasing the maximum hedging in the policy by 5%. Moreover, the Company's Risk Management Committee temporarily authorized deviation by up to 20% from maximum values in the policy, at discretion of Company management.

Due to the decrease in Company operations in view of the Corona Virus crisis, the Company's hedging transactions for the second guarter of 2020 and thereafter are higher than the actual consumption.

For more information about the sharp decrease in jet fuel prices due to the Corona Virus crisis after the date of the statement of financial position, see section E.2. of the board of directors' report below.

The rate of change in market price, in the table above, is in conformity with the maximum rate of change in jet fuel prices during the Corona Virus crisis.

B-24 ◆ 2019

Exposure in respect of long-term loans

In accordance with the provisions of several loan agreements (which do not constitute a "reportable credit"), the Company is required to meet a minimum ratio between the market value of the aircrafts and the balance of the loans that are secured by the same aircrafts. As of the report date, the Company is in compliance with the required ratio. Moreover, the agreements include common provisions for such transactions, such as provisions allowing the financing providers to demand early repayment of the loans in case of a breach event caused by the Company. The Company's exposure to market risks in this regard results from changes in the market value of aircrafts globally.

The Corona Virus crisis also resulted in lower valuations of aircraft world-wide. Therefore, the impairment of aircraft values, used as collateral to secure loans obtained by the Company from Israeli banks for purchase of aircraft (loans that do not constitute "reportable credit"), resulted in failure to comply with financial covenants for LTV ratio. In conformity with the loan agreements, failure to comply with the required ratio gives banks the right to receive deposits, (estimated at USD 30 million as of the report issue date). The Company has applied to these banks for awaiverfor compliance with the aforementioned ratio for the duration of the crisis.

Most of the loans taken by the Company bear interest based on LIBOR interest rates, and in some loans the interest is hedged using derivatives that are also based on LIBOR interest rates. As from the end of 2021, the use of LIBOR interest rates would be discontinued and new interest rate benchmarks would be used. At this stage, the Company is unable to assess the impact of discontinued use of LIBOR interest rates, nor whether such impact would be material or not, as it is not yet currently known what would be the interest rate benchmarks to replace the use of LIBOR interest rates.

Exposure to changes in interest rates

As of the report date, 28% of the outstanding balance of Company loans bears a floating interest rate and 72% of outstanding loans bear a fixed interest rate for a period of up to about 12 years.

In August, the Market Risk Management Committee of the Board of Directors authorized interest to be fixed for two loans obtained for purchase of two 787 aircraft, including deviation from the percentage of hedged loans to over 50% in conformity with the Company's hedging policy, as set forth in note 18 to the annual financial statements as of December 31, 2019.

The table below presents the sensitivity of interest expense on the balance of loans at the reporting date, for a period of 12 months (close to the date of publication of the financial statements), including the effect of the Company's hedges, as detailed above, regarding interest risk management.

Changes in the average Libor interest rate in the next 12 months relative to the Libor interest rate close to the date publication of this report (0.5%)	Average of hedging and/or fixed interest rate as a percentage of the estimated exposure for the next 12 months	Impact on expenses over the coming 12 months, after the effect of hedging (USD in millions)
50%		1.0
10%		0.3
-10%	72%	-0.3
-50%		-0.1

For more information about the sharp decline in interest rates after the date of the statement of financial position, due to the Corona Virus crisis, see section E. below.

NIS-USD Exchange Rate Exposure

Most of the revenues and expenses of the Company are in US dollars, which is the Company's functional and reporting currency. The Company has NIS-denominated expenses, primarily payroll expenses and payments to local suppliers in Israel. Accordingly, a change in the rate of the NIS against the USD affects the Company's NIS expenses in dollar terms. The Company is taking measures to reduce its exposure to these changes, as specified below. In addition, changes in the NIS-USD exchange rate has an impact on the Company's balance sheet items, mainly due to long-term employee benefits, which could be reflected as an expense or income in the income statement, and an increase or decrease of the dollar-denominated cash flows required to settle the liability

Close to the date of publication of the report, the hedging of NIS-denominated cash flows for the next 12 months is 0% of the estimated exposure.

The table below presents a sensitivity analysis for NIS-denominated expenses over a period of 12 months (close to the date of publication of the financial statements), in relation to the expected market prices as of that date, according to the estimated level of activity and the Company's assessments (assuming all other variables, including the amount of NIS-denominated expenses remain unchanged) as well as the effect of hedging on expenses.

Change in the average exchange rate in the next 12 months relative to the exchange rate close to the date of publication of the report (NIS 3.53/\$ per spot)	The change (in dollar terms) in NIS-denominated expenses prior to the effect of hedging (USD, million)	Hedging as a percentage of the projected exposure for the next 12 months	The change (in dollar terms) in NIS-denominated expenses after the effect of hedging (USD, million)
10%	-51	0%	-51
-10%	62		62

In addition, any 10% increase or decrease in the exchange rate as of December 31, 2019, would have led to an increase or decrease in NIS-denominated liabilities in the sum of USD 8.8 million.

As from 2019, minimums were specified in the exchange rate hedging policy (USD/NIS) for the coming nine months, on gradual revolving basis. Soon prior to the financial statements issue date, the Company is in deviation from these minimums, in accordance with a temporary permit granted by the Risk Management Committee of the Board of Directors.

In 2019 and in early 2020, as part of financing of the procurement plan, the Company obtained multiple JOLCO loans, linked to JPY, amounting in total to USD 100 million. These are bullet loans for a 10-year term. The Company has partially hedged the exposure to the USD/JPY exchange rate using a forward transaction. As of soon prior to the report issue date, the fair value of this hedging transaction is USD 6.5 million in debit for the Company. For more information about Company exposure to USD/JPY exchange rate fluctuations, see note 18 to the financial statements.

C. Aspects of corporate responsibility and corporate governance

C1. CHARITABLE DONATIONS AND ASSISTANCE TO THE COMMUNITY

The Company sees great importance in making charitable donations and providing assistance to those in need and to the community. As part of its operations, in 2019 the Company made charitable donations in cash and cash equivalents, amounting to USD 2.4 million.

The Company maintained its Ma'aleh rating for 2019 at Platinum Plus status.

The Company provides activities and volunteer work with over 50 NGOs, including adoption of the Tzefa paratrooper regiment, the "Big Small Money" project for Alut, food donation to those in need, assistance using club points, the CEO Fund, for purchasing flight tickets for medical treatment or for recreation for sick children, informational activity by Company staff overseas, volunteer work at boarding schools, adoption and training of youth, weekly teaching assistance for pupils and the "Adopt a Survivor" project for Holocaust survivors.

Also other NGOs involved in education, entrepreneurship, persons with special needs, welfare, sick patients, youth at risk, the mentally ill, blind persons, animals, NGOs providing assistance to defense forces and law enforcement, and NGOs that promote Zionism and immigration to Israel.

C2. DIRECTORS WITH ACCOUNTING AND FINANCIAL CAPABILITIES

For information regarding the experience and education of the directors the Board of Directors considered to have possessed accounting and financial in the reported year – see Regulation 26 in part D of this periodic report.

C3. DISCLOSURE REGARDING THE INTERNAL AUDITOR IN A REPORTING CORPORATION

- 1. Details on the internal auditor and compliance with conditions
- 1.1 Name of Auditor: Gil Berr.
- 1.2 Beginning of term in office: June 1 st.,2009.
- 1.3 Qualifications: CPA holding a degree in accounting and business administration and certified in public administration and auditing (with honors).
 Holde the CIA (Cortified Internal Auditor, LLS) and CRISC (Cortified in Rick and Information).

Holds the CIA (Certified Internal Auditor – U.S.) and CRISC (Certified in Risk and Information Systems Control) certificates. Has some twenty years' experience in internal auditing, financial statements auditing, risk management and in consulting. Until his appointment Mr.Berr was a partner in the Cost Forrer Gabbai & Kasierer (Ernst & Young) accounting firm and was responsible for auditing and risk management. Within this framework he served as internal auditor for various companies and organizations. In addition, he serves as a regular lecturer Ben Gurion University, Ariel University and at the Ono Academic College in the field of risk management and internal auditing. In addition, serves as a director at the Internal Auditor's Association (IIA) and Chair of Risk Management Forum.

The internal auditor meets all the requirements set out in Section 3(a) of the Internal Auditing Law. 5752-1992.

The internal auditor is in compliance with the provisions of Section 146(b) of the Companies Law, 5759-1999 and Section 8 of the Internal Auditing Law, 5752-1992.

- 1.4. The internal auditor has no holdings in Company securities or holdings in any related body in the reported year.
- 1.5 Commencing from the date of his appointment, the internal auditor has had no business connections of any sort with the audited corporation or with any related body, with the exception of serving as internal auditor for Group subsidiaries.
- 1.6 The internal auditor is employed by the Company as a full-time Company employee.

2 The internal auditor's Appointment

- 2.1 The appointment of the internal auditor was approved by the Audit Committee on its April 21, 2009 meeting and by the Company's Board of Directors on its April 30, 2009 meeting, and after considering the auditor's education, skills and experience in large-scale corporate auditing and risk management.
- 2.2 The auditor was given duties and authorities in accordance with the Company's auditing procedure, the directives of which are based on the laws of the State of Israel. Pursuant to this, the Internal Auditor was tasked with proposing a work plan, to be carried out in accordance with the Company's auditing plans and to distribute, in writing, reports containing findings, conclusions and recommendations.

3. The internal auditor's Supervisor

The internal auditor is subordinate to the Chairman of the Board of Directors and the CEO of the Company, in accordance with the Company's bylaws.

4. Work plan

- 4.1. The internal auditor's work plan is on a yearly basis.
- 4.2. The internal auditor's work plan is determined based upon the following considerations:
 - 4.2.1. The risk embodied in the matter on the Company's activities and profitability.
 - 4.2.2. The effect of the matter on the safety and security of passengers, employees and aircraft, the Company's profitability, passenger service, and regulation.
 - 4.2.3. The existence of appropriate controls, applicability and efficiency in the audited area.
 - 4.2.4. Proposals of VPs and department managers.
 - 4.2.5. Previous audit findings and pace at which the recommendations submitted were implemented.
 - 4.2.6. The need for follow-up in order to ensure a proper auditing process.
- 4.3. Establishment of the work plan involves the Chairman of the Company's Board of Directors, the members of the Audit and Remuneration Committees and the Company CEO.
- 4.4. The work plan proposal is received on a yearly basis from by the Chairman of the Company's Board of Directors, the members of the Audit and Compensation Committees and the Company CEO. All of them approve the proposal in accordance with Section 149 of the Companies Law, 5759-1999.
- 4.5. The work plan allows the internal auditor to exercise his judgment in deviating from the plan.
- 4.6. The Company's auditor is present at Board of Directors' meetings in which material transactions are approved.

5 Audits Overseas or for Subsidiaries

The Company's auditor also serves as internal auditor for all active subsidiaries, and, therefore, the auditor's work plan takes these companies into account. The auditor's work plan also includes inspections of the Company's overseas activities.

B-28 ◆ 2019

Treatment of Complaints Pertaining to Flaws in the Management of the Company's Business

The Company's auditor was assigned the task of concentrating and presenting to the Audit Committee the method of treatment of complaints by Company workers regarding flaws in the manner in which it conducts its business. For this purpose, a regular mechanism has been established at the Company to handle these matters. The subject is studied and reviewed on a regular basis.

7 Scope of Employment

- 7.1. The Internal Auditor is employed by the Company in full time capacity, with seven internal auditors in full time capacity reporting to them.
- 7.2. In 2019, the Company invested approx. 15,850 work hours for audit at the Company and subsidiaries in Israel and overseas, as set forth below:

The scope of employment is determined based on the audit work plan, which is determined based on the scope and complexity of various Company operations.

Work h for Cor operat Israel	mpany	Work hours for Company operations overseas*	Work hours for subsidiaries**	Total
	12.850	1.700	1,300	15,850

^{* 70%} of the Company's work hours regarding activities abroad were carried out in Israel.

8. Performing the Audit

- 8.1. The Company's internal auditor conducts his work in accordance with the Companies Law, 5759-1999, the Internal Auditing Law, 5792-1992 and generally accepted professional standards.
- 8.2. The Chairman of the Board and Audit Committee Chair hold a monthly meeting with the internal auditor regarding his work and regarding the professional standards according to which the Auditor operates.
- 8.3. The Audit and Compensation Committee holds meetings in which it discusses the internal auditor's work and audit regulations.
- 8.4. Prior to the approval of the annual audit plan, the Chairman of the Board and Audit and Remuneration Committee Chair meets with the internal auditor to discuss the standards according to which the work plan was formulated, following which the audit committee discussed the proposed audit plan and the standards based on which the proposal was formulated and approves it.
- 8.5 Furthermore, during the reported year a discussion was held by the Audit and Compensation Committee, in the presence of the internal auditor and without the presence of company officers who are not committee members, to check for the presence of flaws in the corporation's business management.

9. Access to Information

The internal auditor has unfettered, continuous and direct access to any document or information held by the Company and its subsidiaries, in Israel and abroad, or by any of its employees, as well as access to any ordinary or computerized information listings, to any database and to any automatic data processing system in the Company, including for financial data, as noted in Section 9 of the Internal Auditing Law, 5752-1992.

B-29 • 2019

^{**} Including an investee abroad.



10. The internal auditor's report

- 10.1. The audit reports are submitted in writing.
- 10.2. In 2019 the internal auditor prepared 41 audit reports. The audit reports were submitted to the Chairman of the Board, the members of the Audit and Compensation Committee of the Board of Directors, and the Company's CEO.
- 10.3. In 2019, the Audit and Remuneration Committee convened for 14 meetings to discuss reports by the Internal Auditor, on the following dates: January 21, February 4, February 17, February 25, March 17, April 7, May 26, June 17, July 24, August 11, September 19, October 28, November 24 and December 31.

11. Board of Director's Evaluation of the Internal Auditor's Activity

In the opinion of the Board of Directors, the scope, nature and continuity of the internal auditing activities and work plan are reasonable under the circumstances, and they achieve the internal audit objectives of the corporation, since they relate to all of the Company's major and material activities.

12. Remuneration

- 12.1. Remuneration of the Internal auditor is based on salary and benefits (including a bonus in conformity with the Company's officer remuneration policy), as customary for senior management and in conformity with the remuneration policy. Total remuneration for 2019 amounted to NIS 1,213 thousand.
- 12.2. In the opinion of the Company's Board of Directors, the components of the compensation to the internal auditor do not impair his ability to apply his independent judgment in carrying out his assignments, inter alia, in view of the fact that the audit work is performed by the internal audit department, which includes several internal auditors.

C4. DISCLOSURE WITH REGARD TO REMUNERATION OF THE INDEPENDENT AUDITOR

THE COMPANY PAID THE FOLLOWING FEES TO INDEPENDENT AUDITORS BRIGHTMAN ALMAGOR ZOHAR & CO. FOR AUDIT AND TAX SERVICES AND FOR OTHER SERVICES PROVIDED BY THE LATTER.

	Audit		Other services		Total	
	Hours	USD thousands	Hours	USD thousands	Hours	USD thousands
Year 2019	9,379	380	1,673	261	11,052	641
Year 2018	9,622	363	2,716	299	12,338	662

These fees were approved by the Company's Board of Directors and are reasonable and acceptable, in view of the nature of the Company and the scope of its activities.

C5. COMPENSATION TO INTERESTED PARTIES AND SENIOR OFFICERS

Regarding compensation to interested parties and senior officers, see note 22 of the financial statements regarding transactions with interested parties and related parties as well as Regulation 21 to the chapter "Additional Details on the Corporation". Regarding the Company's compensation policy for senior officers for the years 2017-2019, as endorsed by the Company's Shareholders' Meeting on December 1, 2016 ("Remuneration Policy"), see the Company's Immediate Report dated October 27, 2016 (reference no. 2016-01-068523) to which the remuneration policy is attached. It'll be noted that the General Meeting of Company Shareholders approved, on November

B-30

3, 2019, the officer remuneration policy for 2020-2022 (for more information see revised report convening the General Meeting, dated October 24, 2019, reference number 2019-01-090309, with which the aforementioned remuneration policy was enclosed).

C6. INTERNAL ENFORCEMENT PLANS

Internal enforcement plan with respect securities and corporate laws

In 2011, the Company Board of Directors approved, after approval by the Corporate Governance Committee, highlights of the Internal Enforcement Program for securities law and corporate law ("Internal Enforcement Program") and in conformity with the recommendation by the CEO, appointed the Legal Counsel as supervisor of internal enforcement at the Company for this matter ("Supervisor").

The Internal Enforcement Plan expresses the Company's recognition of the importance of compliance with the law on behalf of Company employees, executives, Board members and relevant service providers, and concentrates the Company's policy on the subject of preventing and treating violations, including a policy for evaluating the damages of statutory violations and preventing their recurrence.

The goal of the Internal Enforcement Plan is to assimilate and enforce norms in matters of observing the law, ethical rules and other codes of behavior by the Company, its executives and its employees and therefore to confirm compliance with securities law on behalf of the Company and by individuals working at it.

The Enforcement Plan includes means for the internal identification of potential violations and failures, the purpose of which, inter alia, is to locate and correct failures, improve reporting processes, identify and treat cases of conflict of interest, prevent the leak of internal information out of the Company and to prevent prohibited influence on trade in Company shares.

To be clear, the internal enforcement plan may serve as a tool employed by the CEO and the Board of Director in the fulfillment of their oversight obligation and may be held in the Company's favor in the event of any violation of securities law.

The Internal Enforcement Plan adopted by the Company includes an outline for the activities of the Company's internal enforcement array and key procedures, including: the Board of Director's work procedure; the procedure for defining the positions and authorities of the Audit Committee; the procedure for transactions with related parties; the Board of Director's conflict of interest procedure; the executive remuneration procedure; the reporting (non-financial) procedure; internal information procedure; the delivery of information to the media and to the capital markets and the procedure for training Board members.

In 2019, the Supervisor continued to conduct various activities in conjunction with deployment of the enforcement program among Company staff and management, including training on internal enforcement delivered by the Supervisor to staff and management at the Company and at subsidiaries, and to consultants that provide services to the Company, and conducted proactive audits to verify implementation of enforcement procedures.

The Supervisor provides to Board members, in the Enforcement Supervisor's Report, a description of actions taken in the reported period, in conjunction with implementation and deployment of the enforcement program, an overview of compliance events and measures applied to address such events, and to prevent recurrence of such events in future, as well as a list of updates on legislative amendments, ISA directives and material rulings in Court proceedings regarding securities law and corporate law.

B-31 • 2019



Internal enforcement program with regard to competitive law

In 2014, the Company Board of Directors approved the internal enforcement program with regard to competitive law, including an outline for operation of the internal enforcement unit at the Company and key procedures for Company operations; as recommended by the CEO, the Board of Directors appointed the Legal Counsel as supervisor of internal enforcement at the Company in this area. The implementation and adoption of an effective enforcement plan increases the awareness of workers and executives for the requirements of the Antitrust Law and the enforcement policy of the Antitrust Authority, and consequently, reduces exposure to claims against the Company, employees and executives. This also constitutes a framework for fruitful cooperation between the Antitrust Authority and the Company. In addition, effective implementation of the Enforcement Plan shall favor the officers in the event of criminal liability, as long as it has been proven that the breach was committed without the knowledge of the accused officer and that the Company has taken all reasonable measures to ensure that the Antitrust Law was complied with.

As part of deployment of the internal enforcement program for competitive law, in 2019 training was delivered to Company staff and management, and audits were conducted to review implementation of enforcement procedures.

Internal enforcement program for prohibition of bribery and corruption

In 2018, the Company Board of Directors approved the internal enforcement program for prohibition of bribery and corruption, and appointed the Company's VP, Human Resources and Administration to be the supervisor for enforcement in this area. The enforcement program applies to Company staff and management in Israel and overseas, to staff and management of subsidiaries in Israel and overseas and to relevant third parties. The enforcement program reflects the great importance which the Company sees in strict compliance with statutory provisions regarding bribery and corruption felonies.

As part of deployment of the internal enforcement program for prohibition of bribery and corruption, in 2019 training was delivered to Company staff and management on this topic.

B-32 ◆ 2019

D. Disclosure in connection with the Financial Reporting of the Corporation

D1. DISCLOSURE AS TO CRITICAL ACCOUNTING ESTIMATES

The implementation of the accounting principles by the management upon the preparation of the financial statements at times involves estimates, assumptions and forecasts that impact the amounts of assets and liabilities and the business results reported in the financial statements. Some of the assumptions, estimates and forecasts are critical to the financial position or the operating results presented in the Group's financial statements, due to the materiality of the matter, the complexity of the calculations or the degree of likelihood for the realization of the uncertain matters. For details regarding the material accounting estimates used by the Company, see Note 2c of the Financial Statements as of December 31, 2019.

D2. DISCLOSURE REGARDING VALUATION

Pursuant to Regulation 8b(i) of the Securities Regulations (Periodic and Immediate Reports), 1970, below is information about calculation of the recoverable amount for the Company aircraft fleet as of June 30, 2019, prepared by BDO Ziv Haft Consulting and Management. The purpose of this work is to review and assess the need for the Company to recognize on the aforementioned financial statements any impairment loss with respect to a cash-generating unit that includes the Company's entire aircraft fleet and other attributable assets, including headquarters assets (hereinafter: "the Cash-generating Unit"), in conformity with IAS 36 "Impairment of Assets" ("IAS 36").

In the Company's financial statements as of June 30, 2019, the Company estimated the value in use of the Cash-generating Unit at USD 2,180 million. It was noted that the methodology for assessing the value of use and determining the composition and value of the cash-generating unit's books were significantly affected by the application of IFRS 16 pursuant to which leases (on the lessor's side) are accounted for in the same manner as the purchase of assets, such that the discounted value of future lease fees is recorded in the statement of financial position as a right-of-use asset and depreciated throughout the life of the lease. As a result, the said asset is added to the evaluated assets while the value-in-use did not include the negative cash flow arising from those leases (since, as stated, these are already included in the books of the measured cash generating unit, for future leases, see below). Note that application of IFRS 16 also impacted the determination of the discount rate used in calculating the value in use.

Since the Company is in the advanced stages of executing its procurement plan, in calculating the value-in-use the Company included the cash in respect of all the aircraft in the transaction, including the projected investments and negative cash flow as a result of commissioning these aircraft. The forecast period on which the value of use is calculated is approximately 25 years (from the average date of entry into service in the 787 fleet – on June 30, 2018) until the scheduled date of decommissioning of the Boeing 787-8 and 787-9 aircraft, which comprise the Company's main aircraft fleet. Accordingly, we assumed for the purpose of calculation of the value in use, that after de-commissioning of the other fleets (777-200, 737-800, 737-900), planned to be prior to the aforementioned 25th anniversary, the Company would use leased aircraft in lieu of each aircraft thus de-commissioned and accordingly, on said dates, the present value of the lease fee expected for these leases was deducted, based on expected lease prices based on on the AVAC price list and using a discount rate, for this matter, based on the discount rate inherent in the lease, in conformity with provisions of IFRS 16.

The calculation of the value in use would be revised if and when required, in conformity with IAS 36 "Impairment of Assets", on future financial statements of the Company, and should not be regarded as an estimate of the economic value or market value of the Company.

The calculation of value in use is based on forecasts and estimates of future events, whose materialization is uncertain and not under control of the Company, and should be regarded as forward-looking information, as this term is defined in Section 32a of the Securities Act, 1968. These forecasts and estimates, in whole or in part, may fail to materialize or may materialize differently than anticipated in calculation of the value in use, hence operating results under different parameters may differ from those forecasted. Differences may occur between actual results and forecast results should, inter alia, the major assumptions fail to materialize or should they materialize differently than anticipated.

Below is a summary of details regarding works prepared to review impairment as of June 30, 2019, September 30, 2018, December 31, 2017 and March 31, 2017 using the DCF (Discounted Cash Flow) method, in conformity with IAS 36 "Impairment of Assets".

The work prepared (composition of the cash- generating unit reviewed for impairment)	The appraiser	Valuation date	Value in use of the cash- generating unit (USD in millions)	Remaining depreciated value of the cash- generating unit (USD in millions)
Review for impairment of entire Company aircraft fleet (owned and leased) and attributable assets	BDO Ziv Haft Consulting and Management Ltd.	30.06.2019	2,180	1,832
Testing for impairment of the Company's aircraft fleet (27 owned aircrafts in addition to 10 leased aircrafts) and attributable assets	of the Company	30.09.2018	1,436	1,227
Testing for impairment of the Company's aircraft fleet (26 owned aircrafts in addition to 14 leased aircrafts) and attributable assets	of the Company	31.12.2017	858	844
Testing for impairment of the Company's aircraft fleet (28 owned aircrafts in addition to 10 leased aircrafts) and attributable assets	of the Company	31.3.2017	1,048	936

Note that the value in use as of June 30, 2019 is significantly higher than the value calculated for the cash-generating unit, as reported on the financial statements as of September 30, 2018 ("the Previous Estimate"), based on assumptions and estimates available to the Company at that time (September 2018). This is in view of the aforesaid with regard to application of IFRS 16, whereby negative cash flow with respect to leases was not included in the value in use, as was the cast in the Previous Estimate. Moreover, the present estimate includes the value in use of the Company's entire aircraft fleet, over the entire forecast period, unlike the Previous Estimate, which only included aircraft placed into service by the Company at that time and only through their anticipated de-commissioning date, since upon preparing the Previous Estimate, the Company was at the outset of the procurement plan, and due to the accounting restriction on recognition of cash flow with respect to future investments in calculation of value in use, pursuant to IAS 36.

As of December 31, 2019, there were no indications of impairment and no change in the estimated contribution, which could also be indicative of impairment, in relation to the contribution used for the calculation that was conducted on the aforementioned date. However, due to the Corona Virus crisis, the Company intends to review the recoverable amount for its financial statements for the first quarter of 2020.

For the full valuation, see quarterly report as of June 30, 2019, issued on August 28, 2019 (reference no. 2019-01-089314), included in this report by way of reference.

D3. MATTERS TO WHICH THE COMPANY'S AUDITORS CALLED ATTENTION IN THEIR OPINION ON THE FINANCIAL STATEMENTS

- 1. For significant doubt about the Company continuing as a going concern, see Note 1 to the annual financial statements.
- 2. For details on the exposure of class actions against the Company and the exposure of the Company to these class actions, see note 15.B. of the Annual Financial Statements.

E. Additional information:

Disclosure regarding changes in the economic environment, repercussions of the crisis in the capital markets and market risks and special events

- 1. The global aviation market is affected by the security and political situation, special events, such as the outbreak of epidemics and natural disasters worldwide in general and in specific areas in particular, and the economic situation in Israel and globally. For more information about the Corona Virus pandemic, the global economic and aviation crisis and implications thereof on oil prices and interest rates, see Chapter A. of this report.
 - Below are changes in the prices of jet fuel and LIBOR interest rate from the end of the year through close to the publication of the financial statements as of December 31, 2019:
- 2. As of the reporting date, the market prices of jet fuel (before fees and supplier margins), weighted according to the markets in which the Company purchases jet fuel, was approx. 187 cents per gallon, and as of the date close to the date of this report's approval, this price is about 48 cents a gallon, a decrease of about 74%. The sharp changes in price have material impact on the Company's financial results. At the same time, the fair value of the jet fuel hedging instruments is determined based on the change in prices since the date of the report and the following the settlement of some of these transactions. Soon prior to the report issue date, since Company business volume is significantly lower than originally planned for 2020, as used to determine the hedging policy, in actual fact the volume of jet fuel hedged is significantly higher than the volume of jet fuel consumed. Therefore, the hedging transactions are not effective and the hedging results would be charged to profit & loss in 2020.
- The Company applies the hedge accounting by designates derivatives financial instruments as hedging instruments. Regarding accounting policy on this matter, see note 18 to the annual financial statements.
 - Framework agreements applicable to the hedging transactions stipulate, inter alia, the conditions which would require the parties to provide collateral against the hedging transactions. Some of the hedging entities require no collateral at all, and some require collateral (in the form of interest-bearing monetary deposit) when the negative fair value of transactions on a certain date exceeds the threshold set forth in the agreement.

Free translation of the Hebrew Language - Hebrew Wording Binding

Due to the sharp decline in prices of crude oil and jet fuel, the value of jet fuel hedging transactions as of the report issue date is USD 143 million for the company's debt (hedging transactions are expected to be part of consumption for 2020-2021). In total, the Company was required to provide collateral against these transactions on said date amounting to USD 48 million. Collateral is increased / decreased daily, based on fluctuations in fair value of the transactions with each of the hedging entities.

4. As of the report date, the 3-month LIBOR interest rate was 1.91%, and as of soon prior to the report approval date it was at 0.43%, or 77% lower. The significant decrease in long-term interest rates due to the Corona Virus crisis, resulted in the fair value of all hedging transactions conducted by the Company close to this report issue date amounting to USD 49 million in debit for the Company. According to framework agreements with hedging entities, the Company is required to provide collateral (in the form of interest-bearing deposit) when the fair value exceeds the threshold specified in each framework agreement. As of this date, the Company is required to provide collateral against hedging transactions for interest rates and for JPY, amounting in total to USD 23 million. Collateral is increased / decreased daily, based on fluctuations in fair value of the transactions with each of the hedging entities.

Eli Defes - Chairman of the Board of Directors Gonen Usishkin - CEO

13/05/2020



F. Appendix A to the Board of Directors' Report on the Company's Business Affairs

The Company's material loans as of December 31, 2019

Amortization schedule										
The lender	Loans in respect of aircraft	Amount of Ioans (USD in thousands)	Outstanding balance (USD in thousands)	Collateral	Interest rate	Frequency of principal and interest payments	Amount of principal (USD in thousand)	Outstanding balloon amount (USD in thousand)	Loan inception date	Loan maturity date
US capital market, guaranteed by EXIM	737-900	188,894	97,405	Four 737-900 aircraft	Fixed – 2.45% - 2.623%	Quarterly	3,935	•	26/11/2013	25/06/2026
Foreign banking institutions	6-284	135,000	112,250	787-9 Aircraft	Floating rate: Libor + margin – 1.5%-2.5%	Quarterly	3,250	ı	01/03/2018	01/03/2030
Foreign banking institution and Japanese investors	787-9	145,000	133,553	787-9 Aircraft	Floating rate: Libor + margin – 1%-2%	Quarterly	2,500	52,000	27/06/2018	30/06/2028
Foreign banking institution, guaranteed by UKEF	787-9	125,000	114,244	787-9 Aircraft	Floating rate: Libor + margin 0%-1%	Quarterly	2,600	•	10/08/2018	10/08/2030
Foreign banking institution and Japanese investors	9-787	149,872	145,994	787-9 Aircraft	Floating rate: LIBOR + margin: 0.5%-1.5%	Quarterly	2,556	50,530	18/06/2019	30/08/2029
Foreign banking institution and Japanese investors	787-8	132,894	132,894	787-8 aircraft	Floating rate: Libor + margin 0%-1%	Quarterly	2,293	44,873	27/11/2019	31/10/2029
Foreign banking institution and Japanese investors	787-8	126,099	126,099	787-8 aircraft	Floating rate: LIBOR + margin: 0.5%-1.5%	: Quarterly	2,213	40,392	18/12/2019	18/12/2029

→ 2019

Changes to material loans of the Company, from January 1, 2020 and up the publication date of the financial statements

	Loan maturity date	31/01/2030
_	Loan inception date	19/02/2020
o ita	balloon amount (USD in thousand)	44,615
	Amount of principal (USD in thousand)	2,299
	Frequency of principal and interest payments	Quarterly
	Interest rate	Floating rate: Libor + margin 0%-1%
	Collateral	787-8 aircraft
	Outstanding balance (USD in thousands)	132,650
	Amount of loans (USD in thousands)	132,650
	Loans in respect of aircraft	787-8
Amortization schedule	The fender	Foreign banking institution and Japanese investors

→ 2019

Chapter C

Consolidated Financial Statements for 2019

El Al Israel Airlines Ltd. Periodic Report for 2019

El Al Israel Airlines Ltd.

Consolidated Financial Statements for 2019

Table of Contents

	Page
Independent Auditor's reports	C-1 - C-4
Financial statements:	
Consolidated Statements of Financial Position	C- 5- C-6
Consolidated Statements of Profit and Loss	C-7
Consolidated Statements of Comprehensive Income	C-8
Consolidated Statements of Changes to Equity	C-9 - C-11
Consolidated Statements of Cash Flows	C-12 - C-13
Notes to the consolidated financial statements	C-14 - C-126

Auditors' Report to the Shareholders of El Al Israel Airlines Ltd.

On the Matter of the Audit of Components of Internal Control Over Financial Reporting In Accordance with Section 9.b.(c) of the Securities Regulations (Periodic and Immediate Reports), 5730-1970

We have audited the components of internal control over the financial reporting of **El Al Israel Airlines Ltd.** and its subsidiaries (hereinafter together: the "Company") as of December 31, 2019. These controls have been determined as explained in the following paragraph. The Company's board of directors and management are responsible for maintaining effective internal controls over financial reporting, and for evaluating the effectiveness of the internal controls over financial reporting which is included in the periodic report as of the above date. Our responsibility is to express our opinion on the internal control elements of the Company's financial reporting based on our audit.

Components of internal control over financial reporting that were audited were determined in accordance with Audit Standard (Israel) 911 of the Institute of Certified Public Accountants in Israel "Auditing of Internal Control Over Financial Statements", as amended (hereinafter: "Audit Standard (Israel) 911"). These controls are: (1) Enterprise-level controls, including controls over the compilation and finalization process of financial reporting and general controls over information systems; (2) Controls over passenger revenues from sales of flight tickets; (3) Controls over the Matmid frequent flyer club; (4) Controls over fixed assets — airplanes, engines and spare parts; (5) Controls over fuel expenses; (6) Controls over payroll expenses in Israel; (7) Controls over employee benefits in Israel. All internal control components exclude subsidiaries (hereinafter jointly: "Audited control components").

We have conducted our audit in accordance with Audit Standard (Israel) 911. This standard requires us to design and conduct the audit so as to identify the audited control elements, and to achieve a reasonable degree of certainty as to whether these control elements have been effectively maintained in all material aspects Our audit consisted of an understanding of internal control over financial reporting, identification of the audited control elements, assessment of the risk of material weakness in the audited control elements, as well as review and assessment of the effectiveness of design and operation of said control elements, based on the assessed risk. Our audit, with regard to the aforementioned control elements, also consisted of other procedures we deemed necessary under the circumstances. Our audit is only in reference to the audited control elements, unlike internal control of all material processes related to financial reporting, and therefore our opinion only refers to the audited control elements. Further, our audit did not refer to mutual influence among audited control elements and non-audited ones, and therefore our opinion does not take into account such potential influence. We believe that our audit provides an appropriate basis for our opinion within the aforementioned context.

תל אביב - משרד ראשי

מרכז עזריאלי 1 תל אביב, 6701101, ת.ד. 16593 תל אביב 6116402 | טלפון: 03-6085555 | info@deloitte.co.il

משרד נצרת מרני אבן עאמר 9 נצרת, 16100

073-3994455 :[1970 073-3994455 :070 info-nazareth@deloitte.co.il **משרד אילת** המרכז העירוני ת.ד. 583 אילת, 8810402

08-6375676 :070 08-6371628 :070 info-eilat@deloitte.co.il **משרד באר שבע** רחוב האנרניה 77, בנין **1** פארק ההייטק, נב ים נגב באר שבע, 8470912

0721ן: 08-6909500 2קס: 08-6909600 Info-beersheva@deloitte.co.il **משרד חיפה** מעלה השחרור 5 ת.ד. 5648 חיפה, 3105502

04-8607333 :04-8607333 :04-8672528 :04-8672528

משרד ירושלים קרית המדע 3 מנדל הר חוצבים ירושלים, 914510 ת.ח. 45396

02-5018888 :|1970 02-5374173 :079 info-jer@deloitte.co.ii

Due to inherent limitations, internal control over financial reporting in general, and certain elements thereof in particular, may not prevent or detect a misrepresentation. Also, drawing conclusions about the future on the basis of any evaluation of current effectiveness is subject to the risk that controls may become inappropriate due to changes in circumstances or due to negative change in the extent to which policies or procedures are adhered to.

In our opinion, the Company has upheld in an effective manner, in all material respects, its audited control components as of December 31, 2019.

We have also conducted an audit, in accordance with generally accepted Israeli auditing standards, of the Company's Consolidated Financial Statements for December 31, 2019 and 2018 and for each of the three years of the period ending December 31, 2019 and our report, dated May 13, 2020, included an unqualified opinion of those Financial Statements, as well as drawing attention to the significant doubt about the Company continuing as a going concern and Company exposure to class action lawsuits, based on our audit.

Brightman Almagor Zohar & Co.
Certified Public Accountants
A Firm in the Deloitte Global Network

Tel Aviv, May 13, 2020

2019

C.2

תל אביב - משרד ראשי

info@deloitte.co.il | 03-6085555 | טלפון: 6116402, ת.ד. 16593 תל אביב 16402 | 03-6085555 | מרכז עזריאלי 1 תל אביב,

משרד נצרת מרגי אבן עאמר 9 נצרת, 16100 **משרד אילת** המרכז העירוני ת.ד. 583 אילת, 8810402 **משרד באר שבע** רחוב האנרניה 77, כנין 1 פארק ההייטק, נב ים נגב באר שבע, 8470912 **משרד חיפה** מעלה השחרור 5 ת.ד. 5648 חיפה, 3105502 משרד ירושלים קרית המדע 3 מנדל הר חוצבים ירושלים, 14510 ת.ח. 45396

073-3994455 :[1970 073-3994455 :079 info-nazareth@deloitte.co.il 08-6375676 (15°00-08-6371628 (16°00-08-6371628 (16°00-08-6371628 (16°00-08-6375676 (16°00-08-63756 (16°00-08-6560) (16°000-08-6560) (16°000-08-6560) (16°000-

0**לפון: 08-6909500 פקס: 08-6909600** info-beersheva@deloitte.co.il טלפון: 04-8607333 פקס: 04-8672528 info-haifa@deloitte.co.il 02-5018888 : 02-5374173 02-5374173 : 0759 info-jer@deloitte.co.ll

Auditors' Report to the Shareholders of El Al Israel Airlines Ltd.

We have audited the enclosed consolidated statements of financial position of **El Al Israel Airlines Ltd.** (hereinafter: "the Company") as of December 31, 2019 and 2018 and the consolidated statements of income, statements of comprehensive income, statements of changes to equity and statements of cash flow for each of the three years in the period ended December 31, 2019. These financial statements are the responsibility of the Company Board of Directors and management. Our responsibility is to express an opinion on these consolidated financial statements based on our audit.

We have not audited the financial statements of consolidated companies whose assets included in consolidation account for 0.4% and 0.4% of total consolidated assets as of December 31, 2019 and 2018, respectively, and whose revenues included in consolidation account for 1.1%, 0.9% and 1.1% of total consolidated revenues for the years ended December 31, 2019, 2018 and 2017, respectively. Moreover, we have not audited the financial statements of an equity-accounted associate, the investment in which as of December 31, 2019 and 2018 amounted to USD 15,453 thousand and USD 15,492 thousand, respectively and whose share of results for the years ended December 2019, 2018 and 2017 amounted to USD 1,268 thousand, USD 820 thousand and USD 944 thousand, respectively. The financial statements of said companies have been audited by other independent auditors whose reports have been provided to us and our opinion, inasmuch as it refers to amounts consolidated for the aforementioned companies, is based on the reports by these other independent auditors.

We conducted our audit in accordance with generally accepted auditing standards in Israel, including those prescribed by the Auditors' Regulations (Auditor's Mode of Performance) – 1973. Those standards require that we plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by the board of directors and management, as well as evaluating the overall financial statements presentation. We believe that our audit and the reports of the other independent auditors provide an appropriate basis for our opinion.

In our opinion, based on our audit and the reports of other auditors, the consolidated financial statements referred to above - present fairly, in all material respects - the consolidated financial position of the Company and its subsidiaries as of December 31, 2019 and 2018, and their results of operations, changes in equity and cash flows for each of the three years in the period ended on December 31, 2019 in conformity with International Financial Reporting Standards (IFRS) and the Israeli Securities Regulations (Annual Financial Statements) -2010.



תל אביב - משרד ראשי

info@deloitte.co.il | 03-6085555 | טלפון: 6116402, ת.ד. 16593 תל אביב 164040 | טלפון: 6701101 (הרכז עזריאלי 1

משרד נצרת מרג׳ אבן עאמר 9 נצרת, 16100	משרד אילת המרכז העירוני ת.ד. 583 אילת, 8810402	משרד באר שבע רחוב האנרניה 77, בנין 1 פארץ ההייטק, נב ים ננב באר שבע, 8470912	משרד חיפה מעלה השחרור 5 ת.ד. 5648 חיפה, 3105502	משרד ירושלים קרית המדע 3 מגדל הר חוצבים ירושלים, 914510 ת.ח. 45396
073-3994455 :[1970	08-6375676 :	บ7ัย : 002009-80	04-8607333 : เ970	02-5018888 : 1970
073-3994455 :วิทุต	08-6371628 :079	05₁0: 009009-80	04-8672528 :079	02-5374173 : 079
info-nazareth@deloitte.co.il	info-eilat@deloitte.co.il	Info-beersheva@deloitte.co.il	info-haifa@deloitte.co.il	info-jer@deloitte.co.ll



Without prejudice to our aforementioned opinion, we draw your attention to Note 1 to the consolidated financial statements with regard to implications of the Corona Virus (COVID-19) Pandemic, which resulted in zero demand and full shut-down of the Company's scheduled passenger flights, and the uncertainty with regard to developments in Israel and world-wide with respect to this Pandemic, which has implications for the date and pace of re-opening of the passenger aviation market. The Company's plans to address the material implications of the Corona Virus include measures design to align cash flow expenditure with the material decrease in Company revenues. Furthermore, the Company is in negotiations with lenders to obtain a USD 400 million loan, to be mostly backed by a State guarantee, and in negotiations with the Ministry of Finance to obtain such guarantee.

As set forth in the Note, as of the approval date of these financial statements, negotiations with the State and with lenders are on-going, and their completion is uncertain. Since obtaining the aforementioned loan is crucial for allowing the Company to address the implications of this crisis, there is significant doubt as to whether the Company may continue as a going concern. The financial statements do not include adjustments for the value of assets and liabilities and reclassification that may be necessary if the Company is unable to continue operating as a going concern.

Also, we draw attention to Note 15.B of the financial statements regarding exposure to certification of class actions against the Company and the Company's exposure to these class actions.

We have also audited, in accordance with Audit Standard (Israel) 911 of the Institute of Certified Public Accountants in Israel "Audit of Elements of Internal Control over Financial Reporting", the Company's elements of internal control over financial reporting as of December 31, 2019, and our report dated May 13, 2020 included an unqualified opinion regarding the effective existence of these components.

Brightman Almagor Zohar & Co.
Certified Public Accountants
A Firm in the Deloitte Global Network

Tel Aviv, May 13, 2020

C.4 ◆

2019

תל אביב - משרד ראשי

info@deloitte.co.il | סלפון: 03-6085555 ת.ד. 16593 תל אביב 16593 | סלפון: 6116402 מרכז עזריאלי 1 תל אביב, 6701101, ת.ד.

משרד נצרת מרג' אבן עאמר 9 נצרת, 16100

073-3994455 :11970 073-3994455 :079 Info-nazareth@dejoitte.co.il **משרד אילת** המרכז העירוני ת.ד. 583 אילת, 8810402

08-6375676 :08-6375676 :08-6371628 :09-6371628 :09-6371628 :09-6371628 :09-6371628 :09-6375676 :09-637567 :09-63757 :09-6375

משרד באר שבע רחוב האנרניה 77, בנין 1 פארק ההייטק, גב ים נגב באר שבע, 8470912

0**70از: 08-6909500 270: 08-6909600** info-beersheva@deloitte.co.il **משרד חיפה** מעלה השחרור 5 ת.ד. 5648 חיפה, 3105502

04-8607333 : | 1970 02-04-8672528 : 079 02

משרד ירושלים קרית המדע 3 מנדל הר חוצבים ירושלים, 14510 ת.ח. 45396

02-5018888 :|1970 02-5374173 :0j79 info-jer@deloitte.co.il

El Al Israel Airlines Ltd. Consolidated Statements of Financial Position

		As of Dec	ember 31
	Note	2019	2018
		USD in thousands	USD in thousands
<u>Assets</u>		<u>thousands</u>	
Current assets			
Cash and cash equivalents	3	229,260	193,097
Short term deposits	4	35,031	13,156
Trade and other receivables	5	184,931	170,332
Derivative financial instruments	18	4,706	895
Prepaid expenses	6	15,913	22,896
Inventory	7	15,971	16,215
Total current assets		485,812	416,591
Non-current assets			
Prepaid expenses ¹	6		7,141
Derivative financial instruments	18	6,253	795
Long term deposits ¹	4	76,455	26,781
Long term investments	8	23,230	21,483
Rights of use leased assets ¹	2D	983,418	_
Fixed assetsand intangible assets	9	1,841,597	1,568,364
Assets in respect of employee benefits	14	79,171	67,865
Total non-current assets		3,010,124	1,692,429
Total assets		3,495,936	2,109,020

¹ See Note 2(D) regarding the adoption of IFRS 16 "Leases".

El Al Israel Airlines Ltd. Consolidated Statements of Financial Position

			As of Dec	
		Note	2019 USD in	2018 USD in
Tiobilising and aquise			thousands	thousands
Liabilities and equity				
Current liabilities				
Short-term credit and current maturities	5	13	217,852	293,164
Current maturities in respect of leases ¹		D2	93,408	_
Suppliers and service providers			172,296	159,089
Other Accounts payable		11	95,930	101,667
Unearned revenue		12	347,987	310,765
Provisions		15	23,741	18,553
Derivative financial instruments		18	3,735	22,030
Liabilities with respect to employee bea	nefits	14	127,968	109,327
Total current liabilities			1,082,917	1,014,595
Non-current liabilities				
Loans from banks and others		13	996,434	658,321
Liabilities in respect of leases ¹		2D	927,875	-
Unearned revenue		12	98,604	32,296
Long-term credit balances ¹		11	63,338	12,883
Liabilities with respect to employee be	nafite	14	93,746	78,994
Derivative financial instruments	nems	18	9,847	10,747
			54,523	71,746
Deferred tax liability		16	34,323	
Total non-current liabilities			2,244,367	864,987
Total liabilities			3,327,284	1,879,582
Equity		17		
Share Capital			155,012	155,012
Premium and capital reserves			260,368	242,808
Accumulated deficit			(247,643)	(169,220)
Total equity attributable to the Com	nany's owners		167,737	228,600
Non-controlling interests	pany s owners		915	838
Total equity			168,652	229,438
Total liabilities and equity			3,495,936	2,109,020
Dganit Palti - Chief Financial	Gonen Usishkin - Chief Executive		Eli Defes - Chair	
Officer	Officer		Board of Di	rectors

2019

¹ See Note 2(D) regarding the adoption of IFRS 16 "Leases".

C.6

El Al Israel Airlines Ltd. Consolidated Statements of Profit and Loss

		For the yea	r ending on De	cember 31
-	Note	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Operating revenues	19A	2,177,997	2,141,993	2,096,998
Operating expenses	19B	(1,834,804)	(1,845,737)*	(1,735,268)*
Gross profit		343,193	296,256	361,730
Selling expenses	19C	(213,802)	(215,116)*	(209,224)*
Administrative and general expenses	19D	(139,290)	(132,461)*	(126,800)*
Other income, net	19E	12,498	14,001	3,271
		(340,594)	(333,576)	(332,753)
Profit (loss) from ordinary activities		2,599	(37,320)	28,977
Financing expenses	16F	(86,794)	(31,954)	(23,985)
Financing income	19G	5,789	3,201	3,483
Financing expenses, net		(81,005)	(28,753)	(20,502)
The Company's share of the profits (losses) of an associate and revaluation of options in respect thereof		1,844	(1,675)	243
Profit (loss) before taxes on income		(76,562)	(67,748)	8,718
Tax benefit (taxes on income)	16	16,961	15,581	(3,048)
Net profit (loss) for the year		(59,601)	(52,167)	5,670
Earnings (loss) per ordinary share of NIS 1 par value (in USD):				
Basic and diluted earnings (loss) per share		(0.12)	(0.11)	0.01
Weighted average number of shares (in thousands)				
used to calculate earnings per share: Basic and diluted		495,719	495,719	495,719
Dasic and diffued		1,2,11,	•,,,,,,	.,,,,,,

^{*} Re-classified - see Note 9.B.1.

El Al Israel Airlines Ltd. Consolidated Statements of Comprehensive Income

	For the year	r ending on De	ecember 31
	2019	2018	2017
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Profit (loss) for the year	(59,601)	(52,167)	5,670
Other comprehensive income:			
Amounts that will not be classified in the future to profit or loss: Profit (loss) in respect of re-measurements of defined benefit plan,			
net of tax	(4,603)	2,888	(1,879)
Amounts that will be classified in the future to profit or loss:			
Exchange rate differences due to translations of foreign operations	933	(1,146)	1,767
Profit (loss) in respect of cash flow hedges, net of tax	20,931	(37,235)	(3,662)
Profit (loss) in respect of cash flow hedges - time value, net of tax	299	(1,109)	177
Other comprehensive income (loss) for the year	17,560	(36,602)	(3,597)
Total comprehensive income (loss) for the year	(42,041)	(88,769)	2,073



El Al Israel Airlines Ltd. Consolidated Statements of Changes to Equity

•				For t	he year endi	For the year ending on December 31, 2019	ber 31, 2019			
	Share Capital	Premium on shares	Other capital reserves	Capital reserve due to cash flow hedges	Capital reserve due to cash flow hedges – time value	Foreign currency translation reserve	Capital reserve on re- measurement of defined benefit liabilities, net	Net profit (loss) attributable to the parent company's owners	Non- controlling interests	Total
					sn	USD in thousands	8			
Balance as of January 1, 2019	155,012	35,554	240,750	(23,433)	(932)	46	(9,177)	(169,220)	838	229,438
Cumulative effect due to adoption of IFRS 16 (see Note 2D).	I		1	I	I	1	1	(18,763)	18	(18,745)
Balance as of January 1, 2019 following cumulative effect due to adoption of IFRS 16	155,012	35,554	240,750	(23,433)	(932)	46	(9,177)	(187,983)	856	210,693
Profit (loss) for the year Other comprehensive income (loss)			1 1	20,931	299	933	(4,603)	(59,660)	59	(59,601)
Total comprehensive income (loss) for the year	1		1	20,931	299	933	(4,603)	(59,660)	59	(42,041)
Total equity as of December 31, 2019	155,012	35,554	240,750	(2,502)	(633)	676	(13,780)	(247,643)	915	168,652



El Al Israel Airlines Ltd.

Consolidated Statements of Changes to Equity (continued)

				For the ye	ar ending on l	For the year ending on December 31, 2018	2018			
	Share Capital	Premium on shares	Other capital reserves	Capital reserve due to cash flow hedges	Capital reserve due to cash flow hedges – time value	al ve o Foreign ow currency s- translation tilue reserve USD in thousands	Capital reserve on remeasurement of defined benefit liabilities, net	Net profit (loss) attributable to the parent company's owners	Non- controlling interests	Total
Balance as of January 1, 2018 Cumulative effect due to adoption of	155,012	35,554	238,911	13,802	177	1,192	(12,065)	(154,599)	206	278,190
IFRS 15	1			!	1			37,517	i	37,517
Balance to January 1, 2018 following cumulative effect due to adoption of IFRS 15	155,012	35,554	238,911	13,802	177	1,192	(12,065)	(117,082)	206	315,707
Loss for the year Other comprehensive income (loss)	1 1	! !	1 1	(37,235)	(1,109)	(1,146)	2,888	(52,138)	(29)	(52,167) (36,602)
Total comprehensive income (loss) for the year	1	1	1	(37,235)	(1,109)	(1,146)	2,888	(52,138)	(29)	(88,769)
Issuance of shares by a subsidiary	1	1	1,839	1	1	1		1	661	2,500
Total equity as of December 31, 2018	155,012	35,554	240,750	(23,433)	(932)	46	(9,177)	(169,220)	838	229,438

The notes to the consolidated financial statements constitute an integral part thereof.

4 2019



Consolidated Statements of Changes to Equity (continued) El Al Israel Airlines Ltd.

				For the ye	ear ending on	For the year ending on December 31, 2017	2017			
	Share Capital	Premium on shares	Other capital reserves	Capital reserve due to cash flow hedges	Capital reserve due to cash flow hedges – time value	Foreign currency translation reserve	Capital reserve on re- measurement of defined benefit liabilities, net	Net profit (loss) attributable to the parent company's	Non- controlling interests	Total
					OSD	USD in thousands				
Balance as of January 1, 2017	155,012	35,554	237,122	17,464	l	(575)	(10,186)	(150,340)	1	284,051
Profit (loss) for the year Other comprehensive income (loss)	1 1	1 1		(3,662)	177	1,767	(1,879)	5,676	(9)	5,670
Total comprehensive income (loss) for the year		1	1	(3,662)	177	1,767	(1,879)	5,676	(9)	2,073
Issuance of shares by a subsidiary	1	1	1,789	1	ı	+	1	1	212	2,001
Dividend paid	1	1	1	1	1	1	1	(9,935)	1	(9,935)
Total equity as of December 31, 2017	155,012	35,554	238,911	13,802	177	1,192	(12,065)	(154,599)	206	278,190

The notes to the consolidated financial statements constitute an integral part thereof.

→ 2019

El Al Israel Airlines Ltd. Consolidated Statements of Cash Flows

	For the year ending on December 31		
	USD in thousands	USD in thousands	2017 USD in thousands
Cash flows from current operations			
Profit (loss) for the year	(59,601)	(52,167)	5,670
Adjustments required to present cash flows from operating	252.153	1.42.206	270 200
activities - Appendix A	353,452	143,396	278,300
Cash arising from operating activities, net	293,851	91,229	283,970
Cash flows for investment activities			
Acquisitions of fixed assets (including general engine repairs and payments on account of aircraft)	(429,234)	(512,815)	(179,264)
Proceeds from the disposal of fixed assets	23,127	10,548	5,271
Investment in intangible assets	(12,571)	(13,360)	(16,461)
Change in deposits	(14,947)	29,485	(17,731)
Investment in joint ventures measured at fair value		(830)	
Cash used in investment activities, net	(433,625)	(486,972)	(208,185)
Cash flows from (for) financing activities			
Payment for loan raising costs	(21,474)	(11,514)	_
Receipt of loans from banking corporations and others	563,722	550,089	74,250
Repayment of loans from bank corporations and others Increase (decrease) in short term credit, net	(280,666) (5,299)	(189,037) 311	(95,045) 7,874
Repayment of liabilities in respect of leases	(81,868)	-	-
Issuance of shares by a subsidiary		2,500	2,000
Dividend paid			(9,935)
Cash arising from (used) for/to financing activities, net	174,415	352,349	(20,856)
Effect of exchange rate fluctuations on cash balances held in foreign	1 522	(2,856)	3,662
currency	1,522	(2,030)	
Increase (decrease) in cash and cash equivalents	36,163	(46,250)	58,591
Balance of cash and cash equivalents at the beginning of the year	193,097	239,347	180,756
Balance of cash and cash equivalents at the end of the year	229,260	193,097	239,347

El Al Israel Airlines Ltd. Consolidated Statements of Cash Flows

	For the year ending on December 3		ecember 31
	USD in thousands	2018 USD in thousands	2017 USD in thousands
Appendix A- Adjustments required to present cash flow from operating activities:			
Income and expenses not involving cash flows:			
Depreciation and amortization (including disposal of accessories, out-of- use components and consumption of consumables)	158,854	152,852	167,727
Depreciation in respect of rights to use leased assets	97,659	132,032	107,727
Grants received from credit card companies	59,394	_	
Deferred taxes, net	(17,529)	(15,967)	1,733
Increase (decrease) in employee benefit liabilities and in provisions	20,226	(25,289)	39,797
Capital gain from the disposal of fixed assets, net	(11,791)	(7,664)	(3,998)
Payment of premiums on derivatives less cost of cumulative changes in	(,,	(1,7)	(-, , ,
time value reclassified to profit and loss	(1,311)	(523)	(130)
Expenses (income) from exchange rate differences in respect of cash and	(1,522)	, ,	` ,
cash equivalents		2,856	(3,662)
Other changes	2,236	2,198	1,708
Changes in the asset and liability items:			
Decrease (increase) in trade and other receivables	(22,253)	10,627	(12,953)
Decrease (increase) in prepaid expenses	7,917	(1,098)	(4,245)
Decrease (increase) in inventories	244	(1,553)	3,678
Increase in trade payables	17,192	33,573	46,813
Increase (decrease) in unearned revenue	44,136	(6,616)	41,832
	353,452	143,396	278,300
Appendix B - Payment of interest and receipt of interest, taxes paid and dividends received and classified in cash flows from operating activities			
Interest payments ²	77,105	25,079	19,139
Interest receipts	2,712	3,278	2,100
Tax payments – advance payments on surplus expenses	436	945	493
Dividend receipts	579	741	1,138

The notes to the consolidated financial statements constitute an integral part thereof.

C.13 ◆

¹ The Company classifies cash flows from interest and dividends, and cash flows in respect of interest paid as cash flows used in or provided by operating activities.

See Note 2D regarding the application of IFRS 16 "Leases"

Note 1 - General:

El Al Israel Airlines Ltd. is mainly engaged in the transport of passengers and cargo between Israel and foreign countries. In addition, the Company provides maintenance and conveyance services at its home airport, sale of duty-free products and - through investee companies - in related activities, mainly the production and supply of airline meals and management of several travel agencies abroad.

At the end of 2019, a Corona Virus outbreak (Covid-19), initially in China, began to spread around the world, including to various Asian, European countries and to the US. The outbreak of the virus was declared at the end of January 2020 to be a global health emergency, when on March 11, 2020 it was classified as a pandemic.

As from the end of January 2020, the Ministry of Health issued various announcements of restrictions applicable to incoming and outgoing passengers from different world countries; eventually, in early March 2020, the Ministry of Health announced a mandatory 14 day quarantine for all those entering Israel from any other country. The announcements by the Ministry of Health and directives received from various bodies in Israel and world-wide, resulted in lower demand and in significant flight cancellations in February-March 2020.

Accordingly, during this time the Company made operational and commercial adjustments to its operations and routes network, taking into consideration, inter alia, maintaining an air link to and from Israel for transport of passengers and cargo, and providing solutions to Company customers in as much as possible. At first, in late January 2020, the Company temporarily suspended its flights to Beijing, China; as from February, the Company also adjusted its operations on routes to Hong Kong and Bangkok and to various destinations in Europe and in North America, until full shut-down of its scheduled passenger flights as from late March and through the report issue date.

Note that as of the report issue date, the Company continues to operate cargo flights to/from Israel, including use of passenger aircraft for this purpose, as well as special passenger flights as required.

The Company uses derivative financial instruments in management of exposures to fluctuations in jet fuel prices, which have material direct effect on the Company's operating expenses. As of the date of the statements of financial position, the market price for jet fuel was 187 cent/gallon; as of soon prior to the approval date of these financial statements, this price dropped significantly, to 48 cent/gallon. Some of the framework agreements with hedging providers, include terms and conditions that require the Company to provide collateral (interest-bearing monetary deposit) when the fair value of hedging transactions exceeds a threshold specified in the framework agreement. The sharp decline in prices of crude oil and jet fuel resulted in the fair value of these hedging transactions, soon prior to the report approval date, being USD 143 million in debit for the Company (hedging transactions for part of the expected consumption for 2020-2021); total collateral provided by the Company amounted to USD 48 million; see also Note 18.D.

In addition, the Company has transactions to fix interest rates with respect to some loan agreements used to finance aircraft, that bear floating interest. The fair value of these hedging transactions as of soon prior to the report approval date amounted to USD 49 million in debit for the Company; total collateral provided by the Company amounted to USD 23 million.

The Company has a working capital shortfall, primarily due to advance sale of flight tickets, with a balance of USD 321 million as of soon prior to the report issue date.

EL AL WIE

El Al Israel Airlines Ltd. Notes to the consolidated financial statements

Note 1 - General (continued):

Moreover, the crisis also resulted in lower valuations of aircraft world-wide. Therefore, the impairment of aircraft values, used as collateral to secure loans obtained by the Company from Israeli banks for purchase of aircraft (loans that do not constitute "reportable credit"), resulted in failure to comply with financial covenants for LTV ratio. In conformity with the loan agreements, failure to comply with the required ratio gives banks the right to receive deposits, estimated at USD 30 million as of the report issue date. The Company has applied to these banks for waiver requests for compliance with the aforementioned ratio for the duration of the crisis.

Due to lack of demand for passenger flights, the full shut-down of the Company's scheduled passenger flights, and the uncertainty with regard to developments in Israel and world-wide with respect to this Corona Pandemic, which has implications for the date and pace of re-opening of the passenger aviation market the Company performs, among other things, the following actions to adjust its cash expenses to the material decrease in its revenues from passenger flights:

- 1. Measures regarding human resources In the second half of March, the Company placed the great majority of employees of the Company and its subsidiaries on furlough, through June 30, 2020 (as of the report issue date: some 6,000 employees). The Company also reduced the work hours for managers, stopped recruitment of new hires and terminated new employees in training, all designed to immediately reduce payroll expenses of the Company. Company management is also in negotiations with employee representatives and with the Labor Union regarding termination of other employees, cuts to salary and benefits of highly-paid employees.
 - As from March 1, 2020, the base monthly salary of the CEO and VPs, and the management monthly base fee payable to the Chairman of the Board of Directors and the remuneration payable to Board members (with respect to meeting attendance and with respect to annual remuneration) were reduced by 20%, until such date when the Company Board of Directors should resolve to eliminate the pay cut for all officers. The Company also reduced the salary of other managers at the Company.
- 2. Operational and financial actions designed to reduce Company expenses and to mitigate the cash flow decrease, including agreed delay of lease payments for some of the leased aircraft, termination of leases for two 737-800 aircraft, which were scheduled to go into service in 2020, and return of 3 wet leased aircraft.
- 3. Freezing and termination of projects involving investments in aircraft fleet and in other areas.
- 4. The Company operates a cargo aircraft and passenger aircraft for transportation of cargo by, inter alia, operating the Company's Dreamliner 787 aircraft for transportation of cargo, and by operating the Company's Boeing 777 aircraft adapted for transportation of cargo.
- 5. After the date of the statement of financial position, the Company applied for release of part of the excess in central severance pay funds ("the Funds"), which were opened as part of the privatization process of the Company (see Note 14.C.2). Pursuant to the interim verdict dated May 3, 2020, given at the Company's request, the Labor Court approved release of NIS 105 million from the Funds to the Company. Note that as of April 30, 2020, prior to the aforementioned release, excess in the Funds amounted to NIS 335 million. On May 11, 2020, the National Labor Court issued a verdict, after the employee representation filed an appeal of the aforementioned interim verdict. According to the verdict issued by the National Labor Court, an order was issued to the central severance pay fund, to transfer to the Company the aforementioned NIS 105 million.

Note 1 - General (continued):

6. On April 23, 2020, after the date of the statement of financial position, the Company signed an MOU with a foreign company, for sale and lease-back of three Boeing 737-800 aircraft manufactured in 2009 and six engines thereof. According to this transaction, the aircraft would be sold to the foreign company for total consideration amounting to USD 76 million, and would be leased back by the Company for a term of 8 years, after which they would be returned to the foreign company. Closing of this transaction is subject, inter alia, to receiving financial or other support from the State of Israel. For more information see Note 24.1.

As of the report issue date, the Company is in negotiations with lenders to obtain a USD 400 million loan, to be mostly backed by a State guarantee, and in negotiations with the professional team at the Ministry of Finance on this matter. As part of negotiations with the lenders and with the State, the Company has prepared a draft business plan, based on multiple scenarios with regard to the date and manner of return of passenger flight operations and gradually emerging from this crisis. The draft plan includes, inter alia, a streamlining program with regard to labor costs at the Company, as well as other fixed and variable costs. The scenarios assume limited, gradual operation of the Company's aircraft fleet, compared to their planned scope of operation prior to the Corona Virus crisis, in conformity with various demand scenarios. Naturally, this is a rolling event which is not under Company control, and factors such as further spread or halting of the Corona Virus pandemic, decisions by countries and relevant authorities in Israel and world-wide regarding renewal of flights and removal of restrictions on entry of tourists from / to certain countries, may impact the Company accordingly.

Note that as of close to the report approval date, the MOU has yet to be signed and it is uncertain whether negotiations would result in a binding agreement and/or whether State guarantees for the loan would be provided. The loan outline has yet to be agreed by the Company, the lenders and the State, and is contingent on suspensive conditions, primarily the following: (1) Signing a new collective bargaining agreement with Company employees, to reflect the required streamlining; (2) Closing of the aforementioned sale & lease-back transaction; (3) Release of full excess in central severance pay funds yet to be released.

As of the report issue date, negotiations with the State and lenders are on-going, hence the uncertainty with regard to closing of this loan. Since obtaining this loan is crucial for allowing the Company to address the implications of the Corona Virus crisis, at this stage there is significant doubt as to whether the Company may continue as a going concern. The financial statements do not include adjustments for the value of assets and liabilities and their reclassification, that may be necessary if the Company is unable to continue operating as a going concern.

Note 2 - Basis of Preparation of the Financial Statements

A. Statement regarding the implementation of International Financial Reporting Standards (IFRS) and Securities Regulations:

The Company's financial statements were prepared in conformity with International Financial Reporting Standards ("IFRS") and their interpretations which were published by the International Accounting Standards Board ("IASB"), and in conformity with Securities Regulations (Annual financial statements), 2010 ("Financial Statements Regulations").

In accordance with Article 4 of the Periodic and Immediate Reporting Regulations, the Company did not attach separate financial information to these Interim Financial Statements pursuant to Article 9C. of these regulations, due to the negligible effect of the financial statements of subsidiaries on the Company's consolidated financial statements. The criteria used by the Company in this decision are the scope of data of subsidiaries from the total assets, income, profit and cash flows of the Company from current operations (less than 5%).

B. Functional currency and reporting currency of the Company:

The financial statements of the Company and of each of its subsidiaries are prepared in the currency of the primary economic environment in which they operate ("Functional Currency"), whereas the Group's consolidated financial statements are presented in USD – the Company's Functional Currency, as most of the Company's revenues and expenses are denominated in this currency, including aircraft procurement and financing.

Transactions executed in currencies other than the Company's functional currency are recorded at the exchange rates effective as of the transactions date. At the end of every reporting period, monetary items denominated in foreign currency are translated according to the exchange rates prevailing on that date. Exchange rate differences are recognized in the income statement in the period in which they occurred (except for exchange rate differences with respect to investees – see Note 21.B).

C. Accounting Considerations and Critical Estimates:

(1) General:

In the application of the Company's accounting policies, the Company's management, in certain cases, was required to exercise broad accounting discretion regarding the estimates and assumptions that were used in determining the value of assets and liabilities in the financial statements. The related estimates and assumptions are based on past experience and other factors that are considered to be relevant. Actual results may differ from these estimates. Below are details of critical estimates and judgment exercised by Company management in preparing these financial statements.

Note 2 - Basis of Preparation of the Financial Statements (continued):

C. Accounting Considerations and Critical Estimates (continued)

(2) Contingent liabilities and provisions:

In order to examine the exposures arising from claims filed against the Company, and to determine the probability that they will be realized to the Company's detriment, the Company's management relies on the opinion of legal and professional advisors after the Company's advisors form their legal opinion and the Company's probabilities with regard to the subject of the claim, whether the Company would have to bear its outcome or may postpone it, the Company's management estimates the amount to be included in the financial statements, if any, based on the Company management's best estimate regarding the sum needed to clear the obligation. The results of the proceedings may be different from the estimates of the Company's management, and thus materially impact its financial state and the results of the Company's operations.

For details regarding the contingent liabilities and provisions as of December 31, 2019, see Note 15.

(3) Employee benefits

The present value of the Company's severance pay liability for some of its Israeli employees, for vacation payment for all Israeli employees, sick-days payout for some of the Israeli employees, as well as for other benefits including pension plans for some local Company employees in the U.S. and UK, is based on large amounts of data measured based on actuarial estimate, using actuary assumptions. Changes in actuarial assumptions may impact the estimated amount of the Company's aforementioned liabilities. For more information about actuarial assumptions and sensitivity analysis thereof, see Note 14.

(4) Useful life and residual values of aircraft and engines:

Company aircraft and engines are amortized throughout their useful lives, taking their residual value into account. As stated in note 9 below, the estimated useful life of the Company's aircraft and engines, as well as their residual values, is determined in accordance with management's plans and estimates regarding the manner of use of the aircraft fleet as well as in accordance with market estimates regarding the amounts of sale of equipment upon removal from service, among others, based on aircraft price lists published from time to time.

Actual changes in the useful life and/or the residual value may lead to material changes in the Company's depreciation rates and depreciation expenses. See note 9.B(1).

(5) Review for impairment:

As set forth in Note 9 below, when the Company is required to assess the value in use, the Company estimates the future cash flows that are expected from continued use of the Company aircraft and their disposal at the end of the period, and discounts them to their present value, using a discount rate that reflects the operational risk associated with the aircraft fleets, based on the Company's weighted discount rate.

Note 2 - Basis of Preparation of the Financial Statements (continued):

C. Accounting Considerations and Critical Estimates (continued)

In conformity with the Company's accounting policy, value in use is assessed for Company aircraft, including aircraft included in the procurement plan and have yet to be put into service as of the assessment date.

Regarding the key assumptions used in assessment of the value in use, see Note 9.B(3). Material changes to these assumptions, or part thereof, may impact the aforementioned value in use.

(6) Frequent flyer clubs:

In order to calculate the balance of unearned revenues for the Matmid frequent flyer points accumulated as of the report date and unused as of yet, the Company relies on the selling prices of the products to which these points can be converted, while taking into account the number of points that need to be converted in order to purchase these products in exchange for points, and the Company's experience regarding the use of these points.

Changes in management's assessments regarding the value of a point and the rate of non-exercise of these points, may affect the timing of revenue recognition.

D. IFRS 16 - "Leases" (hereinafter – "the Standard"):

(1) General:

The Standard was adopted by the Company as of 2019, and it supersedes IAS 17 "Leases" and its interpretations and provides that leases (on the part of the lessee) will be treated similarly to the purchase of an asset, such that the discounted value of future lease fees will be recorded as a "right-of-use asset under "non-current assets" and amortized to profit and loss over the lease term, while recognizing a financial liability which reflects a theoretical loan from the lessor. This will exclude short-term leases for periods of less than 12 months (see below for the transitional provisions in this regard), as well as leases which, in the Company's assessment, have a low financial value and an immaterial impact on the Company's statement of financial position. In respect of these leases, the Company recognizes a current expense over the lease term.

The Standard has a material impact on the Company's financial statements. The Company's aircraft leases as well as certain additional leases such as structures, including the campus area in Ben Gurion Airport, which is leased by the Company from the Airport Authority, facilities and vehicles, which are leased by the Company and were treated prior to the implementation of the standard as operating leases (rental expenses by the straight line method over the term of the lease), are now recognized as assets and liabilities in the Company's statement of financial position.

Note 2 - Basis of Preparation of the Financial Statements (continued):

D. IFRS 16 - "Leases" (hereinafter - "the Standard") (continued):

(2) Accounting policy:

The lease period is a non-cancellable period by the lessee, along with periods that are covered by options to extend the lease, if it is highly likely that the Company will exercise the option, as well as periods covered by options to cancel the lease, if it is highly likely that the Company will not exercise the option to cancel the lease. In determining the lease term, the Company takes into account the economic characteristics of the property and the lease including, among others, the relation between the lease payments and the expected market prices upon the exercise of the option, the importance of the leased asset to the Company's operations, the cost of replacing the asset or the cost of leasehold improvements that have been or are expected to be undertaken, and past experience relating to the exercise of such options. It is noted that assets for which the lease has expired, but which are continued to be used by the Company against current payments to the owner of the asset, are recognized as a short-term lease, since a non-cancellable lease period does not exist.

Liabilities in respect of leases are presented separately in the statement of financial position (divided to non-current liabilities and current liabilities - current maturities), and are measured upon initial recognition at the present value of the fixed lease payments during the lease term, with the addition of expected payments in the periods covered by options which are highly likely to be exercised. Subsequent to initial recognition, the liability is measured either by increasing the carrying amount, to reflect the interest expenses, by using the effective interest method, or by decreasing the carrying amount, to reflect the payments attributed to the principal ("Spitzer"). Exchange rate difference in respect of liabilities denominated in currencies other than the US dollar, are recognized in financing expenses, in the statement of income, as incurred.

The discount rate used to calculate the present value of lease fees, as mentioned above, is, generally, the interest rate implicit in the lease (the rate of return on the transaction, from the lessor's point of view). Whenever such rate may not be easily obtained, the Company uses its incremental discount rate (notional cost of financing for acquiring the right to use an asset from the lessor, fully financed) upon contracting the lease, depending on the leased amount, its average duration and the nature of the leased asset. The range of discount rates for leased aircraft is 4% to 9.5% and the range of discount rates for leased property is 6.65% to 8.25% (the discount rates used during the transition period as permitted by the reliefs in the transitional provisions are set forth below).

The asset recognized for the leases is also presented separately in the statement of financial position under "rights of use in leased assets". These assets are measured at cost and depreciated by the straight line method over the term of the lease, and are initially recognized at the amount of the lease liability, with the addition of advances paid and direct costs incurred by the Company under the lease contract (the transitional provisions regarding recognition of assets as of the transition date, see below).

Note 2 - Basis of Preparation of the Financial Statements (continued):

D. IFRS 16 - "Leases" (hereinafter - "the Standard") (continued):

(2) Accounting policy (continued):

Rights of use are amortized on average over a three-year period for leased Boeing 737-800 aircraft and over a 12-year period for leased Boeing 787-900 aircraft, whereas rights of use in respect of real estate are amortized over an average period of 1.5-19 years.

With respect to leased vehicles, the Company chose to apply the Standard's provisions as one "portfolio", since in the Company's opinion, these leases have similar features.

The Company's liabilities towards the lessors in respect of the leased aircraft maintenance, are recognized as provisions over the lease term (and presented under long-term and short-term payables, as relevant), with a corresponding recognition of current maintenance expenses, according to the pattern of use of the component which requires maintenance, and in accordance with the contractual conditions of each lease, based on the amount payable by the Company for the maintenance. In contracts where the Company is required to make maintenance reserve payments (i.e. payments made to the lessor to secure the performance of maintenance works), these payments are recognized as a deposit (either long term or short term deposits, as relevant), which would be refunded to the Company upon the performance of the maintenance works.

When a lease is extended (other than by exercising an option that was highly probable as of the lease initial recognition date), on the date of signing the extension agreement (even before the original lease term expires) the Company updates the lease expiration date and the discount rate and accordingly, remeasures the amount of the lease liability, while recognizing the amount as an adjustment to the right-of-use asset.

In the statement of cash flow, the Company classifies under "cash flow used in financing activities" the portion of the lease payments that constitutes a repayment of the theoretical principal of the Company's lease liability. The portion that represents interest payments is classified, under the Company's policy, as "cash flow used in operating activities". In addition, the cash flows paid to aircraft lessors to secure future maintenance treatments ("maintenance reserves") are classified as cash flows for investment activities. When the maintenance treatment is carried out, the cash paid by the Company in respect thereof is classified under cash flows from operating activities, while refunds from the collateral (reserve) is classified as positive cash flows from investment activities.

(3) Items in the statement of financial position that were affected by the adoption of the Standard:

The following table presents the impact of retrospective application of the Standard on the assets, liabilities and equity in the statement of financial position, by recognizing the cumulative effect of applying IFRS 16 as an adjustment to the opening balance of retained earnings, without restating comparative information, in accordance with the transitional provisions elected by the Company, as of January 1, 2019.

Note 2 - Basis of Preparation of the Financial Statements (continued):

- D. IFRS 16 "Leases" (hereinafter "the Standard") (continued):
- (3) Items in the statement of financial position that were affected by the adoption of the Standard: (continued)

	Pursuant to IAS 17	Cumulative effect of retrospective application	pursuant to IFRS 16
The affected item		SD in thousands	11 KS 10
Assets			
Accounts and trade receivable	117,287	(10,819)	106,468
Prepaid expenses (non-current)	7,141	(6,207)	934
Long-term deposits	26,781	60,210	86,991
Long term investments	21,483	(1,626)	19,857
Total rights to use leased assets:			
Aircraft and engines	_	493,892	493,892
Real estate (including the El Al campus)	_	111,177	111,177
Vehicles	_	238	238
Total rights to use leased assets	_	605,307	605,307
Total impact on assets		646,865	
Liabilities:			
Other Accounts payable	(101,667)	6,269	(95,398)
Long-term payables and credit balances	(12,883)	(51,765)	(64,648)
Liabilities in respect of leases:			
Aircraft and engines	_	(500,490)	(500,490)
Real estate (including the El Al campus)	_	(124,456)	(124,456)
Vehicles	_	(238)	(238)
Total liabilities in respect of leases		(625,184)	(625,184)
Deferred tax liabilities	(71,746)	5,052	(66,694)
Total impact on liabilities		(665,628)	
Accumulated deficit	(169,220)	(18,763)	(187,983)

Note 2 - Significant Accounting Policies (continued):

D. IFRS 16 - "Leases" (hereinafter - "the Standard") (continued):

The influence on the Company's income statement and statement of cash flow for the year ending on December 31, 2019:

	Aircraft	Real estate and vehicles	Total
		USD, million	
Decrease in lease expenses under	105.0	20.7	125.7
IAS 17			
Increase in depreciation expenses	(82.1)	(15.6)	(97.7)
under IFRS 16			
Total increase in the operating	22.9	5.1	28.0
income			
Increase in financing expenses	(35.1)	(8.6)	(43.7)
under IFRS 16			
Increase in financing in respect of		2.5	2.5
exchange rate differences			
Total increase in financing	(35.1)	(11.1)	(46.2)
expenses, net			
Total decrease in pre-tax profit	(12.2)	(6.0)	(18.2)
Increase in cash flow from	69.9	12.0	81.9
operating activities *			

The amounts set forth above, which led to an increase in cash flow from operating activities, were recorded as a decrease in cash flow from financing activities.

Transitional provisions and additional implications: **(5)**

- In accordance with the transitional provisions, for leases in effect as of January 1, 2019, the Company determined the discount rate based on the theoretical incremental cost of debt in respect of that lease as of the initial application date.
- The company partially applied the standard retrospectively, with the balance of the liability measured at the current date at the present value of the expected cash flows, while the right of use is measured at the reduced value, assuming, for the measurement of the asset, that the standard is applied to the lease from the beginning. The cumulative effect of the retrospective application as stated was recorded on the transition date to the Company's retained earnings, as set forth above.
- In accordance with the reliefs provided by the Standard, the Company chose not to recognize assets and liabilities in respect of leases with a period (or remaining period) as of January 1, 2019, of less than one year. Furthermore, leases with a low financial value, in line with the Company's policy in this matter, were also not taken into account, according to the outstanding amounts on the date of the transition and thereafter.

Note 2 - Significant Accounting Policies (continued):

- D. IFRS 16 - "Leases" (hereinafter - "the Standard") (continued):
 - (5) Transitional provisions and additional implications (continued):
 - The Company does not have financial covenants the compliance with which may be affected by the adoption of the Standard, and likewise, the adopting of the Standard is not expected to have any impact on the Company's commitments.
 - Regarding the Standard's impact on compensation to officers according to the Company's compensation policy, the Company's annual pre-tax profit is a significant parameter in determining the annual bonus to officers; a minimum amount of pretax profit constitutes a threshold condition for awarding an annual bonus as well as long-term deferred payments to the Company's officers; the annual bonus for the CEO and Chairman was determined as a percentage of the profit as stated. (see note 22 of the annual financial statements.) Since, as described above, the adoption of the new Standard has led to a decrease in the pre-tax profit compared to the pre-profit had it not been implemented, this could lead to a reduction in the annual bonus to the Company's officers and/or failure to meet the threshold conditions for bonuses. In this context, it is noted that according to the Company's compensation policy for 2019, the Audit and Compensation Committee is permitted to offset the implications of accounting changes on the Company's financial results; in accordance with the provisions of the this section, a discussion on this matter will take place at the end of the relevant year.

Note 3 - Cash and cash equivalents

Cash and cash equivalents include bank deposits available for immediate withdrawal as well as limitedterm deposits the use of which is unrestricted and/or lacks defined designation, and whose term to maturity, at the time of investment, is no greater than three months. Deposits, whose redemption date on the investment date, exceeds three months and is no greater than one year are classified under shortterm deposits.

	As of December 31		
	2019	2018	
	USD in thousands	USD in thousands	
Cash and bank balances	48,126	45,936	
Cash equivalents	181,134	147,161	
Total cash and cash equivalents	229,260	193,097	

As of December 31



Note 4 - Deposits

Composed as follows:

	As of December 31	
	2019	2018
	USD in thousands	USD in thousands
	tilousanus	thousands
Deposit due to surplus in a credit fund (1)	9,517	8,740
Deposits provided by the Company as security for		
aircraft lease agreements	25,514	4,287
Other		129
Total short term deposits	35,031	13,156
Long-term deposits	2,288	1,860
Deposits with service providers	4,887	4,122
Deposits provided by the Company as security for aircraft		
lease agreements	69,280	20,799
Total long-term deposits	76,455	26,781

(1) A NIS-denominated deposit deriving from the proceeds of option exercises (Series 1) received by the Company as part of a public offering, as described in Note 14.C.(2).

Note 5 - Trade and other receivables

A. Accounting policy:

Company trade receivables are reviewed at the end of each reporting period in order to identify any sign of impairment. Such impairment occurs when there is objective evidence that due to one or more events, the likelihood of collection of trade receivables has been negatively impacted. Such evidence may include, inter alia, significant financial challenges for the debtor, or failure to make current payments.

In case of impairment, the Company recognizes a provision for doubtful debt. The provision is calculated specifically (the Company does not recognize a general provision for reasons of materiality. Therefore, application on January 1, 2018 of the final part of IFRS 9 "Financial Instruments", concerning impairment of financial assets, had no material effect). When the Company believes that debt is definitely not collectible, the debt is written off against the provision.

B. Composed as follows:

As of December 31	
2019	2018
USD in thousands	USD in thousands
102,567	85,109
42,420	37,540
144,987	122,649
(5,092)	(5,362)
139,895	117,287
45,036	53,045
184,931	170,332
	2019 USD in thousands 102,567 42,420 144,987 (5,092) 139,895 45,036

Total trade and other receivables

- (1) The average credit period for provision of services by the Company is 25 days (in 2018: 25 days).
- (2) The average debt period for trade receivables past due as of December 31, 2019 is 60 days (as of December 31, 2018: 66 days).
- (3) The Group's receivables, includes several types of customers in Israel and abroad: IATA agents (agents that pay through the IATA bank clearance system) and business customers (private customers that purchase tickets through payments in cash or credit cards). The credit rating of IATA agents is established in accordance with the parameters of IATA's bank clearance system (BSP for passenger agents and CASS for cargo agents abroad). The entities in question require bank guarantees for these agents in accordance with IATA rules. In addition, the Company purchased insurance policies against the credit risk of IATA agents in Israel. These insurance policies do not cover the Company's entire exposure to credit risk.

EL AL MI

El Al Israel Airlines Ltd. Notes to the consolidated financial statements

Note 5 - Trade and other receivables (continued):

B. Composed as follows (continued):

In determining the reasonability of repayment of trade receivables, the Group examines changes in the quality of the customer's credit from the date of granting the credit and until the reporting date. The total credit risk is limited due to the large customer base, and its division into various sectors and geographical areas, as well the relatively short credit period.

C. Ageing of trade receivables:

	As of December 31	
	2019	2018 USD in thousands
	USD in thousands	
Not overdue	123,029	107,605
Overdue up to 90 days	12,702	7,227
Overdue above 90 days	9,256	7,817
Total	144,987	122,649
Less – provision for doubtful debt (mostly over 90 days)	(5,092)	(5,362)
Total trade receivables	139,895	117,287

D. Changes in provision to doubtful debts

	As of December 31	
	2019	2018
	USD in thousands	USD in thousands
Balance as of beginning of year	5,362	5,654
Loss from impairment of receivables, net	515	295
Amounts of doubtful debts written off	(785)	(587)
Balance of provision for doubtful debt	5,092	5,362

E. Other Receivables:

	As of December 31	
	2019	2018
	USD in thousands	USD in thousands
Government institutions	13,513	13,678
Accounts receivable with respect to overhaul of leased engines	8,048	15,908
Advances with respect to excess expenses tax	9,907	8,679
Other Receivables	13,568	14,780
Total balance of other accounts receivable	45,036	53,045

EL AL MIZ

El Al Israel Airlines Ltd. Notes to the consolidated financial statements

Note 6 - Prepaid expenses

Prepaid expenses include, inter alia, commissions to agents and commissions with respect to credit cards attributable to un-earned revenues, which are charged as selling expenses on the income statement, concurrently with recognition of revenues from flights for which such commissions have been paid.

	As of December 31	
	2019	2018
	USD in thousands	USD in thousands
Current expenses:		
Agent commissions	5,905	11,981
Credit card fees	3,492	2,671
Others	6,516	8,244
	15,913	22,896
Non-Current expenses:		
Aircraft leasing	_	7,141
_		7,141

Note 7 - Inventory

Composed as follows:

•	As of December 31	
	2019	2018
	USD in thousands	USD in thousands
Jet fuel consumption	6,191	6,763
Materials and food items	6,337	5,813
Chemicals	1,567	1,216
Duty free goods	1,876	2,423
	15,971	16,215

Note 8 - Long term investments

A. Composed as follows:

•	As of December 31	
	USD in thousands	USD in thousands
Associated companies (see Section B. below)	20,111	19,575
Investments at fair value (see Section C. below)	3,119	1,908
Total	23,230	21,483

Note 8 - Long term investments (continued)

B. Investments in associates:

An associate is an entity over which the Company has significant influence, but no control. Significant influence is the right to participate in decision making with regard to financial and operational policies of the associated company. In testing the existence of significant influence, potential voting rights, which can be realized or immediately converted to the shares of the investee, are taken into account. The Company holds 15% of the shares of "Cargo and Handling Terminals Ltd." (Maman). Since the Company has options for Maman shares which, if exercised, may lead to holdings of 25% of Maman's shares, and the Company is entitled to exercise them immediately and gain material influence, the Company recognizes Maman as an associated company.

The Group reviews the existence of indications of impairment of this investment, based on existence of objective evidence that future cash flows expected from this investment have been negatively impacted, and since Maman's shares are traded on the Tel Aviv Stock Exchange, such review is based on changes to the share price.

Component of the investments accounted for by the equity method:

	As of December 31		
	2019	2018	
	USD in thousands	USD in thousands	
Maman in respect of shares	15,452	15,492	
Maman in respect of options	4,642	4,066	
Others	17	17	
Total	20,111	19,575	

C. Fair value investments:

As of December 31, 2019, investments include capital ventures, operating in co-operation with the subsidiary Cockpit Innovation Ltd. (for more information see Note 21.A(6)) and in return, this subsidiary holds equity instruments in said ventures (mostly Start-Up companies).

Note 9 - Aircraft, flight equipment, other fixed assets and intangible assets

A. Composition of fixed assets:

The Company's fixed assets largely consist of the Company's aircraft and flight equipment (such as engines, including spare engines, spare parts and accessories, etc.) as detailed below. In addition to these, the fixed assets include the Company's buildings and facilities, transportation equipment, furniture and computers. Fixed asset items are presented in the balance sheet at cost, net of accumulated amortization.

(1) Composition of depreciated cost on the statement of financial position:

	As of December 31	
	2019 USD in	USD in
	thousands	thousands
Amortized cost:		
Aircrafts and Flight Equipment	1,747,154	1,473,728
Other fixed assets and intangible assets (see Note 9.H)	94,443	94,636
	1,841,597	1,568,364

(2) Balances of cost, accumulated depreciation of Company aircrafts and flight equipment:

	Passenger planes	Engines	Payments On account Aircraft And engines	Accessories and spare parts	Total
Cost:			USD in thousan	us	
Balance to January 1, 2018	1,682,167	208,370	185,004	238,906	2,314,447
Classification	83,325	10,000	(93,325)		
Additions	319,539	31,319	105,709	39,773	496,340
	•	•	ŕ	(33,531)	
DE recognition	(4,035)	(17,408)	_	*	(54,974)
As of December 31, 2018	2,080,996	232,281	197,388	245,148	2,755,813
Classification	115,496	20,238	(135,734)	_	_
Additions	298,080	54,209	35,065	28,558	415,912
DE recognition	(445,083)	(18,390)		(45,729)	(509,202)
As of December 31, 2019	2,049,489	288,338	96,719	(227,977)	2,662,523

Note 9 - Aircraft, flight equipment, other fixed assets and intangible assets (continued)

A. Composition of fixed assets: (continued)

			Payments		
	Passenger planes	Engines	On account Aircraft and engines	Accessorie and spare parts	-
	pranes				1000
		USI) in thousands		
Accumulated depreciation:					
Balance to January 1, 2018 Depreciation during	976,526	89,025	_	142,619	1,208,170
the year	83,738	16,380	_	11,312	111,430
DE recognition	(4,035)	(14,545)		(18,935) *	(37,515)
As of December 31, 2018	1,056,229	90,860	_	134,996	1,282,085
Depreciation during the year	82,443	11,190	_	20,235	113,868
DE recognition	(443,928)	(12,770)	_	(23,886)	(480,584)
As of December 31, 2019	694,744	89,280		(131,345)	915,369
Amortized cost:			<u> </u>		
As of December 31, 2019	1,354,745	199,058	96,719	96,632	1,747,154
As of December 31, 2018	1,024,767	141,421	197,388	110,152	1,473,728

^{*} Including issuance.

In general, Company aircraft and engines are pledged in favor of lenders by a first-ranked fixed specific lien; in some cases, the aircraft were purchased by loans obtained by special purpose companies ("SPC") established in conjunction with the financing transactions; thus, the legal position is that the aircraft are owned by the SPC, which then leases the aircraft to the Company for the duration of

the financing term; after the lease term, the aircraft is transferred to the Company (either for payment or for no further consideration), including any potential associated rights, such as insurance. The Company may not transfer these assets, nor record any further liens there upon, without prior consent of the lenders. See also Note 13(C) below.

Notes to the consolidated financial statements

Note 9 - Aircraft, flight equipment, other fixed assets and intangible assets (continued)

B. Accounting policy for amortization and review for impairment of Company aircraft and flight equipment:

(1) Amortization of Company aircraft and engines thereof:

The cost of aircraft includes the costs necessary for the acquisition of the aircraft, including commissioning costs. Additional expenses incurred by the Company following the commissioning of new aircraft are included in "Cost of Company Aircraft", if they constitute an asset that will be used by the Company over several periods (significant addition or upgrade in the performance or shape of the aircraft). Current maintenance costs are recognized in the statement of income as incurred.

The Company's aircraft are depreciated while being separated into components with significant cost — mainly the fuselage and the general renovation cost component ("overhaul") of the aircraft engine, called "potential." The fuselage, is depreciated on a straight line over its anticipated useful life while taking into account the expected residual value at the end of the period, in accordance with the residual value of the expected date in which the management expects the Company's use of the same aircraft to end. The engine potential is depreciated based on the actual engine hours compared to the expected engine hours until the date of the next overhaul (or the date on which the engine is decommissioned, as applicable).

In cases where the Company has entered into engine overhaul agreements of an insurance nature, the Company records expenses (other than depreciation) as specified in the insurance agreements, and the cost of general overhaul is incurred by the insurer. In these cases, the potential component is not amortized, so that the separate component is its expected residual value at the end of the engine's projected use.

The Company's aircraft are depreciated over a period of 20 to 29 years. The residual values, depreciation methods and useful life are reviewed by the Company's management on an ongoing basis. Changes in these estimates are accounted for "prospectively". Regarding the decommissioning of the Company's Boeing 747-400 and 767-300 aircraft, see notes 9F and 9G below

In the fourth quarter of 2019, in view of current management plans, the Company extended the useful life of its Boeing 777 aircraft. Given this change in estimate, depreciation expenses decreased by USD 3.2 million per quarter as from the fouth quarter of 2019.

Depreciation expenses classified under Operating Expenses, amounting to USD 14.1 million and USD 13.4 million for the years ended December 31, 2018 and December 31, 2017, respectively, were mainly reclassified under General and Administrative Expenses, consistently with amortization expenses in respect of right to use leased assets, following the adoption of IFRS 16 "Leases".

EL AL W. =

El Al Israel Airlines Ltd. Notes to the consolidated financial statements

Note 9 - Aircraft, flight equipment, other fixed assets and intangible assets (continued)

B. Accounting policy for amortization and review for impairment of Company aircraft and flight equipment (continued):

(2) Accessories and spare parts:

The cost of spare parts and consumables is determined using the weighted moving average method and is expensed upon issuance. In addition, the Company recognizes a current provision for impairment of spare parts, in conformity with Company policy on this matter.

Spare parts, Rotables and Consumables are recognized at actual cost, and are depreciated over the useful life of the fleet to which they are assigned. Accessories and spare parts not attributable to any specific fleet are depreciated over the remaining average useful life of all Company aircraft.

(3) Impairment testing and estimation of the recoverable amount:

At the end of each reporting period, the Company examines whether there are any indications of impairment in the Company's aircraft fleet constituting, as a whole, a single cash-generating unit. The Company's management believes that the positive cash flows generated by the Company's aircraft fleet are not independent of the cash flows of other fleets, since the Company's aircraft fleet fly, in many cases, to the same destinations to which aircraft from other fleets travel, and therefore are largely alternatives and in any case all constitute part of the Company's network of routes that it manages as a whole.

The impairment testing primarily consists, among others, of a review of updated contributing data in relation to the data used in previous calculations of the recoverable amount, as reflected in the Company's updated. If such indications exist, the recoverable amount for the entire fleet is calculated, in order to determine whether impairment should be recognized and the amount thereof.

The recoverable amount is the higher of the fair value of the fleet and the value in use thereof In assessing the value in use, the Company estimates the future cash flows that are expected from continued use of the aircraft (forecast contribution) and their disposal at the end of the period, and discounts them to their present value, using a discount rate that reflects the operational risk associated with the aircraft fleet, based on the Company's weighted discount rate.

As of June 30, 2019, indications of impairment were identified due to the decline in contribution relative to the data used to calculate the recoverable amount as of September 30, 2018. Therefore, the Company estimated the value-in-use of the aircraft fleet as of the date of its assessment in accordance with IAS 36.

Note 9 - Aircraft, flight equipment, other fixed assets and intangible assets (continued)

- B. Accounting policy for amortization and review for impairment of Company aircraft and flight equipment (continued)
 - (3) Impairment testing and estimation of the recoverable amount (continued):

In assessing the value-in-use, the Company estimates the expected future cash flow from the continued use of its aircraft and discounts them to their current value, by using a discount rate that reflects the operating risk of its aircraft fleet, which is based on the Company's average weight discount rate. The value-in-use, including the discount rate, was calculated by an external appraiser.

It is noted that the methodology to assess the value-in-use and the relevant assets was significantly affected by the application of IFRS 16 pursuant to which leases (on the lessor's side) are accounted for in the same manner as the purchase of assets, such that the discounted value of future lease fees is recorded in the statement of financial position as a right-of-use asset and depreciated throughout the life of the lease. As a result, the said asset is added to the evaluated assets while the value-in-use did not include the negative cash flow arising from those leases (since, as stated, they are already included in the carrying amount of the assessed cash-generating unit). It is further noted that the application of IFRS 16 also affected the method of calculating the discount rate, mainly due to its impact on the rate of leverage.

Since the Company was, as of June 30, 2019, in the advanced stages of executing its procurement plan, in calculating the value-in-use the Company included the cash in respect of all the aircraft in the transaction, including the projected investments and negative cash flow as a result of commissioning these aircraft. The forecast period is approx. 25 years (from the average date of entry into service of the 787 fleet — on June 30, 2018) until the scheduled date of decommissioning of the Boeing 787-8 and 787-9 aircraft, which comprise the Company's main aircraft fleet. Accordingly, it was assumed, for the purpose of estimating the value-in-use, that from the date of decommissioning of the other fleets (737-900, 737-800 and 777-200) the Company would use leased aircraft of these models in order to maintain the continuity of operation of these aircraft fleet throughout the forecast period and accordingly, on those dates, the current value of the projected lease fees in respect of those leases was discounted, in line with AVAC's published list of leasing fees.

In addition, it was assumed that in each of the renewed leases, the Company will lease an aircraft such that the average age of the aircraft would not exceed 14 years, which is the average age of aircraft in the industry.

Notes to the consolidated financial statements

Note 9 - Aircraft, flight equipment, other fixed assets and intangible assets (continued)

- B. Accounting policy for amortization and review for impairment of Company aircraft and flight equipment (continued)
 - (3) Impairment testing and estimation of the recoverable amount (continued):

The following are the main assumptions used in the valuation:

- The expected contribution from the aircraft fleet is based on the Company's forecasts for the second half of 2019 and for 2020 (net of theoretical tax, taking into account depreciation for tax purposes), and the Company's assessments regarding the development of its expected revenues and expenses in subsequent years, in line with the economic parameters during the forecast period.
- The operating income is based on the projected flight hours of these aircraft, taking into account the growth in revenue per hour in the years 2020 and 2021. The expected growth in revenue during these years will mainly result from an increase in the supply of seats, among others, due to the entry of new aircraft into service, the launch of new destinations and a higher number of seats in the Boeing 777-200 and 737-800 fleets.
- The residual value at the end of the aircrafts' useful life was calculated based on AVAC's forecasts, among other things, depending on the condition of the aircraft and engines when they are retired from service, amounts to USD 104 million (discounted values).
- The variable expenses taken into account in the forecast include fuel costs, aircrew wages, fees, catering, cargo expenses and other direct operating expenses. The fuel price was determined based on the fuel curve as of June 30, 2019, for the years 2019 and 2020, while fuel prices for 2020 were assumed for the entire forecast period, taking into account the Company's hedge policy, according to the Company's projected flight schedule in 2019 and 2020 and projected increases in some of these expenses.
- It was assumed that agreements with the government in connection with the financing
 of flight security, including the rate of participation in expenses and crew flight
 agreements would be renewed throughout the forecast period and their terms and
 conditions would remain unchanged.
- Indirect expenses include the Company's overhead costs, among others the wages of ground crews and operating staff.
- Discount rate: In order to discount the projected cash flows from the aircraft fleet and their residual values, a post-tax discount rate of 6.75% was used, which reflects a pretax discount rate of 8.25%. The discount rate reflects the operating risk of the aircraft fleet, based on the weighted average cost of capital of the Company.

L ALWI

El Al Israel Airlines Ltd. Notes to the consolidated financial statements

Note 9 - Aircraft, flight equipment, other fixed assets and intangible assets (continued)

- B. Accounting policy for amortization and review for impairment of Company aircraft and flight equipment: (continued)
 - (3) Review for impairment and estimation of recoverable amount: (continued)
 - The NIS-USD exchange rate is based on the representative rate as of June 30, 2019.

It was determined that the recoverable amount of the aircraft fleet exceeds its depreciated cost in the Company's financial statements. Accordingly, the Company did not recognize a provision for impairment.

As of December 31, 2019, there were no indications of impairment and no change in the estimated contribution, which could also be indicative of impairment, in relation to the contribution used for the calculation that was conducted on the aforementioned date. However, due to the Corona Virus crisis, the Company intends to review the recoverable amount for its financial statements for the first quarter of 2020.

C. Procurement plan for the acquisition and lease of 787 wide-body aircraft:

As of the issue date of the statement of financial position, the Company has completed the procurement of 15 new Dreamliner aircraft, of which 8 leased 787-9 aircraft and 7 owned aircraft (four 787-9 aircraft and three 787-8 aircraft, of which the Company took delivery of one aircraft in February 2020, after the date of the statement of financial position). With regard to the leased aircraft, note that all lease terms are for 12 years; for some of these aircraft, the Company has an early exit point after 10 years, subject to giving advance notice and to payment of an exit fee, in conformity with terms and conditions set forth in each agreement.

Below are details of delivery dates of the aircraft received as of the issue date of the statement of financial position:

Model	Ownership/ leasing	2017	2018	2019	First quarter 2020	Total
787-9	Leases	2	2	4	_	8
787-9	Owned	_	3	1	_	4
787-8	Owned	_	_	2	1	3
		2	5	7	1	15

The delivery date of the final 787-8 aircraft has been postponed due to the Corona Virus crisis. For more information see Note 13.B.10.

Note 9 - Aircraft, flight equipment, other fixed assets and intangible assets (continued)

C. Procurement plan for the acquisition and lease of 787 wide-body aircraft: (continued)

The total estimated cost of the procurement plan is USD 1.3 billion. Payment for each aircraft is made upon delivery to the Company, except for an advance payment at 30% of the estimated cost of each aircraft, which is paid earlier, in conformity with terms and conditions of the purchase agreement.

In the reported period, the Company paid, with respect to owned aircraft that are part of the procurement plan, a total of USD 337 million. For loans taken to finance the procurement plan, see Note 13 below.

Furthermore, the Company recognized an increase by USD 456.2 million in the right to use asset with respect to four new leased aircraft put into service in 2019.

The original procurement planand changes therein:

(1) Aircraft acquisition:

On October 29, 2015, the Company and Boeing signed an agreement for purchase of 4 new Dreamliner 787-9 aircraft and 5 new Dreamliner 787-8 aircraft ("the purchase agreement"); when in November 2018, the Company informed Boeing that it was cancelling the acquisition of one Boeing 787-8 aircraft, as set forth in section 3 below, in conformity with the purchase agreement. The Company was also granted options to purchase up to 13 Boeing 787 aircraft ("the optional aircraft"), which may be converted into other aircraft in the 787 series. As of the date of publication of the report, the Company has two options to exercise. It should be noted that, if the Company decides to exercise any of the optional aircraft, upon each exercise date, the Company would be entitled to purchase another option to purchase a 787-10 aircraft ("the additional optional aircraft").

(2) Aircraft leasing:

In addition, close to the date of the purchase agreement, the Company signed agreements for the leasing of five new 787-9 and two 787-8 Dreamliner aircraft (which, in November 2018, were converted into Boeing 787-9 aircraft). In addition, the Company was granted an option for the leasing of two additional Boeing 787-9 aircraft pursuant to the terms stipulated in the agreement.

Also, in January 2018, ("the date of the additional agreement"), the Company entered into an agreement with a foreign company to lease an additional Boeing 787-9 Dreamliner aircraft (although according to the procurement plan, the Company had no intention of purchasing more than 16 aircraft) for a 12-year period, with an extension option pursuant to the terms stipulated in the agreement, whose planned delivery date is during the third quarter of 2019.

EL AL MI

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 9 - Aircraft, flight equipment, other fixed assets and intangible assets (continued)

C. Procurement plan for the acquisition and lease of 787 wide-body aircraft: (continued)

(3) Sale and lease-back:

In September 2016, the Company signed agreements with a foreign company pursuant to which two of the five 787-8 aircraft purchased by the Company as stated in section 1 above, will be sold to the foreign company upon their delivery from Boeing and leased back by El Al (Sale and Lease Back). It is noted that El Al has the right to terminate the Sale and Lease Back transactions upon the occurrence of certain conditions, as stipulated in the Agreement and subject to prior notice to the lessor.

As noted above, in November 2018, the Company informed Boeing of termination cancelation of the purchase of one Boeing 787-8 aircraft purchased in conjunction with the procurement plan, and accordingly, the Company gave notice to the foreign company which is party to the sale and lease back transaction, of termination of the transaction with regard to said aircraft.

In addition, on August 13, 2019, the Company informed the lessor of termination of the aforementioned agreement with regard to the second aircraft.

It is emphasized that the Company's agreement with Boeing in connection with the purchase of the Aircraft, as part of the procurement plan, remains in effect, and the Cancellation Notice was given to the lessor only, so that the Company is expected to purchase the aircraft from Boeing, with no Sale & Lease Back to the lessor.

D. Reception of Boeing 787 Aircraft Engines:

- (1) In February 2019, the Company completed the purchase of a second reserve engine from Rolls Royce for its Boeing 787-9 aircraft fleet.
- (2) In February 2016, the Company and engine manufacturer Rolls Royce signed an agreement for purchase of substitute engines;

An agreement regarding benefits with respect to purchase of TRENT-1000 TEN engines (hereinafter: "TEN engines") (to be installed on

aircraft owned or leased by the Company), as well as an agreement for engine maintenance. In the fourth quarter of 2017, Rolls Royce informed the Company of restrictions created in the manufacturing process of TEN engines. These are primarily regulatory restrictions with regard to engine parts, which may be subject to replacement sooner than planned. Note that in 2018, Rolls Royce informed the Company that some of these restrictions have been reduced. Rolls Royce, according to the notice provided, is considering potential solutions to eliminate and reduce the remaining restrictions, and would inform the Company of such solutions.

Note 9 - Aircraft, flight equipment, other fixed assets and intangible assets (continued)

D. Reception of Boeing 787 Aircraft Engines: (continued)

Furthermore, with regard to two Dreamliner 787-9 aircraft delivered to the Company in 2017, which came equipped with Rolls Royce TRENT-1000 PACK C engines, rather than the newer TEN engines (due to failure to obtain regulatory approvals for the TEN engines upon delivery of the first two aircraft), in February 2019 Rolls Royce completed the replacement of these engines by TEN engines.

According to information provided to the Company by Rolls Royce and Boeing, due to the aforementioned regulatory restrictions, there are world-wide delays in delivery of TEN engines for new Dreamliner 787 aircraft. Note, in this regard, the Company took delivery of 15 Dreamliner 787 aircraft as scheduled.

In February 2019, the purchase of a second spare engine for the Dreamliner fleet from Rolls Royce- was completed. For more information about the financing agreement signed by the Company and a foreign bank, see Note 13.

In April 2019, Rolls Royce informed the Company that certain parts of the TEN engines installed on the Dreamliner 787 aircraft, which were received by the Company, would have to be replaced earlier than expected, in accordance with the restrictions published by the European Aviation Safety Authority (EASA) regarding the maximum operational utility of those parts. In addition, until their actual replacement, the frequency of inspection of these parts was increased, in accordance with the instructions of Rolls Royce and the EASA. Following the aforementioned inspections, in July 2019, findings have been detected in two of the TEN engines, which were subsequently replaced by two reserve engines of the Company and were then sent to Rolls Royce for spare part replacement. In view of these findings, in July 2019 Rolls Royce instructed the Company to advance the dates of replacement of the remaining spare parts, regardless of the restrictions published by EASA.

In view of the foregoing, the Company decided to bring forward the purchase of two additional reserve TEN engines, which were scheduled to be delivered in 2023 and 2024. These were delivered to the Company in August 2019.

Following the findings discovered in the TEN engines, Rolls Royce and the Company agreed on a plan for replacement of parts by Rolls Royce at its facilities; this plan was launched and is being adjusted from time to time; it is expected to be completed by end of 2021. The plan is expected to provide an adequate solution to the parts replacement, in line with the Company's use of its 787 aircraft and insofar as the EASA requirements remain unchanged and no additional findings are detected in these inspections. Note that the Company has four reserve TEN engines installed on its aircraft and used to support the aforementioned replacement plan. It should be noted that the Company is acting in accordance with the guidelines and directives of the EASA as well as the manufacturer's instructions.

In March 2020, the Company and Rolls Royce agreed that Rolls Royce would indemnify the Company for part of the expense incurred by the Company due to findings discovered in the engines and subsequent steps taken by the Company.

Note that since the Corona Virus crisis and its implications for Company operations resulted in a significant decrease in flights operated by the Company using its Dreamliner aircraft with TEN engines installed, and due to the Corona Virus crisis implications for current operations of Rolls Royce, changes may be made to the aforementioned replacement plan and dates thereof.

Notes to the consolidated financial statements

Note 9 - Aircraft, flight equipment, other fixed assets and intangible assets (continued)

E. Lease agreements for the NG 737-800 fleet:

In November 2019, the Company and a foreign company signed agreements for lease of three Boeing 737-800 passenger aircraft, for a term of six years as from the delivery date thereof; one of these aircraft was delivered to the Company in February 2020.

In March 2020, due to implications of the Corona Virus crisis for Company operations, the Company informed the lessor of termination of the lease agreements for the two remaining aircraft yet to be delivered to the Company. Consequently, the lessor informed the Company that it would not reimburse the advance payment made for these aircraft, whose amount is not material.

F. Decommissioning of the Boeing 767 aircraft fleet:

- (1) In February 2019, the Company decommissioned the last aircraft from this fleet and recognized an additional provision of USD 4 million (pre tax) in respect of an onerous contract.
- (2) During the second quarter of 2019, the Company recognized a USD 3.3 million capital loss (pre tax) on the sale of surplus spare parts, mainly for decommissioned aircraft fleets, which was classified under "Other income (expenses)".
- (3) In June 2019, the Company signed with a foreign company ("the Buyer") an agreement for the sale of a Boeing 767-300ER aircraft together with the aircraft's two Pratt & Whitney 4056-3 engines (hereinafter "the Aircraft" and "Agreement", respectively). On September 27, 2019, the technical inspection of the aircraft was completed to the buyer's satisfaction, the Company received a consideration in respect thereof and recorded a capital gain of USD 4.9 million, which was classified under "Other Income (Expenses)" (in lieu of the estimated capital gain of USD 4.4 million).

G. Decommissioning of the Boeing 747 aircraft fleet:

(1) In June 2019, prior to the expiry of the lease term in July 2019, the 747-400 aircraft dry lease by the Company - was decommissioned. Consequently, the Company decided that in addition to the transport of cargo on passenger aircraft (belly freight) cargo will be transported on a wet leased 747-400 cargo aircraft. Accordingly, the Company signed an agreement with a foreign company for the period from July 2019 to December 2019. In November, the Company signed an agreement with another foreign company, for the period from January 2020 through December 2020

Note 9 - Aircraft, flight equipment, other fixed assets and intangible assets (continued)

G. Decommissioning of the Boeing 747 aircraft fleet: (continued)

- (2) In August 2019, the Company signed with a foreign company ("the Buyer") an agreement for the sale of four Pratt & Whitney 4056-3 engines that were originally purchased by the Company as part of the acquisition of Boeing 747-400 aircrafts (hereinafter "the Engines" and "Agreement", respectively). In December 2019, the technical inspection of the engines was completed to the buyer's satisfaction, the Company received the consideration in respect thereof and recorded capital gain amounting to USD 6.6 million (before tax).
- (3) In November 2019, the Company and a foreign company ("the buyer") signed an agreement for sale of twelve Pratt & Whitney 4056-3 engines ("the engines" and "the agreement", respectively); According to the agreement, the sale is subject to completion of technical inspection of the engines and documentation thereof, to the buyer's satisfaction. Through the report date, inspection of one engine has been completed, and the Company has recognized capital gain of USD 1.9 million (before tax) with respect to the sale thereof. Through the report date, delivery of four more engines has been completed and the consideration for these received; with respect to this sale, the Company should recognize, in the first quarter of 2020, capital gain amounting to USD 11 million (before tax). In view of the Corona Virus crisis, the buyer has informed the Company of its wish to re-negotiate the actual sale of the remaining seven engines, which has yet to be completed as of the report issue date; concurrently, the Company has started negotiations with other potential buyers for some of these engines.

H. Depreciation of other fixed assets and intangible assets:

Other fixed assets of the Company are depreciated using the straight line method over the expected useful life for these assets or, in case of leasehold improvements, over the shorter of their useful life and the remaining lease term for the asset.

_	As of December 31, 2019			
	Cost	Accumulated depreciation	Balance	
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	
Buildings and facilities at Ben Gurion Airport	103,993	69,389	34,604	
Computers and office furniture	32,068	24,178	7,890	
Machinery and ground equipment	64,081	49,411	14,670	
Renovations of leased offices	27,094	25,462	1,632	
Vehicles and garage equipment	8,325	6,057	2,268	
Owned offices	3,237	2,964	273	
Intangible assets (1)	76,912	43,806	33,106	
	315,710	221,267	94,443	

Note 9 - Aircraft, flight equipment, other fixed assets and intangible assets (continued)

H. Depreciation of other fixed assets and intangible assets: (continued)

As of December 31, 2018 Accumulated Cost depreciation Balance USD in USD in USD in thousands thousands thousands 34,553 Buildings and facilities at Ben Gurion Airport 100,538 65,984 22,084 Computers and office furniture 30,483 8,399 Machinery and ground equipment 62,570 46,913 15,657 25,735 24,424 1,311 Renovations of leased offices 2,248 Vehicles and garage equipment 7,893 5,645 Owned offices 3,237 2,946 291 32,177 64,589 32,412 Intangible assets (1) 295,045 200,408 94,636

(1) This balance primarily includes software purchased by the Company and their development cost.

Note 10 - Leases

A. General background and accounting policy:

As of December 31, 2019, the Company leased 17 aircraft. The remaining lease terms range between 1-12 years. Pursuant to agreement for the leasing of Boeing 737-800 aircraft, the Company pays the lessors a fixed monthly sum, with an additional amount paid for maintenance reserves, which are mainly derived from the extent of using the aircraft, which will be used by the lessor to finance any future repair of the aircraft. Pursuant to agreements for the leasing of Boeing 787-900 aircraft, the Company is not required to pay for a maintenance reserve. The Company makes provisions for the future repair of aircraft based on the estimated costs of works and spare parts under contractual obligations to the lessors with regard to aircraft maintenance. In addition, the Company's lease agreements also include leases for additional structures and facilities, including contracts with the Airport Authority, and vehicles that are leased by the Company and its subsidiaries.

Regarding IFRS 16 "leases", see note 2.D above.

B. Undertaking to pay future minimum lease fees for non-revocable operating leases:

Regarding details of payments for future minimum leasing fees in respect of the Company's operating leases, including leasing of Boeing 787 aircraft, see note 13.E below, as part of the Liquidity Risk Note.

- C. In February 2019, the Company and a foreign company signed an extension for the lease of a Boeing 737-800 passenger aircraft, for an additional 47 months, as from March 2019.
- **D.** In May 2019, the Company and two foreign companies signed extensions for leases of two Boeing 737-800 passenger aircraft, for an additional 29 months, as from May 2020.

Notes to the consolidated financial statements

Note 10 - Leases (continued)

The following is the composition of assets and liabilities in respect of leases as of December 31, 2019:

	Aircraft	Real estate	<u>Total</u>
		and vehicles	
		USD, million	
Cost			
Balance as of January 1, 2019	493.9	111.4	605.3
Additions during the period with respect to new agreements	456.2	7.2	463.4
Changes to contracts during the period	7.8	4.4	12.2
Changes due to linkage		0.3	0.3
De-recognition with respect to expired leases	_	(0.9)	(0.9)
Exchange rate differentials	_	(0.2)	(0.2)
Balance as of December 31, 2019	957.9	122.2	1,080.1
Amortization and impairment losses			
Balance as of January 1, 2019	_	_	_
Depreciation during the year	82.1	15.6	97.7
Changes to agreements and others	_	(0.1)	(0.1)
De-recognition with respect to expired		(0.9)	(0.9)
leases			
Balance as of December 31, 2019	82.1	14.6	96.7
Carrying amount			
Balance as of January 1, 2019	493.9	111.4	605.3
As of December 31, 2019	875.8	107.6	983.4

Note 10 - Leases (continued)

The following is the composition of the lease liabilities as of December 31, 2019:

	Aircraft	Real estate and vehicles	Total
		USD, million	
Lease liability			
Balance as of January 1, 2019	500.5	124.7	625.2
Additions during the period with respect to	456.2	7.2	463.4
new agreements			
Changes to contracts during the period	7.8	4.1	11.9
Changes due to linkage	_	0.3	0.3
Current financing expenses	35.1	8.6	43.7
Payments during the period	(105.0)	(20.7)	(125.7)
De-recognition with respect to expired	_	-	_
leases			
Exchange rate differentials		2.5	2.5
Balance as of December 31, 2019	894.6	126.7	1,021.3
Current lease liabilities	83.5	9.9	93.4
Long-term lease liabilities	811.1	116.8	927.9

Maturities of lease liabilities (principal and interest payments):

	USD, million
Year 2020	142.1
Year 2021	136.7
Year 2022	132.3
Year 2023	123.5
Year 2024	119.2
The year 2025 onwards	668.7
Total	1322.5

Short-term lease expenses and leases of non-material amounts, for the year ended December 31, 2019

	USD
	in thousands
Short-term leases (up to 12 months)	45,168
Leases of non-material amounts	7,412
Variable lease payments	1,627
Total	54,207

EL AL MIZ

El Al Israel Airlines Ltd. Notes to the consolidated financial statements

Note 11 - Other Accounts payable

Current Liabilities:

	As of December 3	
	2019	2018
	USD in thousands	USD in thousands
Airport tax payable	46,474	38,449
Payables in respect of foreign companies' unrealized		
flight segments (1)	13,613	14,082
Government institutions	232	12,773
Interest payable	4,436	4,324
Deposits received with respect to passenger groups	7,384	6,557*
Provisions for future refurbishment of leased aircraft		
(see Note 10.A)	16,097	13,934
Other payables	7,694	11,548*
1 7	95,930	101,667

(1) This balance reflects the amounts of flight tickets sold by the Company, payable to foreign companies that would carry out these flights.

Non-Current Liabilities:

	As of December 31		
	2019	2018	
	USD in thousands	USD in thousands	
Credit balances due to leasing fee averaging		3,348	
Provisions for future refurbishment of leased aircraft*	62,247	7,539	
Other	1,091	1,996	
	63,338	12,883	

^{*}For application of IFRS 16 "Leases", see Note 2.D.

Note 12 - Unearned revenue from flight tickets and Frequent Flyer Club points

(1) Background and accounting policy

Flight ticket sales are included as unearned revenue until the flight date, when they are charged to the statement of income. Air passenger revenues also include revenues where the service is provided by the Company, whereas flight tickets are sold by other airlines. Furthermore, air passenger revenues also include revenues due to collaboration agreements with other airlines. In these cases, when the service is provided by the other airlines while the sale is made by the Company, revenue is stated on a net basis, meaning that the Company collects the proceeds from the transportation of passengers, transfer to the other airline its share of the proceeds, and recognizes revenue for the difference between them. However, revenue from cargo transport will be recognized on a gross basis, meaning the sale to the customer will be recognized as full income, while payment to the other airline will be recognized as an expense, since in cargo transactions (in contrast to passenger flights) the Company is also the main supplier for the flight segments carried our by other airline companies.

Note 12 - Unearned revenue from flight tickets and Frequent Flyer Club points (continued)

Sale of airline tickets, whereby the Company awards customers with flight points in the Matmid frequent flyer club, which may later be converted into flights (or other products), are separated into performance obligations, with payment received from the customer allocated to the flight component and to the points component, based on the theoretical separate sale price per flight point, as estimated by the Company. The consideration attributed to club points would be recognized as revenues upon performance of the service provided by the Company in exchange for conversion of the points. Until such revenues are recognized, the Company recognizes a liability with respect to club points as unearned revenues.

The proceeds from the sale of the frequent flyer to business partners is recognized as unearned revenue and stated as income upon the execution of the service provided by the Company in consideration for conversion of the points.

Regarding critical accounting considerations and key sources for uncertainty estimates used in determining the value of the liability in the Financial Statements, see Note 2(c)(6).

B. Current Liabilities:

As of Dec	ember 31
2019	2018
USD in thousands	USD in thousands
247,967	225,641
78,886	85,124
16,189	_
4,945	_
347,987	310,765
	2019 USD in thousands 247,967 78,886 16,189 4,945

C. Non-Current Liabilities:

	As of Dece	mber 31
	2019	2018
	USD in thousands	USD in thousands
In respect of frequent flyer club points	58,096	32,296
Grants from credit card companies (see section 12.D below)	40,508	
.2.2 (3.6.4)	98,604	32,296

Notes to the consolidated financial statements

Note 12 - Unearned revenue from flight tickets and Frequent Flyer Club points (continued)

Composition of liabilities with respect to Matmid frequent flyer club points

	As of Decei	mber 31
	2019	2018
	USD in thousands	USD in thousands
Opening balance – liability in respect of		
current and non-current club points	117,420	103,632
Accruals	102,769	92,988
Realizations and expirations	(83,207)	(79,200)
Closing balance	136,982	117,420

D. Matmid frequent flyer club - new agreements contracted with credit card companies:

Further to note 12(D) of the annual financial statements for the year 2018, regarding a new agreement with Diners Club Israel Ltd and Israel Credit Cards Ltd. (the two jointly - "the ICC Group") for the issuance and operation of branded credit cards to members of the Frequent Flyer Club ("the FlyCard Agreement"), on September 2019, the Company signed a triple agreement with Mastercard Europe SA ("Mastercard") and the ICC Group ("the Triple Agreement"), which was approved by the board of directors. The Triple Agreement regulates the cooperation with mastercard in the implementation of the FlyCard Agreement: the issuance of Mastercard branded Flycard tickets (Premium and Bronze) and integrated tickets under the Mastercard and Diners brands; adds partial exclusivity to Mastercard in relation to different types of premium cards; Mastercard's support of marketing budgets as well as financial support and professional advise, the scope of which depends on compliance with certain goals throughout the term of the Agreement. The agreement is effective for a 10-year period commencing from September 1, 2019, where each party is entitled to terminate the agreement after a period of 7 years.

During the first quarter of 2019, the Company received grants from credit card companies in an aggregate amount of NIS 160 million (approx. USD 44 million) and in the fourth quarter of 2019, the Company received a signing grant of USD 15 million, which constitutes the unpaid balance of the grants.

The grants are recorded as unearned income and are expected to be recognized as income over a period of seven years once the agreement enters into force (in September 2019), representing the period of the agreement to which the grants are attributed (the period in which the agreement cannot be cancelled by any of the parties without a significant penalty).

Due to the theoretical financing component (pursuant to accounting rules) in some of the received grants, the Company recognizes theoretical interest expenses against an increase in the amount of unearned income which, in the future, will increase the amount to be recorded as income in the financial statements.

Loans to

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 12 - Unearned revenue from flight tickets and Frequent Flyer Club points (continued)

D. Matmid frequent flyer club - new agreements contracted with credit card companies: (continued)

Furthermore, as stated in the same note, the Company was awarded a "Phantom" option, which gives the Company economic rights in Visa Cal (equivalent to 8.75% of the increase in the value of Visa Cal) or in Diners (equivalent to 35% of the increase in the value of Diners). The option may only be exercised if one of these companies is sold or issued, pursuant to the conditions stipulated in the agreement with respect thereto, and shall be settled in cash. Since there is material uncertainty regarding the likelihood that these conditions will be met, the value of the option was assessed at an immaterial amount.

Note 13 - Loans from banking corporations and others

Loans obtained by the Company to finance aircraft purchases are initially recognized at the amount raised, net of transaction costs and fees paid, primarily with respect to guarantees provided to the Company by third parties, such as guarantees from the US Export Import bank (EXIM), he UK Export Finance Government agency (UKEF), and the Aircraft Finance Insurance Consortium (AFIC) (see below). Subsequent to initial recognition, loans are measured at amortized cost using the effective interest method.

A. Transactions and balances:

	Fixed- rate loans	Variable rate loans (LIBOR)	finance advance payments on aircraft (PDP)	Overdrawn accounts	Total
		τ	JSD in thousands		
For the year ending on					
December 31, 2019:					
Annual percentage rate	1.79-5.56	2.54-6.09	4.69-4.81		-
Balance as of January 1, 2019:					
Current maturities	27,654	135,975	102,230	27,306	293,165
Long-term loans	189,272 *	426,132 *	42,917		658,321
Total loans	216,926	562,107	145,147	27,306	951,486
Transactions during 2019:					
Receipt of long-term loans and					
Repayment of PDP loans B.(1)(3)(5)(7)	104,650	439,965	(102,230)	_	442,385
Receipt of PDP loans B(2)(4)(6)	_	-	19,107	_	19,107
Current repayments and changes in					
overdrawn accounts	(33,982)	(144,454)	_	(5,299)	(183,735)
Other changes	2,680	(17,637)			(14,957)
Total loans at December 31, 2019	290,274	839,981	62,024	22,007	1,214,286
Of which: current maturities	35,613	98,208	62,024**	22,007	217,852
Total long-term loans	254,661	741,773			996,434

^{*}Reclassified

C.48 ◆

^{**} The loan will be repaid upon receipt of the aircraft by taking a long-term loan

Notes to the consolidated financial statements

Note 13 - Loans from banking corporations and others (continued)

For the year ending on December 31, 2018:

Annual percentage rate	2.44-4.90	2.37-6.79	4.78-5.31		
Balance to January 1, 2018					
Current maturities	33,649	50,304	85,000	26,971	195,924
Long-term loans	188,153	213,906	_	_	402,059
Total loans	221,802	264,210	85,000	26,971	597,983
Transactions during 2018:					
Receipt of long-term loans and repayment					
of PDP loans B.(1)(3)(5)(7)	_	404,942	(85,000)	_	319,942
Receipt of PDP loans B(2)(4)(6)	_	_	145,147	_	145,147
Current repayments and changes in					
overdrawn accounts	(38,583)	(65,431)	_	335	(103,679)
Other changes	4,338	(12,245)	_	_	(7,907)
Total loans at December 31, 2018	187,557	591,476	145,147	27,306	951,486
Of which: current maturities	27,654	135,975 *	102,230	27,306	293,165
Total long-term loans	159,903	455,501	42,917		658,321

^{*} Includes an outstanding loan ("balloon") of USD 59 million to finance 777-200 aircraft, which were refinanced in 2019.

(2) Changes to Company loans in the reported period and after the date of the statement of financial position:

- (1) In January 2019, the Company received financing from a foreign bank totaling USD 19 million, to make advance payments for a Boeing 787-8 aircraft. The loan bears a variable LIBOR-based interest rate plus a spread, payable on a quarterly basis. Each loan will be paid off on the date of delivery of the aircraft through the receipt of long-term financing. As collateral for repayment of the loan, the Company has assigned to the foreign bank, inter alia, its rights to the aircraft pursuant to the purchase agreement with Boeing, and rights entitled to it pursuant to the agreement with Rolls Royce.
- (2) In March 2019, the Company signed an agreement with a foreign bank to finance a reserve engine for the Boeing 787-9 aircraft. The loan, amounting to USD 18 million, was provided to the Company for a period of 10 years. The loan bears a variable LIBOR-based interest rate plus a margin, and is payable (principal and interest) in quarterly installments.

Note 13 - Loans from banking corporations and others (continued)

B. Changes to Company loans in the reported period and after the date of the statement of financial position: (continued)

(3) In June 2019, the Company signed agreements to obtain financing in the amount of USD 145 million plus a commission (hereinafter – "the financing transaction") for the purchase of a Boeing 787-9 aircraft, which is the fourth aircraft purchased from Boeing by the Company, and the tenth of this model, was delivered to the Company in June 2019 as part of the procurement transaction.

The financing transaction was conducted through a legal structure called "Japanese Operating Lease with a Call Option" (JOLCO Lease with a Call Option) pursuant to which the aircraft is held by a special purpose company (SPC) in Japan, and after 10 years will be formally transferred to the Company's ownership subject to the payment of the outstanding debt at that time at an agreed and predetermined price of USD 68 million (including a Japanese yen hedge transaction, see below).

The financing consists of a loan totaling USD 116 million from the Japanese bank for a period of 12 years (hereinafter - "the Loan"), which was backed by an insurance policy AFIC Non-Payment Insurance ("insurance policy"), given by the AFIC Consortium (Aircraft Finance Insurance Consortium) which is Consortium of insurance companies that provides insurance policies to banks that purchase aircraft for a commission, and from an additional sum of USD 29 million that was provided to the SPC in Japanese yen ("the Additional Amount") by a Japanese company (see section 4 below, with respect to hedging the exposure to the Japanese yen).

The loan bears 3-month LIBOR-based interest rate plus a margin of 0.5-1.5%. In addition, the Company paid a commission as stated of USD 5 million on the loan origination date.

The financing transaction was secured, inter alia, through an insurance policy, a lien on the aircraft, an assignment of the Company's rights in connection with the aircraft insurance policies, the Company's rights in the lease agreement with the Japanese SPC, Boeing's warranty for the aircraft, and Rolls Royce's warranty for the aircraft's engines.

The agreements include customary clauses in these types of transactions, such as: an option for the financers to pre-payment of the loan in the event of a breach specified in the agreements or in case the Company breached its obligations pursuant to other agreements in which an insurance policy is provided, or in case of a breach of other agreements above a certain amount, as agreed between the parties (cross-default). The agreements do not include an undertaking to comply with financial covenants.

The Company will not have a pre-payment option, except in cases that are customary in this type of transactions, such as: increased financing costs paid to the bank, changes in the tax imposed pursuant to the financing transaction, or breach by the Japanese SPC, subject to an agreed payment under the financing transaction.

Upon receipt of the said financing, the Company repaid a loan that was used as advance payment for the purchased aircraft, in the amount of USD 37 million.

C.50 ◆

Note 13 - Loans from banking corporations and others (continued)

- B. Changes to Company loans in the reported period and after the date of the statement of financial position: (continued)
 - (4) Upon the receipt of financing as stated in section (3) above, the Company entered into a SWAP agreement to swap the repayment in Japanese yen with a fixed dollar amount. This hedge transaction will cancel the Company's exposure to changes in the Japanese yen-US dollar exchange rate. The Company has designated the derivative as a cash flow hedge, such that the interest rate differences between the currencies are recognized as interest expenses, while the exchange rate differences in respect of Spot prices on the transaction report date will be recognized in profit and loss (and offset the price differences recognized in profit and loss in respect of the loan). Each period, a dollar interest expense in respect of the loan is recorded in the statement of income. The remaining revaluation of the hedge transaction is recognized in the other comprehensive income.
 - (5) In May 2019, the Company took out a USD 30 million loan from a foreign bank, to pay for the continued upgrade of the aircraft fleet. The loan was provided to the Company at a variable LIBOR rate plus a margin. The loan and the interest thereon will be paid in quarterly installments over a period of 5 years.
 - (6) In July 2019, the Company repaid, from its own resources, an outstanding loan ("balloon") in the amount of USD 60 million, which was originally taken to finance the purchase two Boeing 777-200 aircraft. In August 2019, the Company signed refinancing agreements with foreign lenders with respect to the two aircraft.
 - The total amount of the new loans is USD 50 million (USD 25 million each) while each loan consists of a senior debt for 6-year and 7-year periods and a subordinate debt for a 4-year period. The loans were taken at a fixed interest rate, except for the senior debt in one of the loans which bears a variable LIBOR interest rate plus a margin. During the loan repayment periods the aircraft will be held through Special Purpose Companies (SPC). The loans will be secured, inter alia, by means of a lien on the aircraft, assignment of Company's rights in connection with the aircrafts' insurance policies, assignment of the SPCs' rights in the lease agreements, and assignment of Boeing's warranty for the aircraft and Rolls Royce's warranty for the aircraft engines.
 - (7) In November 2019, the Company signed an agreement with a foreign bank to finance two reserve engines for 787 aircraft, which were purchased as detailed in Note 9.F.(3). The amount of the loan is USD 38 million and it was provided to the Company for a period of 10 years. The loan bears a variable LIBOR-based interest rate plus a margin, and will be repaid (principal and interest) in quarterly installments.

Note 13 - Loans from banking corporations and others (continued)

B. Changes to Company loans in the reported period and after the date of the statement of financial position: (continued)

(8) In November 2019, the Company signed agreements to receive financing in the amount of USD 125 million plus a commission ("the Agreements" and "the Financing", respectively) for the purchase of a Dreamliner 787-8 aircraft, which is the fifth aircraft purchased from Boeing and the first of this model, which the Company will receive as part of the procurement of 16 Dreamliner aircraft and which is scheduled to be delivered during November 2019 ("the Aircraft").

The financing transaction will be conducted through a legal structure called "Japanese Operating Lease with a Call Option" (JOLCO) pursuant to which the aircraft is held by a special purpose company (SPC) in Japan, and after 10 years will be formally transferred to the Company's ownership, subject to payment of the outstanding debt at that time at a price agreed to and known in advance, which consists of a dollar component and a Japanese yen component, and which as of the transaction date, in the amount of USD 45 million. The financing will consist of a loan in the amount of USD 106 million from a foreign bank plus a commission of USD 8 million payable to United Kingdom Export Finance ("UKEF"- Governmental agency to promote export from England) for a period of 12 years ("the Loan") and an additional amount of USD 19 million in Japanese yen, which will be provided to the SPC by the Japanese company. The loan bears 3month LIBOR-based interest rate plus a margin of 0% to 1% to be repaid in quarterly installments for a 12-year period from the loan origination date which, subject to the repayment of the outstanding debt, as stated, will mature after a period of 10 years. The loan will be secured by a UKEF guarantee and by a lien on the aircraft, assignment of the Company's rights in connection with the aircraft insurance, the Company's rights under the lease with the SPC and the warranty provided by Boeing for the aircraft and by Roll Royce for the engines. The loan does not include a commitment to meet financial criteria. The agreements include customary clauses in these types of transactions, such as: an option for the financers to prepay the loan in the event of a breach specified in the agreements or in case the Company breached its obligations pursuant to other agreements (cross-default).

The Company will not have a pre-payment option, except in cases that are customary in this type of transactions, such as: increased financing costs paid to the bank, changes in the tax imposed pursuant to the financing transaction, or breach by the Japanese SPC, subject to an agreed payment under the financing transaction.

(9) In December 2019, the Company signed agreements to receive financing in the amount of USD 122 million plus a commission ("the Agreements" and "the Financing", respectively) for the purchase of a Dreamliner 787-8 aircraft, which is the sixth aircraft purchased from Boeing and the second of this model, which the Company received as part of the procurement of 16 Dreamliner aircraft and which was delivered during December 2019 ("the Aircraft").

The financing transaction will be conducted through a JOLCO legal structure pursuant to which the aircraft is held by a special purpose company (SPC) in Japan, and after 10 years will be formally transferred to the Company's ownership, subject to payment of the outstanding debt at that time at a price agreed to and known in advance, which consists of a dollar component and a Japanese yen component, and which as of the transaction date, in the amount of USD 40 million.

Note 13 - Loans from banking corporations and others (continued)

B. Changes to Company loans in the reported period and after the date of the statement of financial position: (continued)

The financing consists of a loan amounting to USD 98 million from a foreign bank, backed by an insurance policy, AFIC Non-Payment Insurance ("the insurance policy") from Aircraft Finance Insurance Consortium (AFIC), a consortium of insurers that provides insurance policies to banks that finance the purchase of aircraft, plus a fee of USD 4 million to the insurance policy issuer, for as term of 12 years ("the loan"), and an additional USD 24 million, provided to the SPC in JPY by a Japanese company.

The loan bears 3-month LIBOR-based interest rate plus a margin of 0.5%-1.5% to be repaid in quarterly installments for a 12-year period from the loan origination date which, subject to the repayment of the outstanding debt, as stated, will mature after a period of 10 years.

The financing transaction will be secured, inter alia, through an insurance policy, a lien on the aircraft, an assignment of the Company's rights in connection with the aircraft insurance policies, the Company's rights in the lease agreement with the Japanese SPC, Boeing's warranty for the aircraft, and Rolls Royce's warranty for the aircraft's engines.

The agreements include customary clauses in these types of transactions, such as: an option for the financers to pre-payment of the loan in the event of a breach specified in the agreements or in case the Company breached its obligations pursuant to other agreements in which an insurance policy is provided, or in case of a breach of other agreements above a certain amount, as agreed between the parties (cross-default). The loan does not include an undertaking to comply with financial covenants.

The Company will not have a pre-payment option, except in cases that are customary in this type of transactions, such as: increased financing costs paid to the bank, changes in the tax imposed pursuant to the financing transaction, or breach by the Japanese SPC, subject to an agreed payment under the financing transaction.

(10) In February 2020, subsequent to the financial position statement date, the Company signed agreements to receive financing in the amount of USD 122 million plus a commission ("the Agreements" and "the Financing", respectively) for the purchase of a Dreamliner 787-8 aircraft, which is the eighth aircraft purchased from Boeing (the fourth of this model), and is the sixteenth and final aircraft expected to be delivered to the Company as part of the procurement plan in March 2020 ("the Aircraft"). Due to the Corona Virus crisis, by the report issue date, the Company has not taken delivery of the Aircraft.

The financing transaction will be conducted through a JOLCO legal structure, pursuant to which the aircraft is held by a special purpose company (SPC) in Japan, and after 10 years will be formally transferred to the Company's ownership, subject to payment of the outstanding debt at that time at a price agreed to and known in advance, which consists of a dollar component and a Japanese yen component, and which as of the transaction date, in the amount of USD 40 million.

Note 13 - Loans from banking corporations and others (continued)

B. Changes to Company loans in the reported period and after the date of the statement of financial position: (continued)

The financing will consist of a loan amounting to USD 98 million from a foreign bank, backed by an insurance policy, AFIC Non-Payment Insurance("the insurance policy") from Aircraft Finance Insurance Consortium (AFIC), a consortium of insurers that provides insurance policies to banks that finance the purchase of aircraft, plus a fee of USD 4 million to the insurance policy issuer, for a term of 12 years ("the loan"), and an additional USD 24 million, to be provided to the SPC in JPY by a Japanese company.

The loan bears 3-month LIBOR-based interest rate plus a margin of 0.5%-1.5% to be repaid in quarterly installments for a 12-year period from the loan origination date which, subject to the repayment of the outstanding debt, as stated, will mature after a period of 10 years.

The financing transaction will be secured, inter alia, through an insurance policy, a lien on the aircraft, an assignment of the Company's rights in connection with the aircraft insurance policies, the Company's rights in the lease agreement with the Japanese SPC, Boeing's warranty for the aircraft, and Rolls Royce's warranty for the aircraft's engines.

The agreements include customary clauses in these types of transactions, such as: an option for the financers to pre-payment of the loan in the event of a breach specified in the agreements or in case the Company breached its obligations pursuant to other agreements in which an insurance policy is provided, or in case of a breach of other agreements above a certain amount, as agreed between the parties (cross-default).

The loan does not include an undertaking to comply with financial covenants.

The Company will not have a pre-payment option, except in cases that are customary in this type of transactions, such as: increased financing costs paid to the bank, changes in the tax imposed pursuant to the financing transaction, or breach by the Japanese SPC, subject to an agreed payment under the financing transaction.

The original aircraft delivery date was in March 2020. Due to the Corona Virus crisis, by the report issue date, the Company has not received this aircraft nor the loan for it, as of the report issue date, the Company is in negotiations with the lenders on this matter. The loan to finance advance payments paid by the Company for this aircraft was extended through June 30, 2020.

(11) In February 2020, subsequent to the financial position statement date, the Company signed agreements to receive financing in the amount of USD 125 million plus a commission ("the Agreements" and "the Financing", respectively) for the purchase of a Dreamliner 787-8 aircraft, which is the seventh aircraft purchased from Boeing (the third of this model), and is the fifteenth aircraft that the Company received as part of the procurement of 16 Dreamliner aircraft and which was delivered during February 2020 ("the Aircraft").

EL AL WIE

El Al Israel Airlines Ltd. Notes to the consolidated financial statements

Note 13 - Loans from banking corporations and others (continued)

B. Changes to Company loans in the reported period and after the date of the statement of financial position: (continued)

The financing transaction will be conducted through a legal structure called "Japanese Operating Lease with a Call Option" (JOLCO) pursuant to which the aircraft is held by a special purpose company (SPC) in Japan, and after 10 years will be formally transferred to the Company's ownership, subject to payment of the outstanding debt at that time at a price agreed to and known in advance, which consists of a dollar component and a Japanese yen component, and which as of the transaction date, in the amount of USD 44 million.

The financing will consist of a loan in the amount of USD 106 million from a foreign bank plus a commission of USD 8 million payable to United Kingdom Export Finance ("UKEF"-Government agency to promote exports from England) for a period of 12 years ("the Loan") and an additional amount of USD 19 million in Japanese yen, which will be provided to the SPC by the Japanese company.

The loan bears 3-month LIBOR-based interest rate plus a margin of 0% to 1% to be repaid in quarterly installments for a 12-year period from the loan origination date which, subject to the repayment of the outstanding debt, as stated, will mature after a period of 10 years.

The loan will be secured by a UKEF guarantee and by a lien on the aircraft, assignment of the Company's rights in connection with the aircraft insurance, the Company's rights under the lease with the SPC and the warranty provided by Boeing for the aircraft and by Roll Royce for the engines.

The agreements include customary clauses in these types of transactions, such as: an option for the financers to prepay the loan in the event of a breach specified in the agreements or in case the Company breached its obligations pursuant to other agreements (cross-default). The loan does not include an undertaking to comply with financial covenants.

The Company will not have a pre-payment option, except in cases that are customary in this type of transactions, such as: increased financing costs paid to the bank, changes in the tax imposed pursuant to the financing transaction, or breach by the Japanese SPC, subject to an agreed payment under the financing transaction.

C. Credit features, collateral and loan to collateral ratio:

Some of the credit agreements (which are not included under "reportable borrowing" pursuant to ISA directives) stipulate that the ratio of outstanding debt balance to the bank to the market value of the pledged aircraft may not exceed 80% (see table below). Compliance with this ratio shall be measured annually (for some of the agreements – semi-annually), based on certain international professional publications agreed with regard to market value of the aircraft. It was further stipulated that should the actual collateral ratio will be lower than the aforementioned, the Company would provide additional collateral or would repay early the liabilities to banking corporations, in order to meet the requisite ratio. As of December 31, 2019, the Company is in compliance with the required ratio of loans to collateral.

..*.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 13 - Loans from banking corporations and others (continued)

C. Credit features, collateral and loan to collateral ratio: (continued)

The Corona Virus crisis also resulted in lower valuations of aircraft world-wide. Therefore, the impairment of aircraft values, used as collateral to secure loans obtained by the Company from Israeli banks for purchase of aircraft (loans that do not constitute "reportable credit"), resulted in failure to comply with financial covenants for LTV ratio. In conformity with the loan agreements, failure to comply with the required ratio gives banks the right to receive deposits, estimated at USD 30 million as of the report issue date. The Company has applied to these banks for waiver requests for compliance with the aforementioned ratio for the duration of the crisis.

Below are details of the Company's financing sources, collateral provided against loans and, as applicable, required ratio of outstanding balance to collateral value:

Outstanding balance as of December 31, 2019	Aircraft and reserve engines as collateral	Requirement for a ratio of outstanding balance to the value of collateral
USD in thousands		
	Three 777-200 aircraft	
	Three 737-800 aircraft	
60,363	One 737-900 aircraft	80%
56,375	Two 737-900 aircraft	80%
	Three 777-200 aircraft	
	Four spare engines	
	Two 787-9 aircraft	
	One upgrade to aircraft	
395,426	fleet	
	One 737-900 aircraft	
	Three 737-800 aircraft	
	One 787-9 aircraft	
289,406	One 787-8 aircraft	
	One 787-9 aircraft	
272,558	One 787-8 aircraft	
93,470	Four 737-900 aircraft	_
	balance as of December 31, 2019 USD in thousands 60,363 56,375 395,426 289,406 272,558	Name

- 1) A cross-default mechanism exists between the various loans of the same banking institution.
- 2) A cross-default mechanism exists between the loans provided by the different lenders and secured by EXIM or UKEF guarantees.

Note 13 - Loans from banking corporations and others (continued)

C. Credit features, collateral and loan to collateral ratio: (continued)

- 3) A cross-default mechanism exists between the loans secured by AFIC insurance policy from a consortium of insurers that provides insurance policies to banks that finance the purchase of aircraft.
- 4) Loans taken to finance aircraft and were financed by bonds issued by SPCs that are not owned by the Company, and are secured by EXIM, which is a bank owned by the US government, with the source of the liability being principal and interest payments made to the SPC by the Company. If the bonds are not adequately repaid by the Company, and the EXIM collateral is realized, EXIM shall dispose of the pledged aircraft and repay the outstanding balance of the bonds.

To the extent that the proceeds from the sale of the aircraft will be insufficient to cover the amount of the collateral, the Company will be required to repay the outstanding debt to EXIM. It is noted that there is a cross-default between these loans and the loans specified in comment (2) above.

It should be noted that some of the existing loans as of December 31, may be pre-paid by the Company, as is customary. Moreover, some of the loan agreements signed by the Company confer on the bank the right to call for immediate repayment of the outstanding balances of loans provided by said bank, upon occurrence of certain events such as a merger or transfer of control conducted without prior written consent of the banking corporation, or upon occurrence of other, standard events customary for financing transactions.

D. Fair value of long-term loans from banking corporations bearing fixed interest:

	Carryin	g value	Fair va	alue (1)
	As of Deco	ember 31	As of Dec	ember 31
	2019	2018	2019	2018
	USD in	USD in	USD in	USD in
	thousands	thousands	thousands	thousands
Long-term dollar loans with fixed interest	297,767	225,716 *	302,050	217,935 *

(a) The fair value of these loans is calculated as the present value of cash flows discounted using an interest rate of 3.26% as of December 31, 2019 (as of December 31, 2018: 3.21%), which are the market rates for loans with similar characteristics (level 2 – based on observed data).

^{*} Reclassified

E. Liquidity risk:

The table below lists the contractual maturities of Company obligations for purchasing fixed assets, principal and interest payments for loans and minimum leasing fees for aircraft leases and other leases. The table has been compiled based on non-discounted cash flows, based on the contractual date on which the Company is required to settle its obligations. For derivative financial instruments, see Note 18 below. For more information about the Company's capacity to repay its obligations, see Note 1.

	Year	Year	Year	Year	Year	Year 2025	
	2020	2021	2022	2023	2024	onwards	_Total_
			<u>U:</u>	SD, million	l		
Future liabilities for aircraft and engines not yet delivered as of the report date							
Future payments Repayment of loans for financing advance payments for	186				<u> </u>		186
aircraft ("PDP")	62						62
Long-term loans received (1)	(259)						(259)
Total	(11)		_				(11)
Current principal payments for existing loans as of the report							
date	136	126	111	112	106	574	1,165
Loans yet to be received as of the report date, see above	9	17	17	<u>17</u>	18	181	259
Total principal payments of outstanding loans taken to							
finance aircraft	145	143	128	129	124	755	1,424
Total principal payments with respect to lease liabilities	95*	94	94	90	90	570	1,033
Payments that will be included in the statement of income and therefore included in cash flow from operating: Interest payments on outstanding loans as of the							
report date	37	29	25	21	17	72	201
Interest payments on loans not yet received as of the report			444				
date	6	5	5	4	4	19	43
Interest payments with respect to lease liabilities	47	42	38	34	29	98	288
Total	90	<u>76</u>	68	59	50	189	532

⁽¹⁾ Long-term loans received for financing of the procurement plan, as set forth in Note 9 above.

Notes to the consolidated financial statements

Note 14 - Liabilities with respect to employee benefits

A. Accounting policy:

(1) Post-employment benefits:

Post-employment benefits include severance pay liabilities, including retirement bonus for senior pilots, redemption of sick leave, adjustment bonus for senior employees and certain benefits for Company retirees. These benefits also include pension payments for certain local employees in the USA and in the UK. Some of the Company's post-employment benefits are defined contribution plans and some – defined benefit plans.

Expenses in respect of Company liability to deposit funds to a defined contribution plan are recognized on the income statement upon provision of employment services for which the Company is liable to make said deposit.

Expenses in respect of defined benefit plans are recognized on the income statement based on the projected unit credit method, using actuarial estimates. The present value of Company obligations in respect of defined benefit plans is determined by discounting the expected future cash flows from the plan by market yield of investment grade corporate debentures denominated in the currency in which the plan benefits would be paid, with a term to maturity approximately equal to the anticipated plan settlement dates.

In conformity with the Company's accounting policy, the net interest cost (after offsetting the return on plan assets) is recognized on the income statement under Payroll Expenses. Actuarial gain and loss are charged to other comprehensive income when incurred would not be re-classified to the income statement at a later date.

Assets of the various plans (such as the central severance pay fund) are measured at fair value. Interest income for plans' assets is determined based on the discount rate for the appropriate liabilities and is charged to the income statement under Net Interest Cost. The difference between interest income on plans' assets and the actual return on plans' assets is charged to other comprehensive income and would not be re-classified to the income statement at a later date.

(2) Other long-term employee benefits:

Other long-term employee benefits are benefits that are payable in over 12 months from the end of the period in which the qualifying service was provided.

Other employee benefits include utilization and redemption of paid leave and rest days, study bonus for employees' children and jubilee bonus. These benefits are recognized and measured in the same way as post-employment benefits, with actuarial gain and loss with respect thereto charged to the income statement when incurred, rather than to other comprehensive income.

Note 14 - Liabilities with respect to employee benefits (continued)

(3) Short-term employee benefits:

Short-term employee benefits that are expected to be fully settled within 12 months after the end of the year in which the employee rendered the qualifying service.

Short-term employee benefits at the Company include Company liability in respect of current wages. These benefits are charged to the income statement when incurred.

(4) Benefits with respect to early retirement programs:

Benefits with respect to early retirement programs are recognized when the Company is practically obligated to provide such benefits to employees, other than against material future service by said employees. The liability amount is determined based on the present value of cash flows expected with respect to said liability.

(5) Regarding critical accounting considerations and key sources for uncertainty estimates used in determining the value of the liability in the Financial Statements, see Note 2(c)(3).

C.60 ◆ ◆ 2019



Notes to the consolidated financial statements

Note 14 - Liabilities with respect to employee benefits (continued)

B. Composed as follows:

Composed as jourows:			As of	As of December 31, 2019	, 2019	As of D	As of December 31, 2018	910
		Currency	Current liabilities	Non- current liabilities	Non- current assets	Current	Non- current liabilities	Non- current assets
	Reference	Program	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Short-term benefits to employees:		Monthy						
Payroll, salaries and social benefits		in NIS	68,456	I	I	64,594	I	I
Post-employment benefits: Benefit in respect of severance pay in Israel Unused sick leave	DC	NIS	1 1	16,057 42,635	78,172	1 1	9,817	66,902
Pension funds with respect to employees at Company's overseas offices: USA	ш	USD	l	(441)	I	1	5,956	I
UK		GBP	I	7,933	I	I	7,665	I
Benefits to retirees Other noct, employment benefits	Έ (SIN	1 1	14,343	1 000	1 1	12,132	
curation and fording and form)			9			<u>.</u>	
Other long-term benefits to employees: Liability with respect to paid leave and rest days* Other long-term benefits	11 22	NIS NIS	59,512	4,589	1 1	44,733	3,990	1 1
Severance pay benefits: Voluntary retirement programs	×	SIN	1	73	1	I	(569)	1
Total on statement of financial position			127,968	93,746	79,171	109,327	78,994	67,865

It is noted that the liability in respect of vacation and rest days is presented in the statement of financial position as a current liability, although it is expected to be realized after a 12-month period from the report date (and is therefore defined as a long-term benefit), since the Company does not have an "unconditional right" to defer the settlement of the liability for this period; therefore, in accordance with the accounting rules, it is presented as a short-term liability.

2019



Notes to the consolidated financial statements

Note 14 - Liabilities with respect to employee benefits (continued)

C. Severance pay benefits to employees in Israel:

(1) The Company's obligations in respect of severance pay in Israel (for permanent employees under the collective agreement):

The Company's work agreements, Israeli labor law and the Severance Pay Law, 1963 require that the Company pay severance pay to employees upon retirement or dismissal.

Regulation of retirement payments and severance pay of Company employees:

Beginning in September 1992, the social benefits of part of the Company's employees have been regulated within the context of a designated pension agreement. The agreement stipulates that the Company's payments to the pension fund and an approved fund (executive insurance or provident fund) for an employee joining the pension arrangement will come in lieu of its severance pay obligation to that employee, pursuant to Section 14 of the Severance Pay Law, 1963, for that part of the salary and for that period as to which the payments were made. Usually, employees who subsequently received permanent status in the Company were then obligated to join the plan. It is also noted that workers joining the Company starting September 1992 have signed Section 14 as noted above (whether they are regular employees, temporary or senior executives).

Defined deposit plan:

Accordingly, the current deposits in the pension funds and in policies in insurance companies exempt the Company from any additional obligations to employees, and regarding senior employees who joined the pension agreement in 1992 – the exemption in question is for periods for which deposits only were made.

Defined benefit plan:

Regarding the period between the start of the employee's work at the Company and the employee joining the pension plan, the employees are entitled to severance pay in accordance with their salary upon retiring from the Company for the number of years in the relevant period. Employees who had not joined the pension agreement as stated are entitled to severance pay to the level of their salaries upon retirement from the Company for all their years of employment at the Company.

(2) Arrangements and plans to secure retirement benefits and severance pay (plan's assets):

Pursuant to the provisions of the collective agreement, since January 1983, the Company deposits 8.33% of the current salary of employees in provident funds for severance at Israeli banks. The deposit is in the Company's name.

Since the Company did not make provisions for severance pay with a provident fund until January 1983, and as of January 1983 severance benefits were paid to retired employees (also for periods prior to the start of said provisions) from the money accrued in the provident funds for severance pay, prior to the date of the Company's privatization (in 2003), no balances remained in the severance provident funds as well as balances to secure payment of severance benefits to the Company's employees.

C.62 • 2019



Notes to the consolidated financial statements

- Note 14 Liabilities with respect to employee benefits (continued)
 - C. Severance pay benefits to employees in Israel: (continued)
 - 2) Arrangements and plans to secure retirement benefits and severance pay (plan's assets): (continued)

Eligible population and settlement with the State of Israel:

In June 2003, as part of the process of privatizing the Company, an agreement was signed between the State, the Company and the employees' association, in which the State and the Company agreed to take measures to cover the deficit created until that date (NIS 516 million) in addition to interest and linkage as of this date and until the date of deposit with the funds, and which is connected to the eligibility of workers who were employed by the Company in 1982 and who continued to be employed in June 2003 ("the Eligible Employees"). Under this agreement, the Company opened central compensation funds to which the State and the Company transferred the immediate proceeds that they received from the sale of securities in the pursuant to the 2003 Prospectus, including consideration of the exercise of the options issued by the State and the Company within the prospectus.

Following the deposits made by the State and the Company, the deficit in the fund for eligible employees, as defined in the agreement between the Company and the State that was signed on the eve of the Company's privatization, was covered in full.

After making the above deposits and fully covering the deficit in the severance pay fund, as required by the agreement, the Company deposited NIS 32.9 million (as of December 31 2019, including interest accrued up to the reporting date), which represents the difference between the proceeds of the issuance from the sale of the State's shares together with the proceeds from the issuance of the Company's shares and the deficit created in the central compensation funds for the aforementioned group of "eligible employees", in a separate account included in short-term deposits. On the other hand, the Company recognizes the provision for the obligation to the State of Israel at the same sum, due to the fact that the Company is studying the existence of limitations regarding its ability to make use of the above balance of the consideration according to the agreement with the State and with the workers' representatives.

On May 3, 2020, after the date of the statement of financial position, the Tel Aviv District Court for Labor Affairs issued a partial verdict, whereby the Court approved the Company's request to release part of the excess in the aforementioned central severance pay funds. In conformity with this partial verdict, the Court approved the release of NIS 105 million to the Company. Note that as of April 30, 2020, the excess in the central severance pay funds amounted to NIS 335 million, after completion of transfer of NIS 59 million from the central severance pay fund to individual severance pay funds of the eligible employees, to secure full payment of severance pay to which they would be entitled by law through termination of their employment (subject to keeping a non-material amount in the central funds, to make up the severance pay by law, should it be required, based on actuarial calculation, through termination of their employment). The eligible employees with respect to these funds are those employees who were employed by the Company in 1982 and remained thus employed in June 2003.

C.63 ◆ _____ ◆ 2019



Notes to the consolidated financial statements

Note 14 - Liabilities with respect to employee benefits (continued)

C. Severance pay benefits to employees in Israel: (continued)

2) Arrangements and plans to secure retirement benefits and severance pay (plan's assets): (continued)

Today, the Company employs 250 eligible employees among all Company employees. On May 11, 2020, after the date of the statement of financial position, the National Labor Court issued a verdict, after the employee representation filed an appeal of the aforementioned interim verdict.

According to the verdict issued by the National Labor Court, an order was issued to the central severance pay fund, to transfer to the Company the aforementioned NIS 105 million. The fund withdrawal was approved by the Tax Assessor. Note that in 2014 and 2015, the State brought claims against the Company with regard to funds in these severance pay funds, as set forth in Note 15.B(24) below. The aforementioned release of NIS 105 million was made with consent of the State.

(2) Arrangements and programs to secure retirement and severance pay (plan assets): (continued)

Special collective agreement for long-term employees for the deposit of severance pay in a fund in the employee's name:

In accordance with the agreement signed on December 22, 2011, following a legislative arrangement that came into effect on January 1, 2011, and which no longer permits the deposit of severance pay in the main compensation fund, for long-term employees who had severance pay money deposited for them in a central fund as of December 31, 2010, money shall be deposited for them as of January 1, 2011 to the severance component in the provident fund in the employee's name

(3) Retirement bonus to veteran pilots:

Senior pilots reaching the age of 65, when they can no longer continue to serve as active pilots pursuant to the Aviation Regulations, and who do not serve as instructors and supervisors, conclude their employment with the Company and are entitled to a retirement bonus (in addition to the severance pay to which they are entitled by law), at the amounts specified in the agreement.

(4) Managers and senior officers:

Senior employees, including senior officers are employed under personal labor agreements, while long-term employees are entitled to additional severance pay on top of the severance benefits paid by law ("secondary severance") for the period of their employment, in excess of the severance pay required by law, equal to one month per year for the duration of their employment, based on their last wages. It is clarified that new senior officers joining the Company are not entitled to such additional compensation. This liability is funded by designated personal funds.

2019



Notes to the consolidated financial statements

Note 14 - Liabilities with respect to employee benefits (continued)

C. Severance pay benefits to employees in Israel: (continued)

2) Arrangements and plans to secure retirement benefits and severance pay (plan's assets): continued

(5) The financing policy:

The Company's severance benefits are primarily paid from the plan's assets, i.e. from the central funds and the employees' personal funds. The Company's central funds as well as the personal funds of employees are managed by leading investment houses.

D. Redemption of sick leave:

Permanent employees (except for employees under personal contracts), upon their mandatory retirement from the Company, or retiring above the age of 45 under conditions that entitle them to compensation, are also entitled to redemption of sick days according to a conversion formula provided by the collective agreement. It is noted that the maximum permitted accrual of sick days for permanent employees is higher than that stipulated by the Law, and depends on the date they commence employment with the Company. This obligation is paid from the Company's resources.

E. Pension funds of some local Company employees in the USA and in the UK:

Some local employees of the Company in the USA and in the UK are enrolled in pension plans ("the plans") whereby the Company pays the pension cost of employees in those offices. The pension cost is calculated as the product of "eligibility years" for pension and a percentage of the effective salary for pension calculation. Typically, employees who retire aged 65 or higher are entitled to full benefits. The pension fund assets are managed by a special entity and are mostly invested in negotiable securities. The Company has committed to cover any potential shortfall in the value of fund assets compared to actuarial obligations.

As for the pension in the UK, as from 2005 this fund no longer accepts new employee enrollments, and no longer allows any additional accrual of rights in this fund. The pension fund in the USA is also closed for new enrollments, but rights may still be accrued for employees already enrolled.

Obligations are mostly financed by plans' assets, but in view of the current shortfall in the pension plans, the Company makes up certain amounts with respect to its obligations out of its own resources.

F. Benefits for pensioners:

Company employees are entitled, after retirement and subject to seniority, to airline tickets in conformity with Company policy and to holiday gifts.

G. Other post-employment benefits:

Other benefits include an adjustment bonus, to which some senior Company employees are entitled. Moreover, in some overseas Company offices, local Company employees are entitled to severance pay pursuant to local laws and pursuant to agreements with the Company. Other benefits also include liabilities with respect to severance pay for subsidiaries.

C.65 **←** 2019

Note 14 - Liabilities with respect to employee benefits (continued)

D. Redemption of sick leave:

H. Multi-employer plan at subsidiary:

The subsidiary Bornstein Caterers Inc. (USA) participates in a multi-employer pension plan for some of its employees, to which the subsidiary contributed USD 425 thousand in 2019. The subsidiary's share of un-funded plan obligations amounts to USD 5.7 million, such that should the subsidiary cease to make current contributions, or should it retire from the plan, it would be liable for said amount. The subsidiary intends to continue making contributions to the plan, hence no liability with respect thereto was recognized on these financial statements.

I. Details of quantitative effect with respect to defined benefit plans on the financial statements:

	Severance pay in Israel USD in thousands	Unused sick leave USD in thousands	Pension funds USD in thousands	Benefits to retirees USD in thousands	Other benefits USD in thousands	Total USD in thousands
Amounts recognized on the	tilousaitus	tilousanus	thousands	thousands	thousands	<u>-mousanus</u>
income statement with respect to defined benefit plans:						
For the year ending on December	er 31, 2019:					
Current service cost	6,647	1,762	423	221	1,147	10,200
Interest cost	2,545	1,118	2,428	522	299	6,912
Return on plan assets based on						
discount rate	(4,430)	_	(2,113)	_	(145)	(6,688)
Real returns transferred from						
severance pay to benefits	113		_	_	_	113
Exchange rate differentials	(4,887)	2,837	397	835	265	(553)
Other changes	_	34			(35)	(1)
Total	(12)	5,751	1,135	1,578	1,531	9,983
For the year ending on December	er 31, 2018:					
Current service cost	7,272	1,786	570	221	806	10,655
Interest cost	1,997	891	2,323	453	228	5,892
Return on the plan's assets						
based on discount rate	(3,368)	_	(1,859)	_	(134)	(5,361)
Real returns transferred from						
severance pay to benefits	23	_	_	_		23
Exchange rate differentials	4,837	(2,901)	(459)	(819)	(236)	422
Other changes		(14)		(2)	19	3
Total	10,761	(238)	575	(147)	683	11,634

Notes to the consolidated financial statements

Note 14 - Liabilities with respect to employee benefits (continued)

I. Details of quantitative effect with respect to defined benefit plans on the financial statements: (continued)

For the year ending on December 31, 2017:

Current service cost Interest cost	8,600 2,785	1,997 1,046	550 2,544	325 375	721 247	12,193 6,997
Return on the plan's assets	•••	,	,			,
based on discount rate	(4,664)	_	(1,882)	_	(153)	(6,699)
Real returns transferred from						
severance pay to benefits	22	-	_	_	_	22
Exchange rate differentials	(6,420)	3,830	699	726	198	(967)
Other changes	(108)	_	-	_	276	168
Total	215	6,873	1,911	1,426	1,289	11,714
		6,873	1,911	1,426		

Expenses with respect to defined benefit plans are included under the following income statement items:

	For the ye	ar ending on D	ecember 31
	2019	2018	2017
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Operating expenses (see also section C(3) above)	9,093	10,481	10,665
Selling expenses	253	328	298
Administrative and general expenses	637	825	751
Total	9,983	11,634	11,714



Notes to the consolidated financial statements

Liabilities with respect to employee benefits (continued) Note 14 -

Details of quantitative effect with respect to defined benefit plans on the financial statements: (continued)

		For the year	For the year ending on December 31, 2019	December 31,	2019	
	Severance pay in Israel	Unused sick leave	Benefits to retirees	Pension funds ***	Other benefits	Total
	USD in	USD in	USD in	USD in	USD in	USD in
	thousands	thousands	thousands	thousands	thousands	thousands
Transaction in the present value of the commitment						
Opening balance – present value of commitment	73,617	33,258	12,132	68,331	9,575	196,913
Current service cost	6,647	1,762	221	423	1,147	10,200
Interest cost	2,545	1,118	522	2,428	299	6,912
Actuarial loss*	4,324	6,852	1,182	5,580	894	18,832
Benefits paid	(13,864)	(3,226)	(549)	(3,239)	(569)	(21,447)
Changes in exchange rate	860'9	2,837	835	842	477	11,089
Other changes	l	34	l	l	(35)	Ξ
Closing balance - present value of commitment	79,367	42,635	14,343	74,365	11,788	222,498
Change in fair value of plan's assets:						
Opening balance – fair value of plan's assets	130,702	I	I	54,710	3,793	189,205
Return on plan's assets based on discount rate	4,430	I	I	2,113	145	6,688
Re-measurement with respect to difference between actual return						
on plan's assets and return calculated based on discount rate	4,868	1	l	8,232	198	13,298
Employer contributions	1,071**	I	I	4,612	21	5,704
Benefits paid	(10,461)	1	1	(3,239)	(139)	(13,839)
Real returns transferred from severance pay to benefits	(113)	I	ſ	.	. 1	(113)
Changes in exchange rate	10,985	1	1	445	212	11,642
Closing balance – fair value of plan's assets	141,482	1		66,873	4,230	212,585
Average duration of liabilities (in years) Discount rate in % Sensitivity analysis to 1% increase in discount rate Sensitivity analysis to 1% decrease in discount rate	8 1.7 (2,505) 2,831	8.7 1.75 (2,970) 3,438	18.2 2.25-3.2 (2,550) 2,550			

The actuarial loss is primarily due to decrease in discount rates.

The Company estimates expected contributions in 2020 at USD 1.1 million. The discount rate for the USA pension plan is 3.15% and for the UK pension plan – 1.8%.



Notes to the consolidated financial statements

Liabilities with respect to employee benefits (continued) Note 14 - Details of quantitative effect with respect to defined benefit plans on the financial statements: (continued)

(15,361)10,655 5,892 (8.815)(20,062)(11,618)(5,246)5,713 189,205 5,361 thousands 220,858 196,913 12,040210,801 USD in Total 4,202 (281)(513)(448)134 (249)(86) (212)3.793 9,575 thousands USD in benefits For the year ending on December 31, 2018 56,763 1,859 (774)74,817 (3,289)(1,233)4,476 (3,289)thousands 2,323 (4,857)(4,325)54.710 *** spunj 68,331 Pension uSD in 453 (201)(590)(818) 12,132 to retirees thousands .73-4.64 (2.076)<u>a</u> Benefits USD in thousands (2,901)33,258 1 sick leave 38,584 (2,245)(2,843)(14) (2.320)2,685 891 USD in Unused (1,231)3,368 7,272 1,997 73,617 149,836 (6,217)(672)(11,974)(11,054)130,702 oay in Israel (12.827)1,221 Severance thousands USD in Re-measurement with respect to difference between actual return on plan's assets and return calculated based on discount rate Real returns transferred from severance pay to benefits Sensitivity analysis to 1% decrease in discount rate Sensitivity analysis to 1% increase in discount rate Closing balance – present value of commitment Opening balance - present value of commitment Movement in present value of commitment: Closing balance - fair value of plan's assets Return on plan's assets based on discount rate Opening balance - fair value of plan's assets Average duration of liabilities (in years) Change in fair value of plan's assets: Changes in exchange rate Changes in exchange rate Employer contributions Current service cost Discount rate in % Actuarial gain* Other changes Benefits paid Benefits paid interest cost

Most of the actuarial loss stems from an increase in the discount interest rate.

The discount rate for the USA pension funds is 4.17% and for the UK pension plan – 2.6%. *

Notes to the consolidated financial statements

Note 14 - Liabilities with respect to employee benefits (continued)

I. Details of quantitative effect with respect to defined benefit plans on the financial statements: (continued)

Other actuarial assumptions:

The principal actuarial assumptions (in addition to the interest rates applied to quantitative data as detailed above) used by the Company in order to estimate the commitments and quantitative impacts below as set forth above, are as follows:

• The projected rate of increase in wages is between 3%-5.5%.

Should the forecast wages increase rate be higher by one percentage point than the rate accounted for in calculating the obligation, post-employment benefit liabilities (other then pension) would increase by USD 16.7 million.

The aforementioned sensitivity analysis is based on reasonably potential changes to actuarial assumptions as of the end of the reported period.

The sensitivity analysis does not take into account any co-dependency between the assumptions.

• The turnover rate is estimated at between 1.1%-4.4%, depending on the age of the population (with no change from 2018).

J. Other long-term employee benefits:

(1) Paid vacation days:

In accordance with the Annual Vacation Law, 1951 and pursuant to the Company's employment agreements, Company employees are entitled to a number of paid vacation days for each work year. Employees who have left the Company prior to making use of the balance of his accrued vacation days are entitled to payment for the balance of these vacation days upon leaving. In addition, certain Company employees are entitled to days of rest they accumulate and that can also be accumulated and redeemed upon retirement. The Company's vacation commitments also include its commitments for these days.

(2) Other long-term benefits:

These benefits primarily include a bonus for academic studies of employees' children and jubilee bonus payable to employees who reach 20, 30 and 40 years of service with the Company, who are entitled to a gift presented at the annual "Decades Ceremony" held by the Company.

Notes to the consolidated financial statements

Note 14 - Liabilities with respect to employee benefits (continued)

- J. Other long-term employee benefits: (continued)
 - (3) Details of quantitative effect with respect to other long-term employee benefits on the financial statements:

manetal statements.	Vacation and rest	Other long- term benefit
	USD in thousands	USD in thousands
For the year ending on December 31, 2019:		thousands
Opening balance	44,733	3,990
Amounts recognized on the income statement with respect to defined benefit plans:		·
Current service cost	46,369	188
Interest cost	1,417	142
Exchange rate differentials	3,856	337
Actuarial loss (gains)*	5,387	299
Total	57,029	966
Benefits paid	(42,250)	(367)
Closing balance	59,512	4,589
Average duration of liabilities (in years)	8.5	11.3
For the year ending on December 31, 2018:		
Opening balance	48,799	4,429
Amounts recognized on the income statement with respect to	defined benefit pla	ns:
Current service cost	39,093	186
Interest cost	1,208	128
Exchange rate differentials	(3,491)	(306)
Actuarial loss (gains)	(2,322)	2
Total _	34,488	10
Benefits paid	(38,554)	(449)
Closing balance	44,733	3,990
Average duration of liabilities (in years)	8.5	11.7
For the year ended on December 31, 2017:		
Opening balance	42,682	4,116
Amounts recognized on the income statement with respect to	defined benefit pla	ns:
Current service cost	32,368	202
Interest cost	1,352	166
Exchange rate differentials	4,615	400
Actuarial loss (gain)	5,443	(51)
Total .	43,778	717
Benefits paid	(37,661)	(404)
Closing balance	48,799	4,429
Average duration of liabilities (in years)	8.7	12.3

^{*} The actuarial loss is primarily due to decrease in discount rates.

Note 14 - Liabilities with respect to employee benefits (continued)

J. Other long-term employee benefits: (continued)

(4) Expenses with respect to paid leave and rest days are included under the following income statement items:

	For the year	ar ending on Do	ecember 31
	2019	2018	2017
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Operating expenses	45,794	27,694	35,154
Selling expenses	3,194	1,931	2,452
Administrative and general expenses	8,041	4,863	6,173
Total	57,029	34,488	43,779

K. Early retirement plans:

•	As of Dec	ember 31
	2019	2018
	USD in thousands	USD in thousands
Obligation with respect to retirement plans	2,981	3,502
Plan assets for financing of obligation	(2,909)	(4,071)
Net liability (asset)	72	(569)

L. Additional information:

(1) Agreement with the pilots

On October 29, 2018, the Company, the employee representation and the New Histadrut HaOvdim Haclalit signed an agreement, reflecting the agreements reached by the Company and the pilots, effective as from November 1, 2018 through October 31, 2024 ("the agreement" and "the agreement term", respectively). These negotiations were due to the need for improved efficiency and adjustments to pilot operations, in view of the amendment of the Aviation Regulations (Aircraft operation and flying rules), 1981 ("the regulations"), issued on May 10, 2016, which became effective on October 29, 2018 ("the amendment to the regulations"). The amendment to the regulations adopts in Israeli Law the current stipulations existing in US regulations with regard to Flight and Duty Time Limitations (FTL), such as minimum rest periods between flights and so forth. The agreement stipulates measures that would allow for more efficient commercial operations in the new era of aviation regulation and for benefits – for both the Company and the pilots, and should allow Company operations to grow, Company operations to be more efficient, with adaptation to the requirements set forth in the regulations, as well as improvement to pilots' quality of living.

Notes to the consolidated financial statements

Note 14 - Liabilities with respect to employee benefits (continued)

L. Additional information: (continued)

(1) Agreement with the pilots (continued)

The agreement also stipulates arrangements with regard to pilot remuneration, including measures to hedge the budget framework for cost of pilots' wages, arrangements with regard to discontinuation of certain variable pay components (such as various compensation for flight operations), in exchange for increase in fixed pay, arrangements with regard to gross-up, establishment of incentives for pilots with respect to achievement of their personal flight plan and setting up measures for bonus and pay increase contingent on earnings. The agreement also stipulates a quota for wet leased aircraft, agreed by the pilots, mechanism for settlement of disputes, commitment by the pilots not to take any industrial action during the term of the agreement and so forth. The agreement was approved by the Company Board of Directors, the employee representation and the New Histadrut HaOvdim Haclalit after being approved by a majority of Company pilots.

Note that this agreement has no material effect on balances of liabilities with respect to employee benefits, primarily due to adjustment provisions in place in the agreement, that exclude the fixed pay raise, subject of this agreement, with regard to calculation of these liabilities.

(2) For more information about current liabilities with respect to employee benefits provided to key managers, see Note 22.E.

Note 15 - Provisions and contingent liabilities

In accordance with IAS 37, provisions are included with respect to lawsuits and legal proceedings, expected to be subject to negative cash flow (with a likelihood of 50% or higher) which Company management believes based, inter alia, on the opinion of legal counsel, to be appropriate under the circumstances.

Therefore, the financial statements include appropriate provisions with respect to such lawsuits and legal proceedings brought against the Company, which Company management believes are more likely than not to be upheld, even though the Company denies such claims.

Regarding critical accounting considerations and key sources for uncertainty estimates used in determining the value of the liability in the Financial Statements, see Note 2.C(2).

As of December 31, 2019, legal claims were filed against the Company in the total amount of USD 1,182 million, as well as unquantified legal claims in monetary amounts. For these claims, the Company recognized a provision in the financial statements in the amount of USD 23.7 million. In management's opinion, based on the opinion of its legal counsel, it is not expected that the Company will have exposure to additional loss in respect of the aforesaid claims above the amounts of provisions included in the financial statements.

Note 15 - Provisions and contingent liabilities (continued)

A. Changes in provisions:

	respect to dispute over excess in severance pay fund for eligible employees*	Other provisions	Total
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Balance as of January 1, 2018	9,426	29,580	39,006
Additional provisions recognized (including adjustment of existing			
provisions)	-	3,213	3,213
Amounts used and de-recognized			
during the year	_	(22,671)	(22,671)
Effect of exchange rates	(686)	(309)	(995)
Balance as of December 31, 2018	8,740	9,813	18,553
Other provisions recognized			
(including updates to existing			
provisions)		7,659	7,659
Amounts used and de-recognized			
during the year		(3,569)	(3,569)
Effect of exchange rates	777	321	1,098
Balance as of December 31, 2019	9,517	14,224	23,741

State of Israel with

^{*} See Note 14.C.(2) with regard to liabilities in respect of employee benefits.



Notes to the consolidated financial statements

Note 15 - Contingent liabilities and provisions (continued)

. Details of major legal proceedings:

Below are details of class action lawsuits brought against the Company:

; effects	ny	a provision	financial	vith respect	iit, based	nent	and based	on of legal																			
Accounting effects	The Company	recognized	on its 2018 financial	statements with respect	to this lawsuit, based	on management	assessment and based	on the opinion of legal	counsel.																<u>.</u>		
Status	In January 2020, after the date of the	statement of financial position, the Court recognized a provision	granted class action status. Pursuant to	the ruling, class members are those	directly impacted customers who	shipped cargo to / from Israel (other than	from / to the USA), from January 1,	2000 to the end date of the arrangement,	but no sooner than February 14, 2006, as	well as those indirectly impacted	customers of the directly impacted	customers, who purchased from the	directly impacted customers cargo	transportation services to / from Israel	(other than from / to the USA) in the	aforementioned period. The relief sought	is compensation for damage incurred by	class members, being the difference	between the price actually charged due	to the alleged co-ordination, including	the fuel and security surcharges, and the	price that would have been charged in a	competitive market absent the alleged	co-ordination. The Company intends to	file a motion to appeal to the Supreme	Court the ruling by the District Court	granting class action status.
Lawsuit amount	NIS 473 million																							-			
Lawsuit subject	The motion for approval	alleges an extensive	global restrictive trade	practice for co-ordination	of various price	components for air	transport of cargo, and in	particular the fuel	surcharge and the security	surcharge. The motion	was also brought against	British Airways,	Lufthansa and Swiss	airlines.													
Lawsuit type / Court	Motion for approval of	class action status /	Central District Court																								
Lawsuit filed on	February 2013																										
No.	-																										

→ 2019



Notes to the consolidated financial statements

Note 15 - Contingent liabilities and provisions (continued)

B. Details of major legal proceedings:

Details of major legal proceedings:

Below are details of class action lawsuits brought against the Company:

ects		vision		e third	with	wsuit,	ement	based	flegal																		-
Accounting effects	The Company	recognized a provision	on its financial	statements for the third	quarter of 2019 with	respect to this lawsuit,	based on management	assessment and based	on the opinion of legal	ısel.																	
Acc	The	reco	on it	state	quar	resp	base	asse	on tl	connsel										_							_
Status	In September 2019, the Court granted	class action status. Pursuant to the	decision, the Group is defined as all the	Company's customers that purchased a	flight ticket from the Company during	the seven-year period prior to the filing	of the claim, who did not board the	flight or the flight segment, and who	have not received a refund for all the	relevant airport taxes, directly or	indirectly (including a refund through	the travel agent from which the ticket	was purchased), where the Company did	not transfer to the different airports the	amounts collected to that end or can	claim their refund from the airport	authorities. The remedies requested by	the plaintiff include a refund of the	amounts owed by the Company to	members of the Group, with the addition	of interest and linkage differences from	the date on which said amounts should	have been refunded and a court order	instructing the Company to notify its	customers of their rights for airport tax	refund.	
Lawsuit amount	NIS 60 million	(NIS 257 for	personal claim)																								
Lawsuit subject	The motion alleges failure	to reimburse airport fees	and/or taxes charged by	the Company to	customers upon charging	for airline tickets, in cases	where passengers failed to	show up for the flight.																			
Lawsuit type / Court	Motion for approval of	class action status/	Central District Court																								
Lawsuit filed on	January 2015																										
No.	2																										-

שלשאלל**) אול אאלל (בוא**לם) אל הפי בבית בעולם

Notes to the consolidated financial statements El Al Israel Airlines Ltd.

Note 15 - Contingent liabilities and provisions (continued)

B. Details of major legal proceedings:

Below are details of class action lawsuits brought against the Company:

Z o.	Lawsuit filed on	Lawsuit type / Court	Lawsuit subject	Lawsuit amount	Status	Accounting effects
3	April 2015	Class action lawsuit /	The lawsuit alleges that	NIS 1.3 billion	In November 2017, the Court granted	The Company
		Tel Aviv District	the Company has	(NIS 7,300 for	class action status. Pursuant to the	recognized a provision
		Court	unilaterally modified the	personal claim)	decision, the Group is defined as all club	on its 2017 financial
			terms and conditions of		members who, on the date of each of the	statements, and later
			the loyalty club plan, in		changes in the club's program, held	on revised the
			several attributes which		membership points whose value had	provision in the fourth
			all significantly degrade		declined due to said changes In	quarter of 2019, with
			terms and conditions of		December 2017, the Company filed a	respect to this lawsuit,
			the loyalty club plan, with		motion to appeal to the Supreme Court	based on management
			material economic impact		the ruling by the Court granting class	assessment and based
			to the value of points		action status. Concurrently, the parties	on the opinion of legal
			accumulated by class		launched a mediation proceeding, which	counsel.
			members.		was concluded un-successfully in	
					February 2019. The motion to appeal	
					was denied in October 2019, and the	
					parties agreed to re-launch the mediation	
					proceeding.	
4	August 2016	Motion for approval of	The motion alleges that	Un-quantified	The Company has filed its response to	Company's
		class action status /	the Company is engaged		the motion. After a pre-trial hearing of	management believes,
		Central District Court	in advertising, marketing		the motion, the plaintiff filed a motion to	based on the opinion
			and sale of airline tickets		amend the original motion. The motion	of its legal counsel,
			in accordance with a		is in pre-trial proceedings.	that it is more likely
			flight schedule issued by			than not that the
			the Company, whereas it			motion will be
			does not have sufficient			dismissed.
			_			
			the tirst place.			



Notes to the consolidated financial statements

Note 15 - Contingent liabilities and provisions (continued)

B. Details of major legal proceedings:

Details of major legal proceedings: Below are details of class action lawsuits brought against the Company:

No.	Lawsuit filed on	Lawsuit type / Court	Lawsuit subject	Lawsuit amount	Status	Accounting effects
S	December 2016	Motion for approval of	The motion alleges that	NIS 92.3 million	The Company has filed its response	Company's management
		class action status /	the Company charges	(USD 179.8 for	to the motion. The parties have	believes, based on the
		Central District Court	customers who make	personal claim)	launched a mediation proceeding.	opinion of its legal
			changes to their flight			counsel, that it is more
			ticket an additional fee,			likely than not that the
			equal to the difference			motion will be
			between the price of the			dismissed.
			original flight and the			
			price of the alternative			
			flight, when the			
			alternative flight has a			
			lower price.			
9	December 2016	Motion for approval of	The motion alleges	NIS 60 million	The Company has filed its response	The settlement
		class action status /	discrimination in charging		to the motion. After discussions	agreement amount is
		Central District Court	membership fees for the		between the parties, in February	negligible,
			Matmid frequent flyer		2020, after the date of the statement	
			club.		of financial position, a motion for	
					approval of a settlement agreement	
					was filed with the Court.	



Notes to the consolidated financial statements

Note 15 — Contingent liabilities and provisions (continued)

B. Details of major legal proceedings:

Below are details of class action lawsuits brought against the Company:

							_													
The Company recognized a provision on its 2017 financial	to this lawsuit, based on	management assessment and based on the	opinion of legal counsel.																	
The Company has filed its response to the motion. The motion is in the summation stage.													_							
NIS 44,615 for personal claim																				
The motion alleges that in case of delay or cancellation of a flight,	violation of the Aviation	Services Act, 2012 as well as in breach of other	obligations,	motion consists, inter alia,	of Company customers	whose flights have been	canceled and who were	not reimbursed for the	flight cost or offered an	alternative flight, at their	choice, Company	customers who did not	receive assistance services	and information sheets	with regard to their rights	to benefits, and	Company customers who	have received a	misleading response from	the Company.
Motion for approval of class action status / Central District Court																				
February 2017		···																		
7					_															

→ 2019



Notes to the consolidated financial statements

Note 15 - Contingent liabilities and provisions (continued)

B. Details of major legal proceedings:

Details of major legal proceedings:

Below are details of class action lawsuits brought against the Company:

No.	Lawsuit filed on	Lawsuit type / Court	Lawsuit subject	Lawsuit amount	Status	Accounting effects
∞	October and November 2017	Motion for approval of class action status / Central District Court	In November 2018, the plaintiff filed a joint motion for class action status, alleging that in many cases, in-flight service is not provided in full, as passengers do not get the promised entertainment services.	NIS 70 million	The Company has filed its response to the joint motion. The proceeding has a pre-trial hearing scheduled.	Company's management believes, based on the opinion of its legal counsel, that it is more likely than not that the motion will be dismissed.
6	October, 2017	Motion for approval of class action status / Central District Court	The motion states various allegations with regard to seats on aircraft that are subject to restriction of their reclined position.	NIS 33 million (NIS 577 for personal claim)	The Company has filed its response to the motion. The proceeding has a pretrial hearing scheduled.	Company's management believes, based on the opinion of its legal counsel, that it is more likely than not that the motion will be dismissed.
10	February 2018	Motion for approval of class action status / Central District Court	The motion alleges that the Company has abused its position as a certified monopoly in the Tel Aviv-Mumbai route, by charging an unfairly high price to customers who are timesensitive, further alleging that the fact that Indian airlines avoid entering the Tel Aviv-Mumbai route constitutes a restrictive trade practice.	NIS 321 million (NIS 11,250 for personal claim)	The Company has filed its response to the motion. After the pre-trial hearing, it was agreed that the cause of restrictive trade practice and the relief with regard to non-monetary damage would be removed from the motion and lawsuit. Moreover, the Company was allowed to file a complementary response, which was filed in February 2020, after the date of the statement of financial position; this proceeding has another pre-trial hearing scheduled.	Company's management believes, based on the opinion of its legal counsel, that it is more likely than not that the motion will be dismissed.



Notes to the consolidated financial statements

Note 15 — Contingent liabilities and provisions (continued)

B. Details of major legal proceedings:

Below are details of class action lawsuits brought against the Company:

Company's management believes, based on the opinion of its legal counsel, that it is more likely than not that the motion will be dismissed.	At this preliminary stage, it is impossible to assess the odds of the claim.	At this preliminary stage, it is impossible to assess the odds of the claim.
The Company has filed its response to the amended motion, as well as a motion to reject the motion out of hand. The proceeding has a pre-trial hearing scheduled.	The Company has filed a motion to reject the motion out of hand.	The Company has yet to file its response to the motion.
NIS 612 million (NIS 371 for personal claim)	NIS 297 million (NIS 3,080 for personal claim)	NIS 60.8 million (NIS 3,120 for personal claim)
The Company charges an unlawful "security fee".	The motion alleges that the Company calculates different and misleading departure times, in order to reduce flight delays on record, designed to purposefully avoid payment of monetary compensation to passengers.	The motion alleges that the Company does not compensate passengers who have purchased a flight ticket consisting of two legs, where the first leg of the flight was delayed for less than 8 hours, which caused passengers to miss the subsequent leg, thereby causing them a delay longer than 8 hours.
Amended motion for approval of class action status / Central District Court	Motion for approval of class action status / Central District Court	Motion for approval of class action status / Central District Court
March 2018	January 2019	December 2019
=	2	13



Notes to the consolidated financial statements

Note 15 - Contingent liabilities and provisions (continued)

. Details of major legal proceedings:

Below are details of class action lawsuits brought against the Company:

Derivative lawsuit:

	At this preliminary stage, it is impossible to assess the odds of the claim.
	The Company received a verdict ordering the motion for document discovery to be erased; in June 2019, a motion for approval of derivative lawsuit status was filed with the Court. The Court ruled that this proceeding should be delayed until ISA (Israel Securities Authority) would file its position, no later than May 24, 2020. Therefore, the Company has yet to file its response with the Court.
	million
	The plaintiff, who owns 247 ordinary Company shares, alleges that the motion was filed further to a criminal investigation of Mr. Pinchas Ginzburg, a former Board member and shareholder of the Company, alleging use of inside information available to him, based on his position and role with the Company, when entering into a transaction to sell part of his holding of Company shares in July 2017.
lawsuit:	Motion for approval of derivative lawsuit status / Central District Court
Derivative lawsuit:	November Motion for 2018 approval of derivative lawsuit stat Central Dis Court
	4

Other than the entries listed in the table above, other motions for class action status have been brought against the Company, as of December 31, 2019, amounting in total to NIS 79.2 million (about USD 22.9 million). With respect to all these motions, the Company has recognized a provision on its financial statements whose amount is non-material.

→ 2019

Notes to the consolidated financial statements

Note 15 - Contingent liabilities and provisions (continued)

B. Details of major legal proceedings: (continued)

Class action cases that have been concluded:

- (15) In February 2019, the Court issued a verdict confirming the motion to withdraw and denying the claim filed by the Israeli Consumer Affairs Council, amounting to USD 40.5 million, which alleged that the Company operated in contravention of the Airport Licensing Regulations (Transfer, assignment and redemption of transport document in scheduled flights), 1983, by setting restrictive conditions for some tickets with regard to ticket redemption, transfer or assignment. It is noted that in respect of this lawsuit, the Company did not recognize a provision in its financial statements and did not compensate the applicants or their attorneys for their withdrawal from the class action.
- (16) Further to Note 15.B.(3) to the 2018 financial statements, regarding a motion for class action status, amounting to NIS 83.5 million, alleging a breach of obligation pursuant to the Disabled Persons' Equality Act, to operate a hearing accessory system in the Ben Gurion Airport, in March 2019 a verdict was issued approving the settlement agreement filed by the parties, in a negligible amount.
- (17) Further to note 15(b)(14) of annual financial statements for 2018, in connection with a motion to certify a class action, in the amount of NIS 300 million, which claimed that the Company and Diners, in their advertisements, are deliberately misleading the holders of Diners Play Card, and do not specify that there is a limit on the monthly number of points that may be accumulated when using the Card to make payments to government ministries, in May 2019, subsequent to the financial position statement date, the court issued a verdict approving the motion to dismiss the certification motion in limine, which was filed by the Company and Diners and ordered that the motion be stricken and required the applicant to pay expenses.
- (18) Further to Note 15.B.(2) to the 2018 financial statements, regarding a motion for class action status, filed with and accepted by the district Court in Jerusalem, with respect to information on the Company's website regarding the conditions for changing and canceling airline tickets, in June 2019, the Court issued a verdict approving and validating the settlement agreement reached by the parties. As part of the settlement agreement approved by the court, it was agreed that the Company would make several changes in the process of purchasing airline tickets on its website, and the transmission of information to its customers at the end of the process. In addition, it was agreed that the Company would pay compensation to its customers, offer a discount on flight ticket changes and pay compensation to the plaintiff and attorney's fees to his lawyers, in the total amount of NIS 7 million ("the Total Settlement Amount"). It is noted that an appropriate provision in respect of the Total Settlement Amount was recognized in the Company's financial statements in previous years. The verdict does not have a significant impact on the Company's financial results.

Note 15 - Contingent liabilities and provisions (continued)

B. Details of major legal proceedings: (continued)

Class action cases that have been concluded:

- (19) Further to Note 15.B.(18) to the annual financial statements, regarding a motion for class action status, which was filed against the Company with the Tel Aviv-Jaffa Labor Court, amounting to NIS 131,609 for the personal claim and NIS 205 million for the class claim, which alleged that the Company's payment to its aircrew and flight attendants, in foreign currency, which is defined by the Company as reimbursement of meals and lodging expenses ("per-diem payments"), constitutes wages rather than reimbursement of costs, and the provisions of collective agreements defining per-diem payments as reimbursement of expenses which are not part of the wages, are unlawful and should be canceled, in September 2019 the Court issued a verdict granting the motion to withdraw, which was filed by the applicants and dismissed the lawsuit. It is noted that in respect of this lawsuit, the Company did not recognize a provision in its financial statements and did not compensate the applicants or their attorneys for their withdrawal from the class action.
- (20) Further to Note 15.B.(9) to the 2018 annual financial statements, regarding a motion for class action status, which was filed against the Company with the Tel Aviv District Court ("the Motion"), according to which the Company and/or its employees are deliberately delaying flights, while hurting consumers that are forced to waste time waiting on the aircraft or on the ground, and which claimed personal damages in the amount of NIS 3,000 and class damages estimated at dozens of million of shekels, in November 2019, subsequent to the financial position statement date, a verdict was issued in which the Court granted the motion to withdraw that was filed by the applicants (among others, due to the regulator's position, which was filed during the proceedings), dismissed the Motion and denied the personal damages claimed by the plaintiffs. Note that in respect of this lawsuit, the Company did not recognize a provision on its financial statements and did not compensate the applicants or their attorneys for their withdrawal from the class action.
- (21) Further to Note 15.B.(6) to the 2018 financial statements, regarding El Al flights which, due to various constraints, were conducted by wet lease (leasing an aircraft with its crew) from a foreign Company. In September 2019, a signed settlement agreement was filed for approval by the Court, whereby the parties agreed that for three years, details of flights that use a wet lease would be listed online, the Company would allow its customers, subject to certain conditions, to cancel with no fee payable flights announced that they would be conducted by wet lease, and agreed to allow class members to join the Matmid frequent flyer club at no cost, or to credit number of club points to class members who are already members of the Matmid frequent flyer club, at a negligable amount.

Note 15 - Contingent liabilities and provisions (continued)

B. Details of major legal proceedings: (continued)

Class action cases that have been concluded: (continued)

(22) In October 2019, a motion for class action status was filed against the Company, amounting to NIS 150 million, alleging that one or more Company aircraft, including the aircraft named "Rishon LeZion", are allegedly old and un-maintained, used by the Company to transport paying passengers to several destinations, and that flight conditions in these aircraft materially differ from reasonable conditions and by comparison to other Company aircraft. In January 2020, after the date of the statement of financial position, the Court issued a verdict confirming the plaintiffs' withdrawal from the motion and rejected their personal claims. Note that in respect of this lawsuit, the Company did not recognize a provision on its financial statements.

Details of other major legal proceedings:

(23) In February 2013, the Company received a statement of claim in the amount of NIS 56 million, which was filed against it with the Tel Aviv District Labor Court by 130 security workers who, as alleged in the statement of claim, were/are employed by the Company as assistant security officers sent to various destinations as needed, for flight security duties. The plaintiffs asked the Court to issue a declaratory relief which will determine that the collective work agreement regulating the rights of workers at the Company applies to the plaintiffs and to order monetary remedies for the various salary components. In April 2016 the Company received an amended statement of claim pursuant to which, inter alia, the amount of the claim was quantified as NIS 86 million, the components of the claim were updated and the number of plaintiffs was now 126. In July 2017, the court issued a verdict dismissing most of the plaintiffs' allegations, including their demand to issue a declaratory relief to determine that the collective work agreement regulating the rights of workers at the Company applies to the plaintiffs, and approved their entitlement for the payment of several wage components. In May 2019, a supplementary verdict was issued, determining the amount of wage differences to which the plaintiffs are entitled in connection with the arguments that were accepted by the Court. In May 2019, the Company filed an appeal against the verdict with the national court, with respect to the components imputed to the Company, and at the same time the plaintiffs filed an appeal with the national court concerning the dismissal of the declaratory relief, as stated, and regarding the components that were dismissed by the court. In respect of this claim, the Company recognized a provision based on management's estimate and the opinion of its legal counsels.



Notes to the consolidated financial statements

Note 15 - Contingent liabilities and provisions (continued)

B. Details of major legal proceedings: (continued)

Details of other major legal proceedings: (continued)

(24) In August 2014 a lawsuit was filed against the Company by the State of Israel – Ministry of Finance with the Central District Court, in the amount of NIS 58 million. The lawsuit deals with the State's demand for the restitution of funds transferred as consideration from the Company's securities to cover a deficit in the severance pay fund of the Company's employees as part of the Company's privatization in 2003. It is noted that the deficit, as defined in the Agreement, was fully covered in 2007 and there remained a surplus amount between the proceeds of issuances carried out by the Company and the State and the amount deposited in the central severance fund for "entitled employees," as described in the Company's financial statements (see Note 14c.(2)). It was further claimed that the Company received additional proceeds from the issue of options to Company employees, which was to be transferred to the aforesaid severance pay fund. Furthermore, the lawsuit includes an injunction for the provision of accounts regarding the severance pay fund and the claimed deficit.

Regarding a provision made regarding the surplus in the proceeds of the issuance, see note 14(c)(2) above. In line with management's estimates, based on the opinion of its legal counsels, no additional provision was included in the financial statements.

In March 2015, the Ministry of Finance filed an additional claim against the Company with the Central District Court in Lod in the amount of NIS 77 million, regarding profits from the investment of money in the severance pay fund, plus surpluses deriving from accounting regulations (for a non-quantified amount).

In its lawsuit, the Ministry of Finance claimed that some of the surplus in the severance pay fund was created prior to the date on which the State was supposed to cover the deficit in the severance fund; consequently, the amount required by the State to cover the deficit should have been significantly lower than the amount paid in practice, due to reasons related to profits from investments in the fund and a change in IFRS. Therefore, a claim was filed for the reimbursement of these sums.

In March 2016, the Ministry of Finance filed an amended statement of claim against the Company with the Lod Central District Court in the amount of NIS 125 million. The amended statement of claim alleges excess deposits as a result of profits from investments in the severance pay fund and not (as contended in the second original claim from March 2015) excess deposits as a result of changes in the accounting standards. Regarding the additional claim, management estimates, based on the opinion of its legal counsels, that it is more likely than not that the claim will be dismissed.

C.86 ◆ 2019

Note 15 - Contingent liabilities and provisions (continued)

B. Details of major legal proceedings: (continued)

Details of other major legal proceedings (continued)

Furthermore, regarding the request of an entity known as the "El Al Workers' Action Committee" to join the Ministry of Finance's lawsuit as a defendant and the request made by the workers' union and General Labor Federation in July 2016, the Court decided, with the parties' consent, to dismiss the Action Committee's motion to join and to grant the motion to join of the workers' union and the General Labor Federation as formal defendants. The Court ruled that the workers' union and the General Labor Federation will not be able to make claims regarding their entitlement to the funds vis-à-vis the Company

In May 2019, the Ministry of Finance filed an amended statement of claim against the Company with regard to the second claim, whereby the amount of the second claim was increased, from NIS 125 million to NIS 133 million, and adding as formal defendants the El Al employee representation and by the New Histadrut HaOvdim Haclalit as ruled by the Court in July 2016 with regard to adding these as formal defendants and further to the parties' consent on this matter, without allowing the formal defendants to make any claims against the Company with regard to employee eligibility to funds. In August 2019, the Company filed an amended statement of claim. For a partial verdict dated May 3, 2020, after the date of the statement of financial position, approving the Company request to release part of the excess in central severance pay funds opened in conjunction with the privatization of the Company, see Note 14C.(2) above.

(25) In November 2015, a lawsuit was filed against the Company with the Central District Court in the amount of USD 20 million. The main allegations in the lawsuit concern breach of contract, damages and unjust enrichment as part of a credit card joint venture in the United States between the Company's frequent flyer club and Heritage Affinity Services Ltd., a company registered in the State of New York, with a wholly-owned subsidiary incorporated in Israel. The Company has submitted a statement of defense as well as a statement of claim in the amount of USD 1.9 million, in respect of HAS' debts to the Company, in addition to temporary motions to deposit collateral and forfeiture. The evidentiary state of this proceeding has been completed, and it is now in the summation stage. The Company's management believes, based on the opinion of its legal counsel, that it is more likely than not that the motion will be dismissed.

Note16 - Income tax

Deferred taxes are recognized in respect of temporary differences between the value of assets and liabilities for tax purposes and their carrying amount in the financial statements. The deferred tax balances (assets or liabilities) are calculated using the tax rate expected to be in effect upon their realization, in accordance with tax laws substantively enacted as of December 31, 2019, as set forth below.

The calculation of deferred taxes does not take into account taxes that would apply in case of realization of investments in investees, since these temporary differences are under the Company's control and are not expected to reverse in the foreseeable future.

A. Deferred tax balances:

The composition of deferred tax assets (liabilities) are set forth below:

	Balance as of January 1, 2019	Recognized in profit and loss	Recognized on other comprehensive income	Balance as of December 31, 2019
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Timing differences:				
Fixed Assets	(181,038)	(24,129)		(205,167)
Derivative Financial Instruments Provisions, doubtful debt and liabilities with respect to employee	7,274	256	(6,498)	1,032
benefits	12,932	4,284	1,006	18,222
Total	(160,832)	(19,589)	(5,492)	(185,913)
Unutilized tax losses and benefits:				
Losses for tax purposes *	94,138 **	37,252		131,390
	(66,694)			
Total	**	17,663	(5,492)	(54,523)

Notes to the consolidated financial statements

Note16 - Income tax (continued)

A. Deferred tax balances: (continued)

	Balance as of January 1, 2018	Recognized in profit and loss	Recognized on other comprehensive income	Balance as of December 31, 2018
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Timing differences:				
Fixed Assets	(174,256)	(6,782)	_	(181,038)
Derivative Financial Instruments Provisions, doubtful debt and liabilities	(4,203)	_	11,477	7,274
with respect to employee benefits	19,321	(5,624)	(765)	12,932
Total	(159,138)	(12,406)	10,712	(160,832)
Unutilized tax losses and benefits: Losses for tax purposes	60,698**	28,388		89,086
Total	(98,440)**	15,982	10,712	(71,746)

- * The balance of the Company's carryforward tax losses at the end of 2019 was USD 571.1 million For the entire amount, the Company recognized a tax asset in its financial statements (at the end of 2018: approx. USD 387.3 million).
- ** See Note 2.D. regarding the effect of adopting IFRS 16 on the balance of deferred tax balances.

Note16 - Income tax (continued)

B. Effective tax:

	For	the year endir December 31	ng on
	2019	2018	2017
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Profit (loss) before income tax and before the			
Company's share			
of associated companies' profits (but incl. revaluation			
of Maman options)	(77,830)	(68,568)	7,774
Statutory tax rate	23%	23%	24%
Tax expense (tax benefit) at statutory tax rates	(17,901)	(15,771)	1,866
Additional tax in respect of:			
Non-deductible expenses (see Note 15.B.(24) above)	636	271	1,049
Adjustments for changes in tax rates	_	_	(347)
Other provisions	304	(81)	480
Total income tax (tax benefit) presented in the statement of income	(16,961)	(15,581)	3,048

C. Tax laws applicable to the Company:

- (1) Pursuant to the Income Tax Regulations (Rules for Accounting for Foreign Investors Companies and Certain Partnerships and Setting their Taxable Income), 1986, the results of the Company and some of its subsidiaries are measured on a dollar basis for tax purposes. Some of the subsidiaries are assessed jointly with the Company.
- (2) The Company is deemed an industrial company under the Law for the Encouragement of Industry (Taxes), 1969 and, accordingly, is entitled to accelerated depreciation rates on aircraft and equipment. Pursuant to the Income Tax Regulations Depreciation, 1941, the Company is entitled to depreciate the cost of these assets at an annual rate of 30% and for engines, to depreciate at an annual rate of 40%.

D. Final assessments:

The Company has received tax assessments considered final up to and including the 2002 tax year. In addition, the Company has tax assessments which are considered final up to and including the 2014 tax year.



Note 17 - Capital and surplus

The Company's share capital:

	Regis	stered	Issued and	d paid up	
	Special share	Ordinary shares	Special share	Ordinary shares	
	NIS 1 par value	NIS 1 par value	NIS 1 par value	NIS 1 par value	
	NIS	NIS	NIS	NIS	
Balance as of					
December 31, 2019 and 2018	1	1,000,000,000	1	495,719,135	

B. The State's Special Share and the rights related thereto:

On May 18, 2003, the Company allocated a special share to the Government of Israel that cannot be sold or transferred. This share was designed to protect the State's vital interests, in accordance with the following Government resolutions:

- Maintaining the Company's existence as an Israeli company, subject to Israeli law;
- Maintaining the operating capability and the flight capability of carrying passengers, and cargo, above a minimum established level;
- Preventing any hostile interests or entities from harming the vital interests of the State, from being an interested party in the Company or having any impact in any other way on its management;
- Maintaining security and safety arrangements as determined by State bodies on behalf of the State.

In addition, the Government Companies Order (Declaration of Vital Interest to the State in El Al Israel Airlines Ltd.), 5765-2004, provides that the State has a vital interest in connection with the Company, to allow the effective use of essential assets (aircraft with a minimum flight capacity, as defined in the Company's articles of association), in emergency times or for safety purposes to secure the continued existence of activity that is essential to the security of the State and the Company will employ, at all times, Israeli air personnel, and in Israel, Israeli land personnel, that are trained and licensed as required for the operation of the essential assets - all in the number that is at least the number required for the continuous and simultaneous operation of all of the essential assets during an emergency or for security needs As of the signing date of these consolidated financial statements, the provisions of the Order do not require the Company to make any change in the manner of operation or any change in the composition of its employees.

Notes to the consolidated financial statements

Note 17 - Capital and surplus (continued)

C. Dividends:

Pursuant to the Company's dividend distribution policy, the Company distributes dividends from time to time, at the discretion of the Board of Directors and subject to the Company's needs.

The implementation of this policy is subject to the provisions of any relevant law as well as assessments made by the Company's board of directors regarding the Company's ability to meet its existing and future liabilities and taking into account the Company's existing and future liquidity, business plans and activities. The adoption of this policy does not derogate from the authority of the Company's board of directors to decide on a change, amendment and/or abolition of the dividend policy that established in said resolution, and/or to approve additional distributions as permitted by the law and/or to decide on a reduction in distributions or to preclude them altogether, taking into account the Company's liquidity, activities and changing business condition from time to time.

Note 18 - Derivative financial instruments and hedge accounting

A. Management of financial risks and their origin:

The Company uses a range of derivative financial instruments to manage exposure to changes in the price of jet fuel, which has a direct impact on the Company's operating expenses, as well as exposure to exchange rates, largely arising from the Company's salary expenses, which are mostly in Israeli currency. The Company also has certain exposure, limited in scope, to other currencies, mainly due to the surplus of receipts over payments in these currencies.

The Company's board of directors is responsible for approving a market risk management policy and supervises the implementation of the policy through the Market Risk Management Committee. The Board of Directors is responsible for setting and revising policy. The Committee is responsible for defining and updating the policy, supervising the policy's implementation and issuing instructions/approvals for Company management to deviate from implementing the policy according to various developments (this Committee receives monthly reports from the CFO). The Company's CEO is responsible for making decisions regarding implementing hedging agreements in practice in accordance with the Committee's policy and guidelines.

The Company's finance division provides services to its business activities, provides access to local and international financial markets, supervises and manages the financial risks involved in the Company's activities by way of internal reports that analyze levels of exposure to risk according to their degree and strength.

As of December 31, 2019, the Company's derivative instruments are designated as cash flow hedges for accounting purposes. The hedging ratios are documented by the Company on the date of entry into the hedge transaction. The documentation identifies the hedging instrument, the hedged item, the hedged risk and the applied hedge strategy, and examines to what extent the strategy is consistent with the Company's hedging policy.

Note 18 - Derivative financial instruments and hedge accounting (continued)

B. Accounting policy:

The Company has made an early adoption of IFRS 9, and therefore the entry into effect of the standard in its entirety has no impact on the Company's accounting policy with respect to hedges. Accordingly, changes in the value of derivative financial instruments intended to hedge cash flows are first recognized in the statement of other comprehensive profit (and in the Company's equity) and are then charged to the profit and loss statement, with the projected hedged transaction listed in the profit and loss statement (for instance, the purchase of jet fuel). In particular, on the date of recognizing the results of the hedging transaction in the statement of income, the results of the jet fuel hedging transactions are recognized in operating expenses, while forward contracts for hedging against changes in the NIS/USD exchange rate are recognized in payroll expenses, which constitute the projected hedged transaction for these purposes.

When the hedging by options is made using their internal value only, the component of time in respect of these options will also be recognized in other comprehensive income (and presented in the statement of changes in equity in a separate capital reserve) and will be classified to profit and loss upon the occurrence of the hedged transaction or, under certain conditions, on prior dates.

Pursuant to the provisions of IFRS 9, the Company is permitted to hedge the changes in the prices of jet fuel also for the specific risk of changes in the raw material price (crude oil), for example. Furthermore, assessing the effectiveness of hedges is performed prospectively by means of a test based on "economic ratios". Note 18 — Derivative financial instruments and hedge accounting (continued)

C. Composition of derivative financial instruments on the statement of financial position:

		As of Decemb	oer 31, 2019	
	Contractual payment (receipt) date	Nominal amount USD in	Current assets USD in	Non- current assets USD in
		thousands	thousands	thousands
Derivative financial instruments				
designated as hedging items:				
Jet fuel hedging transactions	1/20-12/21	137,974	3,572	2,229
Interest hedging transactions *	8/20-8/30	469,066	3	4,024
Exchange rate hedging transactions	1/20-8/29	85,309	1,131	_
Total assets for derivative financial				
instruments			4,706	6,253

Note 18 - Derivative financial instruments and hedge accounting (continued)

C. Composition of derivative financial instruments on the statement of financial position: (continued)

		As of Decemb	per 31, 2019		
	Contractual payment (receipt) date	Nominal amount	Current liabilities	Non- current liabilities	Total fair value
		USD i	n thousands		
Derivative financial					
instruments designated as					
hedging items:					
Jet fuel hedging					
transactions	1/20-12/21	137,974	(3,735)	_	2,066
Interest hedging					
transactions*	8/20-8/30	469,066	_	(7,158)	(3,131)
Exchange rate hedging					
transactions	1/20-8/29	85,309		(2,689)	(1,558)
Total assets for derivative					
financial instruments			(3,735)	(9,847)	(2,623)

	As	s of December	31, 2018	
	Contractual payment (receipt) date	Nominal amount	Current assets	Non-current assets
		USD in	thousands	
Derivative financial				
instruments designated as				
hedging items:				
Interest hedging transactions *	7/19-1/30	342,373	895	795
Total assets for derivative		ŕ		
financial instruments			895	795
ALLEMAN ALLE MILLVILLE				-

Notes to the consolidated financial statements

Note 18 - Derivative financial instruments and hedge accounting (continued)

C. Composition of derivative financial instruments on the statement of financial position: (continued)

		As of D	ecember 31,	2018	
	Contractual payment (receipt) date	Nominal amount USD in thousands	Current liabilities USD in thousands	Non- current liabilities USD in thousands	Total fair value USD in thousands
Derivative financial					
instruments designated as					
hedging items:					
Jet fuel hedging					
transactions	1/19-12/20	146,987	(21,404)	(8,378)	(29,782)
Interest hedging					
transactions*	7/19-1/30	342,373		(2,369)	(679)
Exchange rate hedging					
transactions	2/19-8/19	167,045	(626)		(626)
Total assets for derivative					
financial instruments			(22,030)	(10,747)	(31,087)

^{*} Reflects the nominal amount

D. Jet fuel derivatives:

The financial hedging of jet fuel prices is designed to guarantee a range of jet fuel purchase prices, in order to hedge the Company's exposure against changes in global jet fuel prices.

According to Company policy in this regard, jet fuel hedging will be carried out for a period of 12-24 months forward, on a monthly basis and at decreasing rates, as follows:

- For the coming month the Company shall hedge no less than 60% and no more than 80% of its jet fuel consumption.
- These percentages will decrease by 5% each month until the 12th month.
- For the 13-18th months, management will be given the option of hedging up to 25% of the Company's expected jet fuel consumption (with no minimum hedging obligation).
- For the 19-24th months, management will be given the option of hedging up to 15% of the Company's expected jet fuel consumption (with no minimum hedging obligation).

Notes to the consolidated financial statements

Note 18 - Derivative financial instruments and hedge accounting (continued)

D. Jet fuel derivatives: (continued)

Hedging is carried out using various financial instruments as decided by management (price fixing, options and various option structures), using appropriate base assets such as jet fuel, crude oil or refined oil, at the sole discretion of the Company's management.

When hedging jet fuel prices, the Company hedges the refining component only from the Company's engagements in jet fuel purchases, which also include other components such as refining and transportation margins. Since the refining component constitutes the most significant and primary component of these engagements, the hedging agreements are expected to be effective. On occasion, the Company chooses to hedge these transactions by hedging the crude oil component only (by entering into derivatives in which the base asset is crude oil). The crude oil price constitutes the primary component in setting the market price of the jet fuel (80%-85%), while the coefficient between the price of crude oil and the price of jet fuel is examined by the Company from time to time, in order to ensure that hedging the oil component in question constitutes and is expected to constitute effective hedging.

The Risk Management Committee is authorized to exceed the policy set forth above, including with respect to hedging. As of December 31, 2019, the volume of the Company's hedging transactions, as approved by the committee, exceeded the maximum levels defined in the aforementioned policy, for the period of December 2019 – November 2020. As of the reporting date, the Company had commitments for the hedging of jet fuel prices at about 43% of the consumption expected in 2020 and 18% of the consumption expected for 2021.

The following table presents the effect of jet fuel derivatives on the profit and loss, other comprehensive income, equity and cash flows of the Company.

In addition, the table also includes a sensitivity analysis explaining the changes in the Company's results and equity as a result of changes in the value of jet fuel derivatives. The fair value of jet fuel hedging transactions as of the date of the statement of financial position was determined by using of standard forward pricing curves (level 2- quoted prices and observable prices).

As of the report date, the market price for jet fuel was 187 cents per gallon, while as of soon prior to the approval date of this report, the price dropped significantly, to 48 cents per gallon; moreover, some framework agreements with hedging entities also require the Company to provide collateral (interest-bearing monetary deposit) when the fair value exceeds the threshold specified in each framework agreement. The sharp decline in prices of crude oil and jet fuel resulted in the fair value of these hedging transactions, soon prior to the report approval date, being USD 143 million in debit for the Company (hedging transactions for part of the expected consumption for 2020-2021); total collateral the Company was required to provide amounted to USD 48 million. Collateral is increased / decreased daily, based on fluctuations in fair value of the transactions with each of the hedging entities.

Changes to values of derivative financial instruments designated as cash flow hedges are initially recognized on the statement of other comprehensive income, and are later charged to the income statement, when the anticipated hedged transaction (purchase of jet fuel) is charged to the income statement. Since Company business volume is significantly lower than originally planned for 2020, the jet fuel hedge is not effective. Therefore, the outcome of such hedge would be charged to the income statement in 2020.

Note 18 - Derivative financial instruments and hedge accounting (continued)

D. Jet fuel derivatives: (continued)

_	Effect on profit and loss for the year USD in thousands	comprehensive	Total effect on the Company's equity USD in thousands	Cash flows in respect of derivatives USD in thousands	Increase in asset/ decrease in liability (decrease in asset / increase in liability)	
For the year anding on Desambay 21					USD in thousands	
For the year ending on December 31	, 2019					
Jet fuel derivatives: Balance of jet fuel derivatives as of January 1, 2019					(29,782)	
Revaluation of transactions designated as hedging instruments for accounting purposes Proceeds in respect of transactions	_	32,363	32,363	-	32,363	
designated as hedging instruments for accounting purposes Loss on premiums due to expiry of	2,919	(2,919)	_	2,919	(2,919)	
derivatives designated as hedging instruments	(1,195)	1,195	_	_	-	
Payment of premiums for hedging instruments	_	_	-	(2,404)	2,404	
Total changes in jet fuel derivatives	1,724	30,639	32,363	515	31,848	
Balance of jet fuel derivatives as of December 31, 2019					2,066	
Potential effect of a 15% increase (decrease) in jet fuel price on fair value of derivatives as of the end of the year (USD in million)		(30.7)/33.5)	(30.7)/33.5		(30.7)/33.5	
For the year ending on December 31, Jet fuel derivatives: Balance of jet fuel derivatives as of January 1, 2018	. 2018				16,640	
Revaluation of transactions designated as hedging instruments for accounting purposes Proceeds in respect of transactions	_	(23,884)	(23,884)	_	(23,884)	
designated as hedging instruments for accounting purposes Loss on premiums due to expiry of	24,751	(24,751)	-	24,751	(24,751)	
derivatives designated as hedging instruments Payment of premiums for hedging	(1,661)	1,661	-	-	-	
instruments		(46.074)	(22.004)	(2,213)	2,213	
Total changes in jet fuel derivatives	23,090	(46,974)	(23,884)	22,538	(46,422)	
Balance of jet fuel derivatives as of December 31, 2018					(29,782)	
Potential effect of a 15% increase (decrease) in jet fuel price on fair value of derivatives as of the end of the year (USD in million) C.97		(31.4)/31.4	4 (31.4)/31.4	1	(31.4)/31.4	

Notes to the consolidated financial statements

Note 18 - Derivative financial instruments and hedge accounting (continued)

E. Currency risk:

Most of the Company's income and expenses are in dollars, which is its functional currency. The Company is exposed to changes in the US dollar's rate compared to other currencies in which it has revenues and expenses, primarily in respect of payroll expenses paid in NIS in Israel. Accordingly, a change in the NIS /USD exchange rate affects the Company's NIS expenses in USD terms.

The Company also has balance sheet exposure to the weakening of the USD compared to the NIS and other currencies, due to excess of financial liabilities over financial assets (mainly due to employee benefit liabilities, see Note 14), denominated in currencies other than the dollar (primarily the NIS). Thus, a 10% decline in the exchange rate would lead to an expense of USD 8.8 million, due to the revaluation of balances in the statement of financial position. From time to time the Company reviews the need to use derivative instruments to reduce currency risk exposure.

According to its policy, the Company hedges up to 75% of its estimated cash flow exposure to the NIS for the 12 months ahead. As from 2019, the Company revised its hedging policy, by determining minimum hedging ratios for the estimated cash flow exposure to the NIS as follows: 40% for the next 3 months, 30% for months 4-6 and 15% for the months 7-9, on a monthly basis. As of December 31, 2019, the Company hedged on average 7% of the anticipated cash flow exposure to NIS in 2020. This deviation from the minimum requirement was approved by the Risk Committee.

The fair value of jet fuel hedging transactions as of the date of the statement of financial position was determined based on commonly used forward price curves (level 2 – quoted prices and observable prices).

C.98 ◆ 2019

Note 18 - Derivative financial instruments and hedge accounting (continued)

E. Currency risk: (continued)

Below is the effect of the Company's NIS-USD derivatives on the profit and loss, other comprehensive profit, equity and cash flows for 2018.

	Effect on profit and loss for the year USD in thousands	Effect on other comprehe nsive income for the year USD in thousands	Total effect on the Company's equity USD in thousands	Cash flows in respect of derivatives USD in thousands	Increase in asset/decrease in liability (decrease in asset / increase in liability) USD in thousands
For the year ending on December 31, 2019 Exchange rate derivatives:	thousands	mousanus	ttiousanus	tiousanus	thousands
USD/NIS derivatives balance as of January 1, 2019					(626)
Revaluation of transactions designated as hedging instruments for		6.574	(574		(574
accounting purposes Payment of transactions designated as hedging instruments for	_	6,574	6,574	_	6,574
accounting purposes Revaluation of loan hedging	5,361	(5,361)	_	5,361	(5,361)
transactions in Japanese yen (see note 13(b)(3)) Interest rate in respect of loan	(95)	(2,143)	(2,238)	-	(2,238)
hedging transactions in Japanese yen (see note 13(b)3) Cost of premiums in respect of the expiry of derivatives designated as hedges, which was recognized in	(451)	-	(451)	-	(451)
profit and loss upon the expiry thereof	(441)	441	-	_	
Payment of premiums for hedging instruments				(544)	544
Total changes in foreign exchange derivatives	4,374	(489)	3,885	4,817	(932)
USD/NIS derivatives balance as of December 31, 2019					(1,558)
Potential effect of 10% decrease/ (increase) in the interest rate on the					
fair value of derivatives at the end of the year (in USD million)		(9.4)/11.7	(9.4)/11.7		(9.4)/11.7

Notes to the consolidated financial statements

Note 18 - Derivative financial instruments and hedge accounting (continued)

E. Currency risk: (continued)

For the year ending					
on December 31, 2018 Exchange rate derivatives: USD/NIS derivatives balance as of January 1, 2018					
Revaluation of transactions designated as hedging instruments for accounting purposes Payment of transactions designated as	_	(3,978)	(3,978)	-	(3,978)
hedging instruments for accounting purposes	(3,352)	3,352	_	(3,352)	3,352
Total changes in foreign exchange derivatives	(3,352)	(626)	(3,978)	(3,352)	(626)
USD/NIS derivatives balance as of December 31, 2018					(626)
Potential effect of 10% decrease/ (increase) in the interest rate on the fair value of derivatives at the end of the year (in USD million)		(10.5)/12.8	(10.5)/12.8		(10.5)/12.8

F. Interest risk:

The Company is exposed to interest risk deriving from loans at variable interest rates. The risk is managed by the Company which maintains a proper ratio between floating interest loans and fixed interest loans, and uses interest rate derivatives. Hedges are assessed regularly in order to match them to forecasts regarding interest rates and the desired hedged risk. An optimal hedging strategy is ensured by adapting the Company's loan mix and performing back-to- back hedging vis-à-vis the amortization schedules of existing loans.

In accordance with the Company's policy, the Company hedges its cash flow exposure to the LIBOR interest rate (exposure arising from Company loans), at a rate of up to 50% of its total exposure for a period of up to five years. As of 2019 the hedging policy was revised so that the hedging period will correspond to the duration of the loan.

Notes to the consolidated financial statements

Note 18 - Derivative financial instruments and hedge accounting (continued)

F. Interest risk: (continued)

Below is the impact of the Company's interest rate derivatives on the profit and loss, other comprehensive profit, equity and cash flows for 2019.

The fair value of interest rate hedges as of the financial position statement date was determined using standard interest curves (Level 2).

Increase in

	Effect on profit and loss for the year USD in	Effect on other comprehensive income for the year USD in	Total effect on the Company's equity USD in	Cash flows in respect of derivatives USD in	asset/decrease in liability (decrease in asset / increase in liability)
	thousands	thousands	thousands	thousands	thousands
For the year ending on December 31, 2019: Interest rate derivatives: Balance of interest rate derivatives as of January 1, 2019					(679)
Revaluation of transactions designated as hedging instruments for accounting purposes Proceeds in respect of transactions designated as	-	(1,259)	(1,259)	-	(1,259)
hedging instruments for accounting purposes	1,193	(1,193)		1,193	(1,193)
Total changes in interest rate derivatives	1,193	(2,452)	(1,259)	1,193	(2,452)
Balance of interest rate derivatives as of December 31, 2019					(3,131)
Potential effect of a 50% increase (decrease) in interest rate on fair value of derivatives as of the end of the year (USD in million)		(22.4)/21.0	(22.4)/21.0	_	(22.4)/21.0

Notes to the consolidated financial statements

Note 18 - Derivative financial instruments and hedge accounting (continued)

F. Interest risk: (continued)

For the year ending on December 31, 2018: Interest rate derivatives:					
Balance of interest rate derivatives as of January 1, 2018					1,645
Revaluation of transactions designated as hedging instruments for accounting purposes Proceeds in respect of transactions designated as	-	(1,494)	(1,494)	-	(1,494)
hedging instruments for accounting purposes	830	(830)	_	830	(830)
Total changes in interest rate derivatives	830	(2,324)	(1,494)	830	(2,324)
Balance of interest rate derivatives as of December 31, 2018					(679)
Potential effect of a 50% increase (decrease) in interest rate on fair value of derivatives as of the end of the year (USD in million)	_	(9.2)/9.2	(9.2)/9.2	<u> </u>	(9.2)/9.2

The effect of the Corona Virus crisis on the global economy resulted in significant decrease in long-term interest rates after the date of the statement of financial position, hence the fair value of hedging transactions conducted by the Company prior to the issue date of this report amounted to USD 49 million in debit for the Company. According to framework agreements with hedging entities, the Company is required to provide collateral (in the form of interest-bearing deposit) when the fair value exceeds the threshold specified in each framework agreement. As of the date of the report's approval, the Company was required to provide collateral against hedging transactions for interest rates and for JPY, amounting in total to USD 23 million. Collateral is increased / decreased daily, based on fluctuations in fair value of the transactions with each of the hedging entities.

Note 19 - Supplementary information on the statement of income

A. Operating income:

	For the year ending on December 31			
	2019	2018	2017	
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	
Revenue from passenger aircraft:				
Revenue from passengers in regular	1,887,773		1,784,688	
Company flights		1,835,361		
Revenue from cargo transport in the belly	97,520	102,461	88,352	
of passenger planes				
Revenue from Sun D'or flights	93,225	97,161	94,189	
Total revenue from passenger aircraft	2,078,518	2,034,983	1,967,229	
Revenue from cargo transport in cargo	35,018	42,774	64,454	
planes				
Total revenue from passenger and	2,113,536	2,077,757	2,031,683	
cargo transport (1)				
Other revenue (2)	64,461	64,236	65,315	
• •	2,177,997	2,141,993	2,096,998	

(1) Below is a breakdown of Company revenues from passenger and cargo transport by geographic regions:

	For the year ending on December 31			
	2019	2018 USD in	2017 USD in	
	USD in			
	thousands	thousands	thousands	
America	790,418	770,586	702,138	
Europe	1,035,675	1,006,942	1,012,430	
Asia and Africa	287,443	300,229	317,115	
Total revenue from passenger and cargo	2,113,536	2,077,757	2,031,683	
transport (1)				

(2) Other revenue mainly include income from the sale of Duty Free products, flight food services, maintenance services for other entities, passenger club membership fees, loading and unloading services, among others.

Note 19 - Supplementary information on the statement of income (continued)

B. Operating expenses:

	For the year ending on December 31			
	2019	2018	2017	
	USD in	USD in	USD in	
	thousands	thousands	thousands	
Fuel	479,803	523,400	426,842	
Payroll and related expenses	489,579	454,960	440,184	
Airport fees and services	212,523	223,745	212,132	
Aircraft maintenance, flight equipment and ground				
equipment	127,166	109,810	112,415	
Air passage and aerial communications	85,284	90,255	89,782	
Depreciation – owned equipment	119,309	117,459 *	129,794 *	
Right-of-use asset	92,685	_	_	
Leasing fees for planes and engines	45,399	144,818	116,499	
Food and provisions	61,764	59,464	57,225	
Air crew expenses	64,447	68,329	64,188	
Security expenses less State participation (1)	4,303	4,434	4,028	
Other operating expenses	52,542	49,063	82,179	
Total	1,834,804	1,845,737	1,735,268	

⁽¹⁾ Participation in security expenses - the percentage of the State's participation in the Company's security expenses in 2019, 2018 and 2017 was 97.5%.

C. Selling expenses:

	For the year ending on December 31			
	2019	2018	2017	
	USD in	USD in	USD in	
	thousands	thousands	<u>thousands</u>	
Commissions to agents and credit card companies	94,794	108,793	106,636	
Payroll and related expenses	50,690	51,808	51,455	
Advertising and public relations	25,096	19,306	18,382	
Expenses in respect of distribution systems	25,633	21,122	20,015	
Other selling expenses	17,589	14,087 *	12,736 *	
Total	213,802	215,116	209,224	

^{*} Re-classified - see Note 9.B.1.

Note 19 - Supplementary information on the statement of income (continued)

D. Administrative and general expenses:

	For the year ending on December 31			
	2019	2018	2017	
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	
Payroll and related expenses	68,581	68,455	70,022	
Professional services	7,484	10,803	8,193	
Media	1,891	2,412	3,111	
Rent and office maintenance	6,410	8,532	7,582	
Insurance	2,410	1,805	2,050	
Depreciation – owned equipment	15,590	13,925 *	13,264 *	
Right-of-use asset	3,573	_	_	
Others	33,351	26,529	22,578	
Total	139,290	132,461	126,800	

E. Other income, net:

	For the year ending on December 31			
	2019	USD in thousands	USD in thousands	
	USD in thousands			
Expenses with respect to employee retirement				
plans, net (see Note 14.K)	701	540	731	
Capital gain from realized fixed assets and				
compensation with respect to damage to aircraft				
(see Notes 9.F and 9.G)	(13,190)	(14,541)	(3,998)	
Others	(9)		(4)	
Total	(12,498)	(14,001)	(3,271)	

^{*} Re-classified - see Note 9.B.1.

F. Financing expenses:

	For the year ending on December 31			
	2019	2018	2017	
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	
Interest on loans	33,831	26,118	19,078	
Interest with respect to lease liabilities *	43,630	_	_	
Loan raising fees and other banking expenses Exchange rate differentials with respect to non-	6,450	5,118	4,907	
USD balances	2,883	718		
Total	86,794	31,954	23,985	

2019

^{*} See Note 2(D) regarding the application of IFRS 16 "Leases"

Notes to the consolidated financial statements

Note 19 - Supplementary income statement information (continued)

G. Financing income:

	For the year ending on December 31			
	2019	2018	2017	
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	
Interest on short-term bank deposits	2,747	3,007	2,040	
Exchange rate differentials with respect to non-USD and other balances	3,042	194	1,443	
Total	5,789	3,201	3,483	

Note20 - Segment Reporting

During February 2018, following the appointment of Mr. Gonen Usishkin as Company CEO, there were changes in the information reviewed by him, as the Company's Chief Operating Decision Maker (CODM), for the purpose of allocating resources on a continued basis. In line with the new review format, the Company has a single operating segment, the objective of which is to maximize the Company's overall profitability. As a result, the Company's results are no longer presented by operating segments.

Note 21 - Subsidiaries

A. Details on the companies owned by the Company

(1) Sun D'or International Airlines Ltd. ("Sun D'or"):

The Group's charter flights are carried out by Sun D'or (a company wholly owned by El Al). Sun D'or is a tour operator for wholesalers and individuals and markets charter flights and regular flights, by chartering entire aircrafts to a third party or portions of aircrafts to a number of partners at pre-agreed prices, or through direct sales.

Starting 2011, Sun D'or has to serve as a tourism organizer, while preserving the "Sun D'or" label for charter flights it markets and which are carried out by the Company (on weekdays) and by other airlines (on weekend and holiday flights).

(2) Tamam Tamam Aircraft Food Industries (Ben Gurion Airport) Ltd.

Tamam (a company wholly-owned by El Al) is primarily engaged in the production and supply of prepared kosher airline meals. The company has recently expanded its non-aviation activity and it supplies, inter alia, institutional catering services. Tamam is located in Israel. Its factory and offices are located in Ben Gurion Airport. The Company is the principal customer of Tamam.

In December 2016, Tamam signed a licensing agreement with the Airport Authority for the production, transport, unloading, loading and supply of food, beverages, and related products to airplanes in Ben Gurion Airport. In August 2016 Tamam won a tender published by the Airport Authority for the receipt of up to three licenses for the production, transport, unloading, loading and supply of food, beverages and related products to airplanes ("the Tender").

Notes to the consolidated financial statements

Note 21 - Subsidiaries: (continued)

A. Details on the companies owned by the Company: (continued)

In accordance with the terms of the tender, Tamam will build and operate a facility, in lieu of the existing facility, for the supply of airplane food for a period of 25 years. The investment in the construction of the above facility, its maintenance and the annual licensing fees which Tamam will be required to pay to the Airport Authority are in immaterial amounts.

In December 2017, Tamam was notified by the Airport Authority that the government has given its approval for the budget, which was a suspensive condition for the commencement of activity, by virtue of the tender, and it began designing the facility. Pursuant to the aforementioned agreement, Tamam is required to complete construction of the facility by end of 2020. Note that due to implications of the Corona Virus crisis on Company operations, the Company did not continue the process of constructing this facility, and this project has been put on hold. The Company has applied to Israel Airport Authority to further discuss this matter after the end of this crisis.

(3) Bornstein Caterers Inc. (USA) ("Bornstein"):

Borenstein (a wholly-owned subsidiary of the Company), which was incorporated in the United States and operates out of New York's JFK airport, deals mostly in the production and delivery of prepared Kosher meals for airlines and other institutions. The Company is Borenstein's primary customer.

(4) Superstar Holidays Limited (UK) ("Superstar"):

Superstar (a wholly-owned subsidiary of the Company), is a tourism wholesaler which markets tour packages to travel agents and individual travelers, and sells airline tickets on Company routes at reduced prices. Superstar has operations in other countries besides the UK.

(5) Katit Ltd. ("Katit"):

Katit (a wholly-owned subsidiary of the Company) operates several restaurants for Company employees at Ben Gurion Airport, cafeterias in the Company's office buildings and catering for the King David Lounge at Ben Gurion Airport.

(6) Cockpit Innovation Ltd" ("Cockpit"):

Cockpit was established in 2016 by the Company to be its operating arm as an incubator for investment projects related to the aviation field, both in terms of financial support and in terms of collaboration with the Company for the promotion of the projects.

Notes to the consolidated financial statements

Note 21 - Subsidiaries (continued)

A. Details on the companies owned by the Company (continued)

(6) Cockpit Innovation Ltd" ("Cockpit"):(continued)

In December 2018, Cockpit, the Company and Gate Gourmet Switzerland GmbH (hereinafter – "Gate Gourmet"), a subsidiary of the Gate Group (a leading global airline catering company) entered into a share allocation agreement, pursuant to which Gate Gourmet was allocated 10.2% of Cockpit's shares (on a fully diluted basis), in return for Gate Gourmet's USD 2.5 million investment in Cockpit As of the reporting date, the Company holds 80.9% of Cockpit's shares while Boeing and Gate Gourmet hold 8.9% and 10.2% (on a fully diluted basis), respectively. In respect of this transaction, the Company recognized equity attributable to owners in the amount of USD 1.8 million and non-controlling interests in the amount of USD 0.7 million. It is noted that the loss attributable to Cockpit's non-controlling interests is negligible.

(7) Fly In, a Limited Partnership ("Fly In")

The Company holds 50.09% of Fly In, while the remaining interests are held by the Phoenix Insurance Agencies 1989 Ltd. ("the Phoenix"), a wholly-owned subsidiary of the Phoenix Insurance Company Ltd., and a company established by the Phoenix, which serves as the general partner (0.02%) ("The Partnership"). The Partnership will operate an insurance agency that will engage in the sale and marketing of travel insurance and other insurance products, among others, to the Company's frequent flyer club customers. It is noted that as of the date of approval of the report, the insurance agency has not yet obtained the license for its independent operation and there, as of this date, its activities are carried out by the Phoenix Insurance Agency and a licensed agency related thereto.

B. Translation of financial statements of investees whose functional currency is other than USD:

In order to present the consolidated financial statements, the assets and liabilities of these companies are presented in US dollars according to the exchange rates in effect as of the end of the reported period, and income and expense items are translated according to the average exchange rates in the reported period. The translation differences are recognized in other comprehensive earnings under "exchange rate differences from the translation of foreign operations," and will be classified to profit or loss on the date of disposal of the foreign operation in respect of which the translation differences were created.

C.108 ◆ 2019

Notes to the consolidated financial statements

Note 21 - Subsidiaries (continued)

C. Material transactions and agreements with the subsidiaries: (continued)

As stated in Note 2(a), the Company did not include separate financial information in its periodic reports for 2017 and 2016 in accordance with Regulation 9(c) of the Securities Regulations (Periodic and Immediate Reports), 5730-1970, due to the negligibility of the added information. The Company has agreements with investee companies as follows:

		Scope of activity For the year ending on December 31		
		2019	2018	
Company	Activity type	USD in thousands	USD in thousands	
Sun D'or	Leasing planes and provision of related services	82,558	88,060	
Tamam	Purchase of food for Company flights from Ben Gurion Airport	31,402	29,196	
Bornstein	Purchase of food for Company flights from New York	7,468	6,290	
Superstar	Sale of airline tickets and land arrangements	6,386	5,346	
Catit	Catering for employees and food services at the King David Lounge in Terminal 3	5,212	5,243	

Note 22 - Transactions with interested parties and affiliates

A. The Company's controlling shareholder:

As of January 2005, Knafaim Holdings (hereinafter – "Knafaim"), which is controlled by the Borovitz family and additional shareholders, is the Company's controlling shareholder. As of December 31, 2019, Knafaim held 38.33% of Company shares.

The following is a general description of the transactions with Knafaim and companies in which the controlling shareholders of the Company have a personal interest, their characteristics and their scope:

Operating revenues in 2019, 2018 and 2017 include revenues from a company controlled by Knafaim, amounting to USD 1,151 thousand, USD 1,244 thousand and USD 792 thousand, respectively.

Operating expenses in 2019, 2018 and 2017 include transactions with Knafaim and companies in which the controlling shareholders of the Company have a personal interest, amounting to USD 401 thousand, USD 645 thousand and USD 813 thousand, respectively.

Notes to the consolidated financial statements

Note 22 - Transactions with interested parties and affiliates (continued)

A. The Company's controlling shareholder: (continued)

Selling expenses in 2019, 2018 and 2017 include transactions through a third party with advertising companies in which the controlling shareholders of the Company have a personal interest, amounting to USD 241 thousand, USD 247 thousand and USD 781 thousand, respectively.

General and administrative expenses in 2019, 2018 and 2017 include expenses with respect to Board member liability insurance, amounting to USD 87 thousand, USD 87 thousand and USD 141 thousand, respectively.

For group insurance agreement, see section B(2)(b) below.

B. Transactions with interested parties and affiliates:

1. Transactions with a controlling shareholder:

(a) Group Board members and officers are covered by Board member and officer liability insurance, under a group insurance policy obtained by Knafaim for officers of Knafaim, subsidiaries and affiliates thereof, pursuant to a framework transaction approved by the annual and special General Meeting of Company shareholders on November 29, 2017 and in conformity with the Company's remuneration policy ("the **Framework Transaction**") for joint purchase of Board member and officer liability insurance policy in the Company and in subsidiaries thereof (including with respect to controlling shareholders of the Company serving as Board members and officers), as they may be from time to time, for an additional 3-year period from December 28, 2017 through December 27, 2020.

On August 11, 2019, the Audit and Remuneration Committee approved, and on August 13, 2019 the Company Board of Directors approved continued contracting, through Knafaim, with Menora Mivtachim Insurance Ltd., to renew the Board member and officer liability insurance policy, including Board members considered to be controlling shareholders of the Company, serving from time to time the Company, subsidiaries and affiliates thereof, for an additional period from August 1, 2019 through July 31, 2020, pursuant to the Framework Transaction. The liability limit in the insurance policy obtained is in conformity with terms and conditions of the Framework Transaction, at USD 100 (one hundred) million. In addition to the aforementioned liability limit, insured parties are eligible to reasonable legal expenses beyond the aforementioned liability limit, pursuant to the Insurance Contract Act, 1981.

In accordance with the terms of the policy and the Framework Transaction, the Company's share of the insurance premium fees is USD 123,750 thousand per year, representing 70% of the total premium fees for the group insurance policy, as recommended by the insurance advisors, taking into account the various parameters examined by them – shareholders' equity, balance sheet and experience in claims (Knafaim incurs the additional 30% of the premium fees). The deductible ranges between USD 10-75 thousand, based on the type and nature of the claim.

Notes to the consolidated financial statements

Note 22 - Transactions with interested parties and affiliates (continued)

B. Transactions with related parties and other interested parties: (continued)

The Audit and Remuneration Committee approved, in conformity with Regulation 1B1 of the Corporate Regulations (Relief for transactions with interested parties), 2000 ("the **Relief Regulations**"), that the contracting terms are in line with the Company's remuneration policy. Furthermore, the Audit and Remuneration Committee and the Company Board of Directors approved this contracting pursuant to provisions of Regulation 1(3) and 1B(5) of the Relief Regulations, and determined that this contracting is in line with terms and conditions set forth in the Framework Transaction.

Furthermore, the Audit and Remuneration Committee and the Board of Directors confirmed that this contracting is identical for all Company officers, including officers who are controlling shareholders, as they may have been or will be from time to time, is at market terms and may not materially impact Company earnings, assets or liabilities.

- (b) On November 29, 2017, the annual and special General Meeting of Company shareholders approved the issue of letters of indemnification to Company Board members, including Board members who are controlling shareholders of the Company (currently: Tamar Moses-Borowitz and Sophia Kimmerling), for a three-year period as from December 29, 2017, as well as amendment of letters of indemnification to all Company officers.
- (c) On December 11, 2018, Nimrod Borowitz, CPA ("Nimrod") was appointed VP, Strategy, Aircraft Procurement and Business Development.

Nimrod is the son of Mr. David Borowitz (a controlling shareholder of Knafaim, the controlling shareholder of the Company, who is the husband of Tamar Moses Borowitz, Deputy Chairperson of the Board of Directors and a controlling shareholder of Knafaim) and nephew of Professor Israel (Izzy) Borowitz, a controlling shareholder of Knafaim. Therefore, this agreement was approved as a transaction in which the controlling shareholder has a personal interest.

On January 15, 2020, an extraordinary General Meeting of Company shareholders, after receiving approvals by the Audit and Remuneration Committee and by the Company Board of Directors, approved Nimrod's revised terms of employment, as follows: Increase of their gross monthly salary to NIS 61 thousand (linked to the CPI) and revision of their other terms of employment, to be similar to those of other VPs at the Company, effective as from February 1, 2020. For reduction in Nimrod's salary due to the Corona Virus crisis, see Note 1 to the financial statements.

Nimrod has been employed by the Company since March 2009 in various roles.

C.111 ← 2019

Notes to the consolidated financial statements

Note 22 - Transactions with interested parties and affiliates (continued)

B. Transactions with related parties and other interested parties: (continued)

Nimrod's previous terms of employment, as approved by the General Meeting of Company shareholders on June 28, 2017 (after receiving approvals from the Audit and Remuneration Committee and from the Company Board of Directors), upon their appointment to the position of Deputy VP, Strategy, Aircraft Procurement and Business Development of the Company, were as follows:

- (a) Gross monthly salary of NIS 48 thousand, linked to the CPI; (b) Contributions towards retirement insurance and study fund, as customary for the Company, and provision of a Company car; and (c) eligibility for airline tickets as customary at the Company.
- (d) Ms. Dganit Palti ("**Dganit**") has been serving as CFO of the Company since March 2014. On May 23, 2017, following the approval of the audit and compensation committee, the Company's board of directors approved the revisions made in the employment agreement with Ms. Dganit Palti ("Dganit"), Company CFO, and her salary increase to NIS 88,000 as of April 2017. Dganit's other terms of employment are similar to those of other VPs, in conformity with the Company's officer remuneration policy. Dganit's husband is a director in Knafaim, the Company's controlling shareholder, and there are business ties between a company owned by Mr. And Mrs. Palti and companies owned by Mrs. Tamar Moses-Borowitz, deputy chairman of the board and one of the controlling shareholders of Knafaim. Therefore, this contracting was approved as a transaction in which a controlling shareholder has a personal interest, classified as a non-exceptional transaction. For reduction in Dganit's salary due to the Corona Virus crisis, see Note 1 to the financial statements.
- (e) On March 6, 2018, an extraordinary General Meeting of Company shareholders, after receiving approvals by the Audit and Remuneration Committee and by the Company Board of Directors, approved extension of the employment contract of Ms. Dalit Moses ("Dalit") by the Company for a 3-year period as from June 1, 2018 and revision of her terms of employment as set forth below. Dalit is the wife of Mr. Arnon (Noni) Moses, brother of Ms. Tamar Moses Borowitz, who serves as Deputy Chairperson of the Company and is a controlling shareholder of the Company. Therefore, this agreement was approved as a transaction in which the controlling shareholder has a personal interest. As approved by the General Meeting, Dalit's employment terms were revised for a three-year period, as follows: (a) Dalit was promoted by one rank, to Unit Manager at the Matmid frequent flyer club, and is entitled to a gross monthly salary of NIS 8,000 for 50% full-time equivalent position, plus car expenses as customary at the Company; (b) should Company employees be paid a bonus, Dalit would be entitled to an annual bonus for each year between 2017-2019, not to exceed the average annual bonus amount (in terms of gross pay for 50% full-time equivalent position) payable to employees up to her rank, and subject to additional conditions as specified. Dalit is also entitled to social benefits (retirement insurance and study fund), paid leave and sick leave as customary at the Company, as well as to benefits and discounts with regard to airline tickets with tax gross-up, as customary at the Company and in conformity with Company procedures. As of the publication date of this report, Dalit is on furlough.

Note 22 - Transactions with interested parties and affiliates (continued)

- (f) On December 3, 2019, the General Meeting of Company Shareholders approved, in conjunction with approval of the Company's officer remuneration policy for 2020-2022, the remuneration for Company Board members for a further three-year period, including Board members who are controlling shareholders of the Company, except for the Chairperson of the Board of Directors, whose remuneration was specifically approved. Note that external and independent Board members are entitled to remuneration for attending meetings and to annual remuneration, as set forth in the remuneration policy, and are not entitled to benefits with regard to airline tickets. Note that for calculation of the benefit value of airline tickets as set forth above, the flight ticket value was calculated based on its value for tax purposes, based on customary Company tariffs. For reduction in remuneration of Board members due to the Corona Virus crisis, see Note 1 to the financial statements.
- (g) Entitlement of the retiring Chairperson of the Board of Directors, Professor Israel (Izzy) Borowitz, to airline tickets with the Company for them and for family members thereof Professor Israel (Izzy) Borowitz is a controlling shareholder of Knafaim, the controlling shareholder of the Company. The transaction was approved by the Audit Committee, by the Company Board of Directors and by the General Meeting of Company shareholders held on December 30, 2008.

2. Negligible transactions or non-exceptional transactions with controlling shareholder:

Non-exceptional and non-negligible transactions with controlling shareholder

a) From time to time, the Company enters into aviation insurance agreements with insurers. As from 2006, soon after Knafaim became the controlling shareholder of the Company, Knafaim joined the Company's aviation insurance policy and the terms of contracting between the parties were covered by the aviation insurance agreement, which was renewed every three years ("Aviation Insurance Agreement"). Upon termination of the extension of this agreement (on November 25, 2017), a decision was made to revise the contracting of the Aviation Insurance Agreement, such that Global Leasing Knafaim Ltd. ("Global Leasing"), a public company controlled by Knafaim, would contract the Aviation Insurance Agreement with the Company of Knafaim and it was further decided to obtain separate insurance policies for the Company and for Global Leasing, rather than a single insurance policy as has been the case to date. On November 19, 2017 and on November 21, 2017, the Audit and Remuneration Committee and the Company Board of Directors, respectively, approved contracting by the Company with Global Leasing of an agreement for three years through November 25, 2020 ("the Revised Agreement"), at terms and conditions similar to those of the original agreement signed by the parties in July 2006 and extended from time to time. Pursuant to the agreement, Global Leasing pays to El Al an administrative fee for El Al's handling of the aforementioned insurance policies.

Notes to the consolidated financial statements

Note 22 - Transactions with interested parties and affiliates (continued)

Approval of the Revised Agreement by the Audit and Remuneration Committee and by the Board of Directors is granted for a three-year period, and the Company may terminate this agreement upon occurrence of certain events, as set forth in the Revised Agreement. Moreover, either party has the right to terminate the agreement, for any reason and at its discretion, provided that the other party was notified 60 days in advance.

Pursuant to Section 117(1a) of the Corporate Act, 1999 ("the Corporate Act"), the Audit and Remuneration Committee has classified the agreement with Global Leasing as a "non-exceptional transaction", and has determined that it was contracted in the normal course of Company business, at market terms and may not materially impact the Company's earnings, assets or liabilities. The Company Board of Directors approved the agreement with Global Leasing and resolved that this agreement is in the Company's best interest.

b) The Company Board of Directors approved contracting by the Company with Yedioth Aharonoth Group as follows: (1) Contracting the purchase of advertising space in various media owned by Yedioth Aharonoth Group (approved in December 2017); (2) Contracting the purchase of newspapers and magazines in Israel (approved in December 2020) and in New York (approved in December 2017) from Yedioth Aharonoth Group, for distribution to passengers on Company flights; (3) Contracting the purchase of subscriptions to newspapers of Yedioth Aharonoth Group for Company managers (approved in November 2018); (4) Contracting with a third party provider of a platform for in-flight reading newspapers and magazines owned, inter alia, by Yedioth Aharonoth Group (approved in April 2019, this contracting is not in effect); (5) Contracting by Tour Air Israel Ltd. "Airtour") with website "Big Deal", owned by YNET (of Yedioth Aharonoth Group), whereby the website Big Deal would distribute for Airtour airline tickets, at similar terms to Airtour co-operations with other entities (approved in February 2018). Note that the Company holds 50% of Airtour shares.

Contracts with Yedioth Aharonoth Group were classified as transactions in which a controlling shareholder of the Company has a personal interest, since Yedioth Aharonoth Group is controlled by the brother of Ms. Tamar Moses Borowitz, Deputy Chairperson of the Company Board of Directors and a controlling shareholder of Knafaim, the controlling shareholder of the Company.

The Audit and Remuneration Committee has determined that these agreements are not exceptional transactions. The Company Board of Directors has reviewed these agreement and concluded that they are in the Company's best interest.

(c) (1) In April 2017, the Company Board of Directors approved the Company contracting with QAS Israel Ltd. ("QAS"), whereby the Company provides line maintenance services to airlines represented by QAS in Israel, and QAS provides such services to the Company as required. Knafaim owns 50% of the issued and paid-in share capital of QAS, and Mr. Shlomo Hanel, who is a Board member of the Company and Chairman of the Board of Directors of Knafaim, serves as Chairman of the Board of Directors of QAS. Therefore, Company contracts with QAS were classified as contracts in which a controlling shareholder of the Company has a personal interest. The Audit and Remuneration Committee has determined that these agreements are not exceptional transactions and has approved these agreements. The Company Board of Directors has reviewed these agreement and concluded that they are in the Company's best interest.

Notes to the consolidated financial statements

Note 22 - Transactions with interested parties and affiliates (continued)

(2) In August 2019, the Company Board of Directors approved and ratified the Company contracting with QAS, whereby the Company has been providing to QAS, since 2010, repair and maintenance services for various tools owned by QAS ("Ground Equipment Maintenance Services" or "the Contract"), pursuant to a price list agreed by the parties. Due to human error, the Contract was not previously brought for approval by the Company organs as required by law. The Audit and Remuneration Committee has determined that the Contract is not an exceptional transaction and has approved the Contract. The Company Board of Directors has reviewed the Contract and concluded that it is in the Company's best interest. Furthermore, the Company Board of Directors approved that contracting with QAS in 2019 is a negligible transaction, as defined below. Note that the Company's financial statements for 2010-2018 included, in the Note regarding Company revenues from transactions with interested parties, all revenues from QAS for maintenance services, i.e. both revenues from provision of Ground Equipment Maintenance Services to QAS (which were not approved in time) and from line maintenance services (which were approved in time), as noted above.

In December 2019, the Company Board of Directors approved the extension of Company contracting with QAS for provision of Ground Equipment Maintenance Services, from January 1, 2020 through December 31, 2022, as set forth above, after the Audit and Remuneration Committee had determined that these agreements do not constitute exceptional transactions and had approved these agreements. The Company Board of Directors has reviewed these agreement and concluded that they are in the Company's best interest.

Note that all the agreements listed above in section B2(a) through B2(c)(2) are not material relative to Company revenues and/or expenses, as the case may be. These agreements are included in financial data below.

Non-exceptional negligible transactions with controlling shareholder

"Negligible transaction"

On March 18, 2014, the Company Board of Directors set the guidelines and rules for classification of a transaction by the Company, a subsidiary or an associate thereof, with an interested party therein as a "negligible transaction". These rules and guidelines are used by the Company to determine the extent of disclosure in the periodic report and in the prospectus (including in shelf proposal reports) as regards transactions by the Company, a corporation under its control, its subsidiary or associate, with a controlling shareholder or in which the controlling shareholder has a personal interest in its approval as defined in Article 22 of the Securities Regulations (Periodic and Immediate Reports), 5730-1970 and Article 54 of the Securities Regulations (Prospectus Details and Prospectus Draft – Structure and Form), 5729-1969 ("Prospectus Details Regulations") (the types of transactions set in the Financial Statements Regulations, the Periodic Report Regulations and the Prospectus Details Regulations denoted above, shall be called "Transactions with Interested Parties").

C.115 ← _____ ◆ 2019



Notes to the consolidated financial statements

Note 22 - Transactions with interested parties and affiliates (continued)

Accordingly, the Board of Directors has determined that in absence of special qualitative considerations arising from all circumstances of the matter, an Interested Party Transaction conducted in the normal course of Company business, at market terms and with no material effect on the Company, would be considered a "negligible transaction" if all of the following conditions are met:

- (a) The annual contract value (per calendar year) stated therein is up to NIS 1 million. Should the Company not own all of the rights and obligations in the transaction, the transaction shall be evaluated pro-rata to the Company's share of the transaction.
- (b) The Company is not required to issue an immediate report of the transaction pursuant to the Periodic and Immediate Reports regulations, or to any other law.
- (c) The transaction does not concern terms of office and employment of an interested party or relative thereof (as defined in the Corporate Act, 1999, hereinafter: "the Corporate Act").

In general, any interested party transaction would be separately reviewed for classification as a negligible transaction, based on the relevant benchmarks on the Company's most recent audited consolidated annual financial statements. Relevant benchmarks for review of transactions include the following: (1) Total sales subject of the interested party transaction; (2) Total cost of sales subject of the interested party transaction; (3) Total assets subject of the interested party transaction; (4) Total liabilities subject of the interested party transaction; or (5) Total expenses or consideration subject of the interested party transaction.

In cases where, at the Company's discretion, all of the aforementioned benchmarks are not relevant for review of negligibility of the interested party transaction, the transaction would be deemed negligible in conformity with another relevant benchmark to be determined by the Company, provided that the relevant benchmark calculated for the transaction would not exceed NIS 1 million per calendar year.

Notwithstanding the foregoing, separate transactions that are part of the same contracting or continuous transactions or highly similar recurring transactions, shall be reviewed as a single transaction for each calendar year, in order to review its classification as a negligible transaction, and in such cases, the aggregate contract value per calendar year shall not exceed NIS 1 million.

In the reported period and through submission of this report, the Company had transactions with entities in which controlling shareholders of the Company have a personal interest and which constitute negligible transactions, of the following types and features:

Contracting for transportation of cargo (newspapers) from Ben Gurion Airport to Kennedy Airport in New York; provision of flight ticket benefits to Yedioth Aharonoth in conformity with a business customer agreement; obtaining advertising services regarding billboard advertising; providing and obtaining transportation services for passengers to/from aircraft; co-operation in mutual hosting of VIP customers of the Company at the Dan lounge and VIP customers of foreign companies at the lounge operated by the Company in Ben Gurion Airport; flight ticket discounts in conformity with a business customer agreement; control over the Company website; sponsorship of

Notes to the consolidated financial statements

Note 22 - Transactions with interested parties and affiliates (continued)

conferences; provision of various food services by the subsidiary, Tamam; and provision of Ground Equipment Maintenance Services to QAS.

The aforementioned contracts were approved by the Board of Directors as "negligible transactions", after they were classified by the Audit and Remuneration Committee as non-exceptional transactions, in conformity with the aforementioned benchmarks.

3. Transactions with interested parties:

(b) Exceptional transactions with interested parties:

- In November 2018, the Audit and Remuneration Committee and the Company Board of Directors approved the amendment and extension of the Company's framework agreement with Maman Cargo Warehousing Ltd. ("Maman"), signed in February 2010 and amended and extended in May 2016 ("the Framework Agreement" and "the Letter of Amendment and Extension", respectively). The Framework Agreement stipulates contracting terms for terminal services provided by Maman to the Company, including cargo handling, transportation and warehousing. In conformity with the Letter of Amendment and Extension, (a) the contracting period with Maman, due to expire on December 31, 2019, was extended through December 31, 2022; (b) the exercise period for options granted by Maman to the Company, exercisable for up to 10% of the issued share capital of Maman, fully diluted, was extended through December 31, 2022 (with no changes made to terms and conditions of these options); and (c) non-material revision of the payment mechanism stipulated in the Framework Agreement. Note that the effect of revision of option terms and conditions and of the payment mechanism on the Company's financial statements, business standing and operating results is not material.
- In December 2019, the Audit and Remuneration Committee and the Company Board (3) of Directors approved the extension of the agreement with Maman, signed in August 1990 ("the Agreement"), which was extended from time to time and amended in February 2015 ("the Letter of Amendment and Extension of the Agreement"). The Agreement and the Letter of Amendment and Extension stipulate contracting terms with regard to loading and off-loading services ("Loading and Off-loading Services") of the cargo aircraft used by the Company, conducted by the Company using heavy transportation equipment owned by the Company, and with regard to provision of Loading and Off-loading Services by the Company to other airlines (including irregular cargo) referred to the Company by Maman, in cases where Maman does not have available labor and equipment to provide such services. In conformity with the Letter of Amendment and Extension, the Company was given the option to extend the contract by another year (which was exercised), from January 1, 2020 through December 31, 2020, whose exercise was subject to approval by the Audit and Remuneration Committee and by the Company Board of Directors.

Contracts with Maman were classified as transaction in which an interested party in the Company has a personal interest, since Mr. Yehuda (Yudi) Levi, Deputy Chairperson of the Company Board of Directors, serves as Board member of Maman on behalf of the Company. Note that these contracts were classified and approved as "exceptional transactions".



Notes to the consolidated financial statements

Note 22 - Transactions with interested parties and affiliates (continued)

(c) Non-exceptional transactions with interested parties:

The Company has contracts in which interested parties in the Company have a personal interest and which are non-exceptional, as set forth below. Note that all of these contracts are not material relative to Company revenues and/or expenses, and that they are included in financial data below. Provision of flight ticket benefits in conformity with a business customer agreement; leasing of office space; and provision of various food services by the subsidiary, Tamam.

The Company has a non-material contract with Harel Insurance, regarding dental insurance for Company employees, which is not included in the financial data. Moreover, the Company has contracts with Harel Insurance with regard to insurance as listed below, which are included in the financial data: Elementary insurance for the Company; insurance for construction of Tamam facility; employer liability and professional liability insurance; overseas travel insurance for business travel by Company employees; and healthcare insurance for Company employees stationed overseas and their family members.

(d) Contracts with interested parties pursuant to holdings:

Note that the Company has contracts with interested parties pursuant to holdings only, of non-material scope, including: (1) contracts with HaPhoenix Group for healthcare insurance for Company employees, which are not included in the financial data. (2) communication with Mr. Pinhas Ginzburg (hereinafter: "Ginzburg") or anyone on his behalf (including corporations under his control) as detailed below: (1) connections with Y. Hilel (travel agency owned by Mr. Ginzburg and relatives thereof) for purchase of airline tickets for Company flights and for flights marketed by Sun d'Or and for leasing charter flights marketed by Sun d'Or; (3) contracts to purchase airline tickets and for provision of outsourcing services by Airtour (in which Ginzburg is a shareholder and Board member), for bookings and provision of ground services; and (4) contracts regarding transport of passengers and cargo, including code sharing and inter-line agreements, and purchase of airline tickets from Thai Airways ("Thai"), which Mr. Ginzburg represents as their general sales agent in Israel. Moreover, since Mr. Ginzburg is Thai's general sales agent in Israel, in 2019 Mr. Ginzburg and his wife received complimentary airline tickets from the Company, pursuant to IATA resolution 788 and to Company procedures. These agreements are included in financial data below.

C. Services agreement with Chairman of the Company Board of Directors:

On June 1, 2017, Mr. Eli Defes assumed the position as chairman of the Company's board of directors.

On June 28, 2017, the General Meeting of Company shareholders resolved to approve the terms of office of Defes as Executive Chairman of the Company Board of Directors. Mr. Defes provides chairman services to the Company equivalent to a 70% part-time position (130 management hours a month).

The management agreement is effective from June 1, 2017 and until the day in which Mr. Defes ceases to serve as chairman of the Company's board of directors, for any reason whatsoever ("the management agreement"). Each party (Mr. Defes or the Company) may terminate the management agreement by giving a 3-month prior notice.

C.118 ◆ 2019

Notes to the consolidated financial statements

Note 22 - Transactions with interested parties and affiliates (continued)

In the event of dismissal under special circumstances, the Company may terminate the management agreement immediately.

Mr. Defes is entitled to monthly management fees of NIS 81,900 plus VAT (against a tax invoice, as required by law), linked to the CPI, which will be updated once a year on January based on the rate of increase in the CPI in the preceding year. For reduction in Defes' salary due to the Corona Virus crisis, see Note 1 to the financial statements.

Mr. Defes is entitled to a company car with a maximum value of NIS 300,000. The Company also bears all operating and maintenance costs of the car (including tax gross-up of the usage value up to NIS 6,000 per month).

In addition, Mr. Defes is entitled to an annual bonus of no more than 63% of the annual bonus paid to the Company's CEO, as shall be from time to time and which, in any case, shall not exceed NIS 1.89 million, all in accordance with the Company's remuneration policy, as shall be from time to time, which includes threshold terms for receipt of the bonus, long-term deferred bonus, as well as reduction of the bonus amount by the Company's board of directors and refund of amounts paid, if paid, based on data that turned out to be misleading and restated in the Company's financial statements, and subject to the approvals required by law ("the annual bonus"). It is noted that according to the terms of the current remuneration policy, the annual bonus to the Company's CEO is up to 2% of the Company's pre tax annual profit, and no more than NIS 3 million. The percentage of bonus to Mr. Defes (63% of the CEO's bonus) is derived from the percentage of the part-time position (70%) times 90% (according to the limit specified in the Company's remuneration policy). The annual bonus will be paid with the addition of VAT, against a tax invoice. For 2017-2019, Mr. Defes was not entitled to an annual bonus. Mr. Defes is entitled to benefits in the form of Company airline tickets, for him and for his family members, as set forth in the management agreement. Moreover, should Mr. Defes complete 3 years in office as Chairman of the Company Board of Directors, he would be entitled to benefits in the form of airline tickets for him and for his family members, for five years after his retirement.

D. Contracting with Mr. Gonen Usishkin ("Gonen") as Company CEO:

As from February 15, 2018, Gonen serves as Company CEO, after the Company Board of Directors approved his appointment on January 8, 2018. Gonen has served the Company in various role since 2004; from January 2017 through his start date in office as CEO, he served as VP. Trade and Aviation Relations.

Through February 15, 2018, Mr. David Maimon served as Company CEO. Note that the Company employed Mr. Maimon through March 31, 2019, as he was on sick leave.

On March 6, 2018, the General Meeting of Company shareholders approved Gonen's terms of office and employment as Company CEO. The employment agreement signed by Gonen and by the Company is effective as from February 15, 2018, for an un-specified term, during which he would serve as Company CEO in a full time position ("the Employment Agreement"). Either party may terminate the Agreement by 6 months' advance notice.

Notes to the consolidated financial statements

Note 22 - Transactions with interested parties and affiliates (continued)

Gonen is entitled to a gross monthly salary of NIS 120,000 ("Base Salary). The Base Salary is linked to the Consumer Price Index. For reduction in Gonen's salary due to the Corona Virus crisis, see Note 1 to the financial statements.

Gonen is entitled to an annual bonus equal to 2% of the Company's annual earnings (before tax), capped at NIS 3 million, in conformity with terms and conditions, restrictions and provisions set forth, now or in future, in the remuneration policy, as it may be from time to time, including provisions with regard to minimum conditions for bonus eligibility, long-term deferred compensation and with regard to reduction of the bonus amount by the Company Board of Directors. Also note that pursuant to the remuneration policy, in any year when no bonuses were distributed for any reason whatsoever (including if the minimum conditions for bonus distribution, as set forth in the remuneration policy ("Minimum Conditions") have not been fulfilled, the Audit and Remuneration Committee and the Company Board of Directors may resolve, at their discretion, to pay Gonen a special bonus of up to 3 months' Base Salary (as it was in the year for which the special bonus is paid). The Audit and Remuneration Committee and the Company Board of Directors may resolve to pay Gonen a special bonus even in a year in which the Minimum Conditions were fulfilled, provided that in total, the annual bonus and special bonus would not exceed NIS 3 million. For 2018-2019, Gonen was not entitled to an annual bonus.

Gonen is entitled to social benefits, such as contributions to retirement insurance or pension fund, disability insurance and study fund, as customary for senior Company officers, as well as to payment of the value of car maintenance (including tax gross-up). Gonen is also entitled to reimbursement of per diem expenses in Israel and overseas, in conformity with Company procedures and subject to rates and amounts applicable at the Company from time to time.

Gonen and his family members are entitled to benefits in the form of airline tickets during his employment by the Company, as set forth in the employment agreement. Should Gonen actually complete 3 years in office as Company CEO (excluding any notice period), he would be entitled to receive airline tickets for five years after concluding his term in office as Company CEO, in conformity with terms and conditions set forth in the employment agreement. Note that in any case, Gonen would be entitled to airline tickets as a retiring VP (to which he was entitled prior to being appointed CEO), as customary at the Company.

Gonen is entitled to paid leave, sick leave and vacation pay as follows: (a) For each full year of service with the Company (including any notice period), Gonen would be entitled to 22 days' paid leave, which may be accumulated during his term in office with no limitations; (b) The Company would pay Gonen for up to 30 days' sick leave for each year of service with the Company, which may be accumulated with no limitations nor caps (Base Salary and other amounts and benefits to which he would have been entitled had he worked for the Company during the sick leave period), which may not be redeemed for cash payment; (c) For each full year of service with the Company, Gonen would be entitled to 14 days of vacation pay, at the rate customary at the Company. Note that the employment agreement stipulates that provisions of this agreement shall not derogate from any rights accrued by Gonen since his start date with the Company (April 19, 2004) through the effective start date of the agreement. Nevertheless and in conformity with the foregoing, upon termination of Gonen's service with the Company, he would be entitled to redeem in cash the accrued balance of paid leave with respect to his service with the Company prior to being appointed CEO (72 days); the redeemable value of each such paid leave day would be based on his most recent salary as VP, prior to being appointed CEO.

Notes to the consolidated financial statements

Note 22 - Transactions with interested parties and affiliates (continued)

E. Remuneration OF key managerial personnel:

	For the year ending on December 31			
	2019	2018	2017	
	USD in	USD in	USD in	
	thousands	thousands	thousands	
Short term benefits	4,709	5,738	5,833	
Post-employment benefits	102	126	26	
Total	4,811	5,864	5,859	

F. Benefits provided to interested parties:

	For the year ending on December 31			
	2019	2018	2017	
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	
Services of Chairman and management fee (including benefit with respect to options) to				
interested parties employed by the Company	276	273	323	
Number of beneficiaries	1	1	1	
Remuneration for Board member not employed by the Company	368	441	482	
Number of beneficiaries	9	9	10	

G. Balances with Interested partis and affiliates:

Datances with Interested parties and arminetes.	As of December 31		
	2019	2018	
	USD in thousands	USD in thousands	
Interested parties / other related parties			
Under Current Assets:			
Customers:			
Related party – associate	445	808	
Related party and interested party	449	446	
	895	1,254	
Total highest debit balance during account period	3,703	4,687	

Notes to the consolidated financial statements

Note 22 - Transactions with interested parties and affiliates (continued)

G. Balances with Interested partis and affiliates: (continued)

	As of December 31		
	2019	2018	
	USD in thousands	USD in thousands	
Under Current Liabilities:			
Interested party	62	852	
Current liabilities in respect to employee benefits:			
Interested party	244	191*	
Non-current severance pay liabilities:			
Interested party	530	542*	
* Reclassified			
	As of Dece	mber 31	
	2019	2018	
	USD in thousands	USD in thousands	
Associates:			
Under Non-current Financial Assets:			
Investment in shares and options	20,111	19,575	

Note 22 - Transactions with interested parties and affiliates (continued)

G. Balances with Interested partis and affiliates: (continued)

	For the year ending on December 31		
	2019 USD in thousands	2018 USD in thousands	2017 USD in thousands
Interested parties / related parties:			
Income from interested and related parties:			
Airline tickets (1)	22,319	29,945	31,663
Cargo shipment (1)	310	641 *	955 *
Other revenue	1,314	1,172 *	595 *
Operating expenses	1,028	2,503	1,561
Selling expenses: Mostly commissions and marketing fee to interested parties	1,728	1,951	2,528 *
Advertising services from interested parties	241	247	781
Administrative and general expenses:	2,810	2,300*	2,266*

^{*} Reclassified.

(1) Note that the amount shown in this table includes, for the sake of caution, the total turnover values for transactions for which commissions are payable at different rates to related parties or to the Company, as the case may be.

Note 23 Events during the reported period

The agreement signed by the Company and by the State of Israel, which governs the Israeli aviation security system ("the **Agreement**") whereby, inter alia, the State's participation in security expenses of Israeli airlines is 97.5%, was extended through June 30, 2020. The Company is negotiating with the relevant regulatory officials to regulate the matter.



Notes to the consolidated financial statements

Note 24 - Events subsequent to the financial position statement date

1. For implications of the Corona Virus crisis, subsequent to the date of the statement of financial position, see Note 1.

In conjunction with action taken by the Company to address the material implications of the Corona Virus crisis, on April 23, 2020, the Company signed an MOU with a foreign company, for sale and lease-back of three Boeing 737-800 aircraft manufactured in 2009 and six engines thereof ("the Aircraft" and "the Transaction", respectively).

According to the Transaction, the Aircraft would be sold to the foreign company for USD 76 million ("the Sale Proceeds"), and would be leased back by the Company for a term of 8 years, after which they would be returned to the foreign company, subject to fulfillment of conditions for such return, as stipulated in the agreement to be signed by the parties.

Of the Sale Proceeds, USD 21 million would be deposited with the Buyer to cover refurbishment of the Aircraft during the term of the Agreement. The Company would gradually receive amounts equal to 75% of the aforementioned deposit, later in 2020 and through 2021, subject to actual refurbishment of the engines, with the balance to be gradually reimbursed to the Company through 2026, in conformity with refurbishments to be carried out in that period. The amounts to be reimbursed to the Company would be used for Aircraft and engine maintenance.

Should the Transaction close in the format and for the price stipulated in the MOU, the Company is expected to record upon the sale date capital loss estimated at USD 3.7 million (before tax) in conformity with GAAP.

Closing of the Transaction and receipt of the consideration are subject to conditions set forth in the MOU, including the following: Receiving financial or other support from the State of Israel, to secure continued viability of the Company to the foreign company's satisfaction; release of existing liens on the Aircraft; obtaining internal approvals by the foreign company; physical inspection of the Aircraft and relevant paperwork by the foreign company; delivery of financial and operating information with regard to the Company, as required by the foreign company; and signing the transaction documents. Note that closing of this transaction, subject to the aforementioned conditions or otherwise, is uncertain at this time.

2. On May 11 and 13, 2020, the Audit and Remuneration Committee and the Company Board of Directors, respectively, confirmed that the Company would act to exercise the option set forth in the group insurance policy obtained by Knafaim Holdings Ltd. ("Knafaim"), the controlling shareholder of the Company, for officers of Knafaim, subsidiaries and affiliates thereof ("the Group Insurance Policy"), pursuant to terms and conditions of the framework transaction (as defined in Section 1(3) of the Corporate Regulations (Relief for transactions with interested parties), 2000 ("the Relief Regulations")) between the Company and Knafaim, for joint purchase of a Board member and officer liability insurance policy, as approved by the General Meeting of Company shareholders on November 29, 2017 ("the Framework Transaction"), and in conformity with the officer remuneration policy of the Company, as approved by the General Meeting of Company shareholders on December 1, 2016 ("the Remuneration Policy"), allowing for purchase of insurance coverage with respect to an extended

C.124 **←** _____**→** 2019

Notes to the consolidated financial statements

Note 24 - Events subsequent to the financial position statement date (continued)

seven-year run-off period, from August 1, 2020 through July 31, 2027 ("Purchase of Run-off Coverage").

Upon exercise of the aforementioned option, the insurance coverage for the run-off period would be provided to all Board members and officers of Knafaim and subsidiaries thereof, including the Company (including Board members and officers who are controlling shareholders of the Company) and to officers on behalf of the Company while serving with affiliates and to other managers at the Company.

The decision to exercise the aforementioned option was made after receiving the position of insurance advisors and their assessment of the anticipated deterioration in insurance renewal terms across the insurance market, and in particular for the aviation industry due to the challenges it faces at this time. Purchase of the run-off coverage is contingent on a resolution by Knafaim to do so, and the Company would ask Knafaim to act to exercise the aforementioned option.

Terms and conditions of insurance coverage with respect to the run-off period are in line with terms and conditions of the Framework Transaction and with provisions of the Remuneration Policy, including with regard to insurance premium sharing by the Company and by Knafaim which, as recommended by the insurance advisors, would remain as in the current insurance policy, with the Company liable for 70% of the insurance premium for the run-off period, i.e. USD 322,070 for the entire 7-year insurance period.

Pursuant to Regulation 1B1 of the Relief Regulations, the Company's Audit and Remuneration Committee confirmed that contracting terms for purchase of the run-off coverage are in line with the Company's Remuneration Policy, are at market terms and may not materially impact the Company's earnings, assets or liabilities.

Pursuant to Regulation 1(3) of the Relief Regulations, the Audit and Remuneration Committee and the Company Board of Directors confirmed that contracting for purchase of run-off coverage is in line with terms and conditions of the Framework Transaction, and further confirmed pursuant to Regulation 1B(a)(5) of the Relief Regulations, that contracting for purchase of the run-off coverage is identical for all Company officers, including officers who are controlling shareholders, as they may have been or will be from time to time.

Below is a summary of reasons cited by the Audit and Remuneration Committee and by the Company Board of Directors for approval of the purchase of run-off coverage:

- A. Purchase of the run-off coverage is in the Company's best interest, as it would allow Board members, officers and other managers of the Company to properly discharge their office, noting that upon renewal of insurance, its terms and conditions may be significantly worse, in particular for the aviation industry at this time, and considering the risk involved in their office and the responsibility imposed by law on Board members and officers.
- B. By obtaining the aforementioned insurance coverage, the Company may reduce payments that may be payable by the Company in conjunction with its commitment to indemnify Board members and officers, pursuant to letters of indemnification provided by the Company to Board members and officers.
- C. Subject to precedence, the aforementioned coverage would also provide insurance coverage for the Company (as distinct from officers thereof) with respect to claims involving breach of securities laws, thereby reducing the Company's risk in this regard.
- D. This contracting involves exercise of an option granted by the insurers in an insurance policy purchased pursuant to the Framework Transaction with Knafaim, as approved by the General Meeting of Company shareholders.

C.125 ◆ 2019



Notes to the consolidated financial statements

Note 24 - Events subsequent to the financial position statement date (continued)

- E. This transaction is in line with the Company's Remuneration Policy, which explicitly allows for purchasing of such coverage, stipulating a maximum payment for such coverage of USD 1,500 thousand, whereas in this case, the amount payable is much lower.
- F. The contracting terms and conditions are identical for all Company officers, including officers who are controlling shareholders, as they may have been or will be from time to time.
- G. Contracting of the insurance policy is at market terms, as set forth above, and in conformity with the opinion of insurance advisors, given the fact that the coverage purchased is for a 7-year term, and may not materially affect Company profitability, assets or liabilities.

C.126 ◆ 2019

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ דוח תקופתי לשנת 1019

בוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד



C44i

ובאמצעות חברות מוחזקות - בפעילויות גלוות, שהעיקריות שבהן הן ייצור ואספקת מזון למטוסים וניהול מספר חוץ. בנוסף, עוסקת החברה במתן שירותי שינוע ותחזוקה בנמל האם שלה, במכירת מוצרים פטורים ממכס, אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ פועלת בעיקר בתחום הובלה אווירית של נוסעים ומטען, בין ישראל למדינות הננו מתכבדים להגיש את דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019.

וממנה, המאופיין בעונתיות וברמת תחרות גבוהה, המחריפה בתקופות של עודף קיבולת, וברגישות גבוהה למצב הסביבה העסקית, במסגרתה פועלת החברה, הינה ענף התעופה האזרחית והבינלאומית והתיירות לישראל סוכנויות נסיעות בחו"ל.

עכעכעי, המדיני והביטחוני בישראל ובעולם.

הסברי הדירקטוריון למצב עסקי התאגיד א'

עהדר הקורונה

על הנכנסים לישראל מכל מדינות העולם. עצירה כאמור גורמת לאובדן מרבית הכנסותיה של החברה ולפיכך וזאת בהמשך להודעת משרד הבריאות אשר פורסמה בתחילת חודש מרץ 2000 בדבר חובת בידוד של 14 יום ולביטול טיסות בהיקף משמעותי בחודשים פברואר ומרץ 2020 ועד לעצירה מוחלטת של טיסות נוסעים סדירות העולמית בכלל ועל עולם התעופה, ובכלל כך החברה, בפרט. המגפה הביאה לירידה חדה בביקוש לטיסות מסעים לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, התפרצות מגפת הקורונה בעולם השפיעה באופן מהותי לרעה על הכלכלה

הדוח עמדה על כ -212 מיליון דולר. עקב ביטולי הטיסות, נדרשת החברה לביצוע החזרים ללקוחות בהיקפים לחברה גירעון בהון החוזר, בעיקר בשל מכירה מראש של כרטיסי טיסה אשר יתרתם למועד הסמוך למועד פרסום כאמור באופן משמעותי, החברה לא נהנתה מהירידה במחירי הדס"ל בצריכתה השוטפת. ראו פרק ה. להלן. עסקאות גידור אלו ראו ביאור 18 לדוחות הכספיים ופרק ב' בדוח זה. בנוסף, היות ופעילות החברה צומצמה החברה להעמיד פקדונות בסכומים מהותיים, אשר החמירו את הפגיעה בתזרים המזומנים שלה. לפרטים בדבר "דס"ל") ולשינויי ריבית, הירידה האמורה גרמה לירידה בשווי ההוגן של עסקאות אלו ולהפסדים בגינם נדרשה בעולם. היות והחברה ביצעה עסקאות גידור על מנת לנהל את החשיפות לשינויי מחיר של הדלק הסילוני (להלן המשבר הכלכלי לווה בירידה חדה בביקוש לנפט, שהביאה לצניחה במחיר הדלק הסילוני ולירידת שערי הריבית מייצרת לחברה בראש ובראשונה בעית נזילות מהותית.

פרסום הדוח). החברה פנתה לבנקים אלו בבקשה לויתור (AusiveV) על עמידה ביחס האמור לתקופת המשבר. ההלוואות, אי עמידה ביחס הנדרש מקימה לבנקים זכות לקבלת פקדונות (המוערכים בכ-30 מיליון דולר נכון ליום הביאה לאי עמידה באמות המידה הפיננסיות של יחס בין שווי בטחונות להלוואה (VTJ). בהתאם להסכמי בטוחה להלוואות שנטלה החברה מבנקים ישראליים בקשר לרכישת מטוסים (הלוואות שאינן "אשראי בר דיווח"), המשבר גרם כמו כן לירידת ערך במחירוני מטוסים בעולם. בהתאם, הירידה בערך המטוסים, אשר משמשים מטועיים.

(1) פעולות בתחום כוח אדם - הוצאת מרבית העובדים של החברה ושל חברות הבנות לחופשה ללא תשלום עפאוגוע געלן אאר נועדו להתמודדות עם השלכות משבר הקורונה (להרחבה ראה ביאור 1 לדוחות הכספיים): על מנת לצמצם באופן מיידי את הוצאת המזומנים מהחברה בתקופת ההדממה, מבצעת החברה בין היתר את

- בעלי שכר גבוה. נציגות העובדים וההסתדרות לפיטזרים של עובדים נוספים ולקיצוץ בשכר ובתנאים נלווים של עובדים של עובדים חדשים ופיטורי עובדים חדשים שהיו בהליך הכשרה. כמו כן, מנהלת החברה משא ומתן עם (חל"ת) עד ליום 30 ביוני 2020. בנוסף, ביצעה החברה צמצום היקפי משרה של מנהלים, עצירת קליטה
- (S) דחייה בהסכמה של חלק מתשלומי החכירה של מטוסים חכורים.
- שלושה מטוסים שהיו חכורים בחכירה רטובה. (8) ביטול הסכמי חכירה של שני מטוסים חכורים אשר היו צפויים להיכנס לשירות בשנת 2020 וכן החזרת



- (4) הקפאה וביטול פרוייקטים הכרוכים בהשקעות בציי המטוסים ובתחומים נוספים.
- (5) הרחבת הפעלת מטוסי הנוסעים לשינוע מטענים תוך התאמת המטוסים מדגם בואינג 777 להובלת
- (5) בקשה לשחרור עודפי קופות פיצויים מרכזיות (להרחבה ראה ביאור 1 וביאור 14.4.2 לדוחות הכספיים)
- (8) בקשה לשחרור עודפי קופות פיצויים מרכזיות (להרחבה ראה ביאור 1 וביאור 14, ג. ל לדוחות הכספיים).
 (5) ממומב על מבנה בבנות לבסבת לספם מספם 1 8 סוף? (מבנה נמבנה מסדוו) עול עולוווני מנווסים.
- (T) חתימה על מכתב הבנות להסכם Lease Back (מכירה וחכירה מחדש) של שלושה מטוסים מדגם בואינג 200-757 אשר השלמת העסקה על פיו כפופה, בין היתר, לקבלת הסיוע מהממנים
- (8) קיום משא מתן עם מלווים ועם המדינה לקבלת סיוע אשר יגובה במרביתו בערבות המדינה. יציון, כי נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, טרם נחתם מזכר הבנות ואין וודאות שהמשא ומתן יגובש לכדי הסכם מחייב ו/או שתינתן ערבות המדינה להלוואה. מתווה ההלוואה טרם סוכם בין החברה, המלווה והמדינה, והינו מותנה בתנאים מתלים, אשר העיקריים שבהם הינם: (1) חתימת הסכם קיבוצי חדש עם עובדי החברה אשר ישקף את ההתייעלות הנדרשת; (2) השלמת עסקת ה- Lease Back & else כאמור לעיל; (3) שחרור מלוא העודפים בקופות הפיצויים המרכזיות שטרם שוחררו כאמור לעיל.

נכון למועד פרסום הדוח, המשא ומתן עם המדינה והמלווים נמשך ולפיכך קיימת אי וודאות בקשר להשלמת קבלת הסיוע. היות וקבלת הסיוע האמור הינה חיונית על מנת לאפשר לחברה להתמודד עם השלכות משבר הקורונה, בשלב זה להערכת החברה קיימים ספקות משמעותיים בדבר המשך קיומה של החברה כעסק חי. לפרטים נוספים ראה ביאור 1 לדוחות הכספיים.

<u>vin 8102</u>

ועמדינה .

בשנים האחרונות חל גידול חד בקיבולת של חברות תעופה זרות בשוק הישראלי. קיבולת זו במלקה הינה עודפת על הביקוש, דבר הגורם לירידת מחירים. מחרות זו בולטת במיוחד בנתיבים למזרח הרחוק, בין היתר, לאור היתרון התחרותי שהוענק למתחרה בקי להודו מעל ערב הסעודית (כאשר החברה מנועה מלטוס בנתיב המקוצר). תחרות נוספת קמה גם מצד חברות הלואו קוסט בקווים לאירופה. בדומה לפעילות הנוסעים, החברה חווה תחרות מוגברת גם בפעילות המטענים.

על מנת להתמודד עם התחרות בסביבה העסקית המתוארת לעיל, התמקדה החברה במספר תחומי ליבה, כמפורט להלן, כאשר מימוש התוכניות תוכנן להתבצע על פני מספר שנים ובחלקו הארי הושלם כמפורט להלן.

היפור המוצר וחווית לקוח -

- המהלך המשמעותי ביותר הינו שיפור פנים מטוס הן באמצעות מימוש תוכנית ההצטיידות במטוסים
- מדגם 787 והן שדרוג פנים המטוס בציים הקיימים.
 החברה השלימה את עיקר עסקת ההצטיידות ובהתאם נכנסו לשירות 51 מטוסי 787 חדשים, כאשר אחד מהם נכנס לשירות במהלך הרבעון הראשון לשנת 2000. המועד המקורי לקבלת המטוס האחרון
- אחד מהם נכנס לשירות במהלך הרבעון הראשון לשנת 2000. המועד המקורי לקבלת המטוס האחרון היה בחודש מרץ 2000. בשל משבר הקורונה, עד למועד פרסום הדוח, החברה לא קבלה את המטוס ואת ההלוואה בגינו, כאשר, נכון למועד פרסום הדוח החברה נמצאת במגעים עם המממנים בעניין זה. ההלוואה למימון המקדמות ששילמה החברה בגין אותו מטוס הוארכה עד ליום 30 ביוני 2000. מטוסי ה-37 החליפו את מטוסי ה-200-767, אשר הוצאו משירות באופן מלא בתחילת השנה ואת מטוסי ה-200-747, אשר יצאו משירות במהלך שנת 2019.
- בנוסף, ביצעה החברה תכנית לשדרוג פנים המטוס בצי מטוסי החברה מדגם 208-757, אשר הסתיימה בעיקרה בשנת 2019. בחודש נובמבר 2019, התקשרה ההחברה בהסכם לחכירה של שלושה מטוסים נוספים מדגם זה, אשר הראשון נכנס לשירות בחודש פברואר 2000. בשל משבר הקורונה, ביטלה החברה את החכירה של שני המטוסים האחרים.
- בשל משבר הקורונה והפסקת טיסות הנוסעים, השהתה החברה את חידוש פנים המטוסים מדגם -TTT
 002, שהיה צפוי להתחיל בשנת 2000. החברה תבחן את המשמעויות עם סיום המשבר.



 בכל המטוסים מדגמי SST הותקנה מערכת אינטרנט אלחוטי ובאופן הדרגתי מותקנות מערכות כאלה ביתר המטוסים.

עסטנ -

- החברה פעלה בשנת 2019 להרחבת רשת הנתיבים ופתחה יעדים חדשים. בשנה הזו השיקה החברה
- את הקווים לניס, טאן פרנסיסקו, מנצ'סטר ולאס וגאס.
 בשל משבר הקורונה, השקת הקוים לשיקאגו, טוקיו, דבלין ודיסלדורף, שתוכננה לשנת 2020 נדחתה
- בשלב זה.

 בשלב זה.
- בחודש אוקטובר 18לס הושקו הצעות ערך מותאמות קהלים לאירופה, ובאפריל 19ס הושקו הצעות ערך דומות למזרח הרחוק ולאפריקה.
- בחודש מאי 2010 חתמה החברה על הסכם קוד משותף והסכם מועדונים עם חברת התעופה אלסקה איירליינס.
- בסוף שנת 2018 האריכה החברה את שיתוף הפעולה בכרטיס האשראי הממותג (AlfCard) וחתמה על הסכמים חדשים עם החברות כאל, דיינרס ופועלים אקספרס וצירפה שותף אסטרטגי חדש -באפפיסלפס לל בבקעים לבסכמים על בובלה בסככה בייינד 0000 ב-20 מיליו דולה יייבקדם בעם
- עג הסכמים חדשים עם החברות כאל, דיינרס ופועלים אקספרס וצירפה שותף אסטרטגי חדש basetestabl. בהתאם להסכמים אלו קיבלה החברה בשנת 2010 כ-69 מיליון דולר, שבחלקם הינם מענקי חתימה ובחלקם מקדמה על חשבון סכומים עתידיים, להם תהיה החברה זכאית על פי ההסכמים החדשים, שנכנסו לתוקף בחודש ספטמבר 2019.
- בחודש אפריל 2019, החל יישום הצעת ערך חדשה ללקוחות מועדון הנוסע המתמיד המעדכנת, בין
 היתר, את מנגנון צבירת הנקודות, הרחבת אפשרויות מימוש הנקודות בכרטיסי טיסה, תשלום בגין
 כבודה והושבה וכו'. בחודש יולי 2019, עם העליה לאויר של מנוע הזמנות חדש ללקוחות המועדון,
 שופרה הצעת הערך.
- החברה חתמה על הסכם התקשרות חדש עם סוכני נסיעות בישראל, לפיו התגמול הקבוע יהיה בשיעור
 החברה חתמה על הסכם התקשרות חדש עם סוכני נסיעות בישראל, לפיו התגמול הקבוע יהיה בשיעור
- בהשוואה לעמלה קבועה בשיעור של %5, שהייתה נהוגה עד כה.
 בנוסף, החברה שיפרה את מנוע ההזמנות באתר ופיתחה פתרונות דיגיטליים לשיווק פרסונלי, כל זאת על מנת להגדיל את המכירות.

עפאון ועעייעלות -

החברה פעלה בשנת הדוח לחיזוק כושר התחרות שלה באמצעות התייעלות:

- צמצום מספר הציים (לשלושה בלבד), כניסת המטוסים החדשים לשירות והוצאתם משירות של מטוסים מהדגמים P3008-T87 ו1004-T47 הורידו, למועד פרסום הדוח, את הגיל הממוצע של מטוסי החברה ל -2.9 שנים, ובהתאם תורמים להתייעלות המערך הלוגיסטי התחזוקתי; הקטנת היקף התקלות, צמצום משכי השיפוץ, הגדלת מרווחי השיפוץ; התייעלות בהצבת צוותי האוויר של החברה וכו'.
- המטוסים החדשים מדגמי 877 הינם יעילים יותר לעומת שאר ציי החברה בצריכת הדלק שלהם ובפעילויות התחזוקתיות.
- התייעלות הפעולית נוספת תושג בשל תוספת מושבים במטוסי DM08-T\$T.
- בשנת 1028, השיקה החברה תכנית תלת-שנתית, "אופק 2011", שמטרתה שיפור וייעול תהליכים
- תפעוליים בחברה והגדלת מקורות ההכנסה שלה.
 בשנת 2019 הפעילה החברה מהלך רב שנתי של החלפת מספר מערכות מידע תפעוליות ומסחריות
- נשיפור תהליכי עבודה לוגיסטיים.
 בחודש מאי 2019 השיקה החברה מרכז לוגיסטי חדיש לחלפים תחזוקתיים.

אנהום ועעגוכום -

החברה פעלה בשנת 2019 לשיפור מערכת היחסים עם עובדיה וחיזוק המחוברות של העובדים לחברה וליעדיה. בין היתר, בחודש אוקטובר 2018, נחתם הסכם עבודה חדש עם טייסי החברה, אשר מאפשר יעילות וגמישות בתפעול למול אורחות חיים ותכנון מיטבי לטייסים.



בשנת הדוח הייתה החברה בתוואי מימוש תוכנית ההצטיידות ושיפור המוצר, אשר הייתה צפוייה להבשיל בעות הדוח הייתה ההאשונה של שנת 2000 ובשלמותה בשנת 2001. במהלך תקופת המימוש, נפגעה היעילות התפעולית, בין היתר, בשל הצורך להכשרה והסבה של צוותים למטוסים החדשים, בשל כך שהצבת המטוסים לתתינים לא הייתה אופטימלית ובשל תפעול במקביל של שלושה ציי מטוסים רחבי גוף. כמו כן, בשנות המעבר נהנתה החברה רק באופן חלקי מפוטנציאל היעילות התפעולית של המטוסים החדשים (בהיבט של הוצאות הדלק והאחזקה) בשל כניסתם המדורגת על פני מספר שנים וקיים חוסר אחידות של המוצר וחשיפה חלקית של הלקוחות למוצר המשופר.

בחודש ינואר 2019 יישמה החברה לראשונה את התקן החשבונאי 16 SPFI בדבר חכירות, שלו השפעות מהותיות על הדוחות הכספיים המדווחים של החברה, בין היתר, בהגדלה משמעותית של הנכסים וההתחייבויות, קיטון בהוצאות חכירה וגידול בהוצאות הפחת והמימון, אשר בנטו התבטאו בהגדלת ההוצאות בשנת 2019 בסך של כ- 18 מיליון דולר (לפני מס). יצוין כי, בהתאם להוראות המעבר של התקן, לא תוקנו מספרי ההשואה. בנוסף, במהלך שנת 2019 חלה ירידה משמעותית בשיעורי התשואה לפדיון של אגרות חוב קונצרניות, בהם נעשה שימוש לצורך היוון המחייבות בגין תכנית להטבה מוגדרת (וכן בגין הטבות אחרות לטווח ארוך) אשר השפעתה על המחויבות לחופשה ומנוחה לעובדים הסתכמה בסך של כ-8.8 מיליון דולר (לפני מס) שנזקפו כהוצאה במהלך שנת 2019.

אל. נתונים עיקריים

נתונים עיקריים לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר (במיליוני דולר)			
	2019	2018	שינוי
הכנסות מהפעלה	2,178	2,142	%7
עוגאוע עפּאנע	3£8,↑	948,1	(%1)
נווט צוגמ.	343	967	%9l
яаотівэ [,]	305	760	%۷۲
עפסד לפני מסים על ההכנסה	(77)	(89)	43%
עפסד לשנה	(09)	(52)	% ⊅ レ

 $^{^{\}rm T}$ רווח לפני מימון מיסים פחת הפחתות והוצאות שכירות.



אS. סקירת ההתפתחות בסביבה העסקית ומדדים תפעוליים

או. 2 סקירת הסביבה העסקית בה פועלת החברה

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר

ענואט דנעד,,ץ:

התרשימים שלהלן מתארים את התפתחות התנועה של נוסעים בנתב"ג, בחלוקה בין תושבים יוצאים ותיירות נכנסת, ושל תנועת המטענים בחלוקה בין יצוא ויבוא. בשנת 2019, נמשכה מגמת הגידול המשמעותי בתנועת התיירות הנכנסת אשר גדלה בכ- 90 בעוד שתנועת התושבים היוצאים גדלה ב-%7. בתחום המטען חל גידול של כ- 30 בייבוא לעומת קיטון של 20 ביצוא.

ענואע פעיירוע הנכנסת לישראל והתושבים היוצאים (באלפים) $^{ m z}$

תנועת תושבים	סיאצוי —	• תוועת תיירים נכנסיו	ן גישנאג ייי	
5019		2018	7102	
	%6+	7 89′8	502'8	o
696 ' E	700+	3 63 7		000'₺
				000'9
215,8	% Z +	£6L'L	060'∠	000,01

עיבוא ויצוא של מטענים דרך האוויר לישראל וממנה (באלפי טונות) $^{\mathrm{c}}$

	_י דוא –	אואי ——		
2019		2018	7102	
				— 0
				09
145.6	%ፘ-	9.841	1.841	150
				180
0.802	% £+	201.0	192.0	540
				300

³ המקור: רשות שדות התעופה

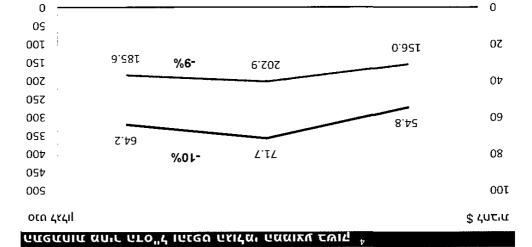
5019

^ג המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה



בעל סילוני:

בשנת 2019 חלה ירידה חדה במחירי הדלק הסילוני ("דס"ל") לעומת שנת 2018, כפי שניתן לראות בתרשים שלהלן. לעניין התפתחות מחירי הדס"ל לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, ראה סעיף ה' להלו.



שערי חליפין בגרף שלהלן ניתן לראות את שערי החליפין הממוצעים של השקל מול הדולר בכל שנה. בשנת 2019 נחלש הדולר ביחס לשקל בכ- %8.0 בהשוואה לשנת 2018. לשערי החליפין הממוצעים השפעה על

2018

\$ **५**05.0 tg0=

2017

ההוצאות השקליות של החברה. נכון ליום 31 בדצמבר 2019, שע"ח של השקל מול הדולר עמד על כ-40.6, לעומת שער של כ-75.5 נכון ליום 31 בדצמבר 2018, המשקף החלשות הדולר ביחס לשקל בכ-85.7, לשערים אלו השפעה על היתרות המאזניות של החברה הנקובות בשקלים, ראה פרק ב' לדוח זה.

עעפעטוע הער חליפין ממוצע שקל-דולר

2019

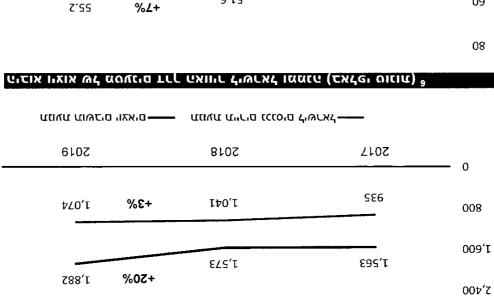
οτο ζεζιί το,,ζ-

• ก ณฤเก:	שהרכת בלומברג 		
	2019	2018	2017
	95.5	6S.£	09.£



לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 ברצמבר ברבעון הרביעי לשנת 20,92, חל גידול של כ- 30 בתנועת התיירות הנכנסת ביחס לרבעון המקביל אשתקד בעוד שתנועת התושבים היוצאים גדלה בצורה חדה בכ- 20%. בתחום המטען חל גידול של כ- %7 ביבוא לעומת ירידה של כ- 30 בייצוא.

תנועת התיירות הנכנסת לישראל והתושבים היוצאים (באלפים)⁵



יצוע -----יבוא----2019 2018 2017 0 50 6.7£ %€-1.98 0.6£ ٥٢ 7.64 9.12 09 2.22 %**L**+

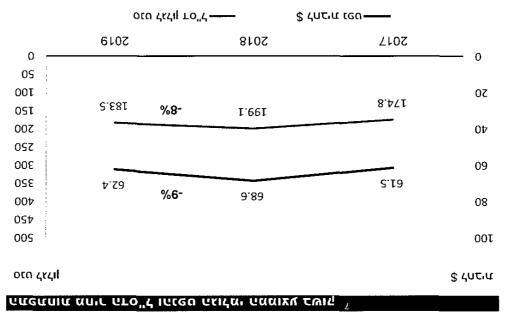
⁶ המקור: רשות שדות התעופה

\$ 2019

^כ המקור; הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה



רלק סילוני: ברבעון הרביעי לשנת 2019 חלה ירידה של 8% במחירי הדלק הסילוני לעומת הרבעון הרביעי בשנת 2018, כפי שניתן לראות בתרשים שלהלן.



∠ שמאור: מתרכת בלומברג

6107 •

אב.ב מדדים תפעוליים של החברה ונתחי שוק

לתקופה של שנה שנסתיימה ביום 31 בדצמב	2019	2018	שינוי
א <u>ל על וסאן דור</u>			
קטעי נוסע סדיר ושכר (נוסעים משלמים) - באלפים	5,826	609'9	%6 [.] E
חלק שוק כולל - באחוזים	%9∵⊅Z	%9`97	(%8.£)
נוסע - ק"מ מוטס (אאא) - במיליונים	23,642	22,852	3.5%
מושב - ק"מ זמין (XSA) - במיליונים	28,520	27,303	%9 ⁻ 7
מפוסת נוסעים (PLF) - באחוזים	%6 [.] 28	%T.E8	(%0.1)
שעות טיסה - באלפים	172.8	2.171	%6 [.] 0
הכנסה ממוצעת כוללת ל-PM? - בסנט *	81.8	8.23	(%9.0)
מון ממתן מומס - דאנפים	3.4T	7.08	(%8.7)
טון - ק"מ מטען מוטס (אדא) - במיליונים	446.4	472.0	(% 1 .8)
** RASK	٤.٦	3 .7	(2.5%)
** CASK	4 .7	7.7	(%T. P)
א\$Aכ ללא דלק **	7.3	6.3	(2.6%)
<u> </u>			
מספר מטוסים בהפעלה בתום התקופה - ביחידות	43	94	۲-
גיל ממוצע של צי המטוסים בתום התקופה - בשנים	2.6	15.5	£.£-

הכנסות נוסעים והכנסות נלוות בטיסות סדירות ושכר ובנטרול שינוי בשערי חליפין.

עניע

קטע נוסע - שובר טיסה לכיוון אחד.

אקא - Revenue Passenger - אפר הנוסעים בתעלום כפול המרחק המוטס.

אא - אבא - Kilometer - אפא Seat Kilometer שהוצעו למכירה כפול המרחק המוטס.

PLK/ASK Load Factor) - relor tloyig. ASA/ASA.

אדא - המשקל בטונות של מטען מוטס בתשלום כפול המרחק המוטס.

אצאא – Tetemoli Kas eldslisvA req euneve - הכנסות חלקי אצA.

ASA. – Cost per Available Seat Kilometer – CASK.

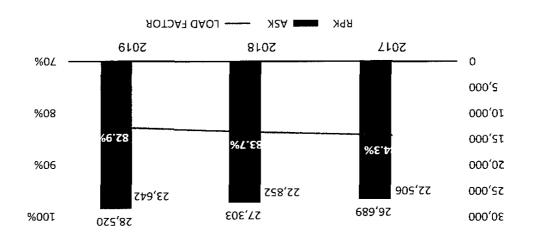
מטוסי נוסעים, וללא הוצאות מימון.

^{***} כלל הצי - מטוסים בבעלות וחכורים. יצוין כי המדדים התפעוליים הכלולים בביאור זה כוללים גם טיסות המבוצעות על ידי מטוסים בחכירה "רטובה" (חכירת מטוס על צוותו), אשר אינם כלולים במניין צי המטוסים.

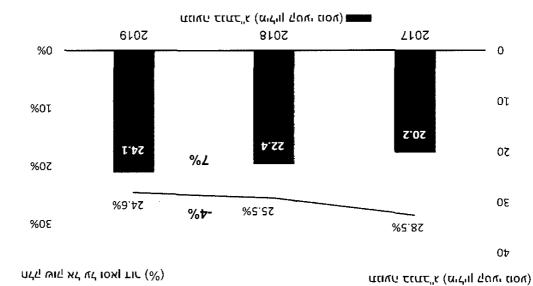
^{****} בצי המטוסים לתום שנת 2019 נכללו 12 מטוסים מדגם 2-187 ו- 2 מטוסים מדגם 8-187 לעומת 7 מטוסים מדגם 2-187 בתום שנה קודמת.



מדדים תפעוליים (במיליונים)



עענואע *דנעד*"ג וחלק שוק אל על וסאן דור 8



בשנת 2019, הגדילה החברה את היצע המושבים המשוקלל מרחק (ASA) לעומת ההיצע בשנת 2018 בכ- %6.4. חלק ניכר מהגידול ניתן לשייך למטוסים החדשים שקיבלה החברה, שהינם בעלי ניצולת גבוהה ומספר המושבים שלהם גדול ממספר המושבים במטוסי ה- 300-707 שיצאו משירות. מטוסים

אלו אפשרו פתיחת נתיבים חדשים והוספת טיסות בנתיבים קיימים. מספר הנוסעים המשוקלל מרחק (APA) עלה בכ- %2.5, שהינו נמוך משיעור עליית היצע המושבים משוקלל מרחק. יש לציין שבתקופת החדירה ליעדים חדשים נבנה הביקוש באופן מדורג.

נמאקר גורואן. יש עציין שבוגקופור החודידה ליער ים חו שים נבנה הביקוש באופן נגרוד. כתוצאה מכך שיעור התפוסה (Load Eactor) של החברה בשנת 20.1%, ירד ב- 70.1% ל- 20.9%. העלייה המתונה יותר של הביקוש השפיעה גם על ההכנסה הממוצעת הכוללת ל- PPA שירדה ב-

%8.0. היות והתנועה בנתב"ג גדלה ב-7% ותנועת הנוסעים של החברה גדלה ב-4% בלבד, קטן חלק השוק של החברה בכ- 36.8 והסתכם בשיעור של כ- 36.45 זאת לעומת 36.5\$ בשנת 109\$.

\$019

⁸ המקור: רשות שדות התעופה



בשנת 2019, חל קיטון של 8.% בכמות המטען המוטס בטונות וקיטון של 4.% במטען המוטס משוקלל מרחק (XTA), זאת בשל חולשה בשוק המטענים בעולם וצמצום טיסות מטוס המטען.

לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 בדצמבר

ASAO ۲۲۸ TTT	2.9	2.8	%9 ⁻ 1
CASK	8.7	0.8	(%4.2)
RASK	4. 7	3 .7	(%6.0)
טון - ק"מ מטען מוטס (אדא) - במיליונים אפקם	112.5	£.601	3.0%
טון מטען מוטס - באלפים (אדם)	18.0	9.71	%7'Z
•	£.8	2.8	%6 [.] 0
הכנסה ממוצעת כוללת ל-APK - בסנט	• -		. •
האוע מיסה - באלפים	2.14	9.68	%l.4
תפוסת נוסעים (PLP) - באחוזים	%0.68	%6.28	%2.0
מושב - ק"מ זמין (X&A) - במיליונים	987,8	£7£,8	%L`9
נוסע - ק"מ מוטס (איא) - במיליונים	5,593	5,285	%8.3
מלק שוק כולל - באחוזים	%⊅.£∑	%0.82	(%4.8)
קטעי נוסע סדיר ושכר (נוסעים משלמים) - באלפים	1,333	1,258	%0.9
אג תג וסאו בוכ			
	2019	2018	_ጠ ፣ርክ

ברבעון הרביעי לשנת 2019, הגדילה החברה את היצע המושבים (XAA) שלה בכ-7.3 לעומת ההיצע ברבעון המקביל אשתקד. נוסע-ק"מ מוטס (YAPA) עלה בכ- 8.8 לעומת התקופה המקבילה אשתקד, בין היתר, בשל עיתוי החגים שבשנת 2019 חלו בעיקר בחודש אוקטובר ואילו בשנה הקודמת י

חלו בעיקרם בחודש ספטמבר. אי לכך, שיעור התפוסה (Losa Tacton) של החברה עלה בכ-2.0 בתקופה המדווחת לעומת התקופה המקבילה אשתקד.

פענותט דנעד_{יי}ג ועלק שוק אל על וסאן דור ⁹

		ענולט בנע	כ _{יי} ג (מיליון קטעי ו	rion)	
0/0	2019		2018	2017	_ 0
%0 —					— 0
%0ī	8.2	%E1	T'S	6.4	8
%07	•	/BC F			9
%0E	% 7 `EZ	%9 -	%0 [.] SZ	%Z`LZ	6
%0†					75
עגע אוע א	, אן וסאל בונ (% <mark>)</mark>			ענואט <i>בנתב"ג</i> (מיליון קט	עי נוסע)

⁶ המקור: רשות שדות התעופה



ניתוח התוצאות העסקיות של החברה яξ.

המפורטים להלן. ראה גם בביאור L.T לדוחות הכספיים השנתיים. לאור ההשפעה המהותית שיש לתקן חשבונאי זה על תוצאות החברה, השפעות התקן שולבו בהסברים הוראות המעבר של תקן זה, לא התאימה החברה את תוצאות שנת 2018 המובאים כאן לצורך השוואה. כספי בינלאומי 16 PAR בדבר חכירות (ראה ביאור La לדוחות הכספיים השנתיים), כאשר על פי לתקופות המקבילות אשתקד. יודגש, כי החל מיום 1 בינואר 2019, מיישמת החברה את תקן דיווח כמו כן, מוצגים הגורמים העיקריים אשר השפיעו על תוצאות החברה בתקופות המדווחות ביחס להלן מוצגים דוחות הרווח והפסד של החברה, לרבות שיעור מהמחזור ושיעור השינוי לעומת אשתקד.

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר

	6102	:	8102	:	_በ	:lı
	אני דונר	מהמחזור %	אנקו בונע	מהמחזור %	אלפי דולר	%
עכנסוע שעפאלה	766,771,2	%00l	2,141,993	%00l	36,004	%L'I
עוגאוע עפהגע	(1,834,804)	(%S. 1 8)	(7£7,3 1 8,1)	(%2.38)	10,933	(%9.0)
כווט צוגמי	5 4 3,193	%8.21	997,862	%8.E1	7£6,9 ≯	%8.31
פוצאות מכירה	(208,812)	(%8.6)	(215,116)	(%0.01)	1,315	(%9.0)
וכגנהוע עוגאוע ענענע	(062,661)	(%4.8)	(132,461)	(%Z.8)	(628,8)	%Z [.] S
נטו טכנסוע אטטועי	12,498	%9'0	14,001	%4.0	(503,1)	(%7.01)
רווח (הפסד) מפעולות רגילות	669'Z	%1.0	(028,78)	(%7.1)	39,919	(%0.701)
פוגאוע מימון, נטו	(81,005)		(28,753)		(52,252)	
מלק החברה ברווחי חברה כלולה ושערוך אופציות	1,844		(378,1)		3,518	
על ההכנסה על ההכנסה	(296,97)		(847,78)		(8,815)	
עמדע עס	196'91		183,81		1,380	
GOT YWLG	(109,63)		(52,167)		(364,7)	

בשל הסיבות המוסברות לעיל. כמו כן, הייתה השפעה שלילית של שערי החליפין במטבעות בהן הנוסע-ק"מ (אאס) שהטיסה החברה, אשר קווזה בחלקה ע"י הירידה בתשואה לנוסע-ק"מ, כל זאת הכנסות מהטסת נוסעים גדלו בכ-8.84 מיליון דולר, גידול של כ-8.5.2. הגידול נובע מהעלייה בכמות ההכנסות מהפעלה גדלו בשנת 2019 בכ- 36 מיליון דולר, כ- 7.% ביחס להכנסות בשנת 2018. עכנסוע מעפתעע

אף היא לירידה בהכנסות ממטען. בשל חולשה בשוק המטענים בעולם ובשל התחרות הקשה. השפעה שלילית של שערי החליפין תרמה הכנסות ממטען ירדו בכ- 13 מיליון דולר בשל קיטון בכמות המטען המוטס וירידה בתשואה לטון-ק"מ מבוצעות חלק מעסקאות המכר של החברה ביחס לדולר.

עוגאוע עפגעע

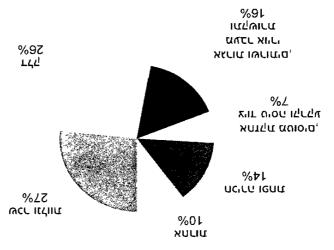
עיכאוע: הוצאות ההפעלה קטנו בכ- 6.01 מיליון דולר בשנת 2019 בהשוואה לשנת 2018, כתוצאה מהסיבות

- נבעו מירידה בשיעור ההיוון של המחויבות האקטוארית. טייסים בין הציים ומהשפעה שלילית של שערי החליפין. כמו כן, כ-8.8 מיליון דולר מתוך הגידול גידול בהוצאות השכר בסך של כ-35 מיליון דולר. הגידול נבע מהסכמי שכר חדשים, הסבות
- η"α (XSA). גידול בהוצאות כתוצאה מהגידול בפעילות שהתבטא בגידול של כ-5.5 בהיצע המושבים-



- השפעת יישום תקן חשבונאי 16 SAH "חכירות" לפיז הופחתו זכויות השימוש בנכסים חכורים בסכום של כ-5.20 מיליון דולר אשר נכללו בהוצאות ההפעלה ומנגד הוסט סכום של כ- 85 מיליון דולר להוצאות המימון המיוחסות להתחייבות בגין חכירות וכן נרשמו הוצאות חכירה (שאינן בתחולת התקן) בסך כ- 4.64 מיליון דולר כל זאת בהשוואה להוצאות חכירה בסכום של כ-45 מיליון דולר בשנת 1003.
- קיטון בהוצאות הדלק הסילוני בסך של כ-6.54 מיליון דולר, כמפורט להלן.
- גידול בהוצאות תחזוקה בסכום של כ-4.\? מיליון דולר הפבע בעיקר מחיוב הוצאות על פי שעות טיסה, בהתאם להסכם תחזוקת מנועים ושיפוץ חלפים, למטוסי ה-877 הנוספים שנכנסו לשירות במהלך השנה.

התפלגות הוצאות ההפעלה לשנת 2019



הוצאות הדלק סילוני (דס"ל) הוצאות הדס"ל של החברה קטנו בשנת 2019 בכ- 3.64 מיליון דולר (קיטון של כ-3.6.8) ביחס להוצאות בשנת 2018, כתוצאה מירידה במחירי הדס"ל בשוק ומירידה בשיעור של כ-4.6 בכמות הדלק שנצרכה על ידי מטוסי החברה, וזאת על אף הגידול במושב-ק"מ שהטיסה החברה (ASA) בשיעור של כ-6.6.4. זאת, עקב הפעלת המטוסים מדגם 787, שהינם יעילים בצריכת הדלק. מאידך, ההשפעה החיובית של עסקאות הגידור הייתה קטנה יותר בשנה המדווחת, כמתואר להלן, וקיזזה בחלקה את הירידה בהוצאות הדס"ל.

הטבלה שלהלן משקפת את השפעת הוצאות הדס"ל על תוצאות החברה, לרבות השפעת עסקאות הגידור (במיליוני דולר)

	2019	2018	הפרש	
הוצאות דס"ל לתקופה (לפני השפעת גידור)	3.18A	5.945	(0.29)	
השפעת עסקאות גידור דס"ל על הרווח והפסד	<u>(7.1)</u>	<u>(1.65)</u>	4.12	
סה"כ הוצאות דס"ל (לרבות השפעת הגידור)	8.674	523.4	(8.64)	
כמות דס"ל שנצרכה (במיליוני גלונים)	8.752	£.7 4 2	(3.9)	
Taring though citime delete agree and the arms of	. 4-4. 4			•

לפרטים נוספים באשר לגידור מחירי הדס"ל, ראה סעיף ב להלן. לפרטים נוספים בגין השפעת מכשירים פיננסיים נגזרים על הדוחות הכספיים, ראה ביאור 18 לדוחות הכספיים.

הוצאות מכירה בהוצאות המכירה חל קיטון של כ- 3.1 מיליון דולר בהשוואה לשנת 2008, הנובע ברובו מקיטון בעלויות ההפצה, בעיקר כתוצאה מירידה בשיעור עמלת הבסיס הממוצעת לסוכנים ושינוי בתמהיל ערוצי ההפצה. מנגד חל גידול בהוצאות הפרסום בשל השקת יעדים חדשים.



עוגאוע ענעגע וכגגוע

חכורים בהתאם ל-16 RPAI, אשר קוזזו בחלקם על ידי ירידה בהוצאות יעוץ. מגידול בהוצאות בגין תביעות משפטיות, גידול באחזקת מערכות מידע והפחתת זכויות השימוש בנכסים בהוצאות הנהלה וכלליות חל גידול של כ- 8.8 מיליון דולר בהשוואה לשנת 2018, זאת בעיקר כתוצאה

עכנסוע (עוגאוע) אטכוע

מטוסים ומנועים ומתקבולי ביטוח בגין מטוס מדגם 767 שנפגע ויצא משירות. עודפי מלאי, וזאת לעומת שנת 2018 בה הוכרה הכנסה בסך של כ- 1.41 מיליון דולר שנבעה ממכירת הכנסות אחרות, נטו הסתכמו בכ- 2.15 מיליון דולר, וכללו רווחי הון ממכירת מטוס ומנועים וממכירת

עוגאוע עימון

החברה שנועדו למימון מטוסים מדגם 9-787 שרכשה החברה. עשלופה חל גידול בהוצאות הריבית על ההלוואות בעיקר כתוצאה מעלייה במצבת ההלוואות של מאזנית של התחייבויות בגין חכירות הנקובות במטבעות שאינם דולר (בעיקר שקל). כמו כן, במהלך של כ-3.54 מיליון דולר, והוצאה נוספת בגין הפרשי שער בסך של כ- 2.2 מיליון דולר כתוצאה מחשיפה הגידול נובע מיישום תקן 16 אאון בעקבותיו נרשמו הוצאות ריבית על ההתחייבויות בגין חכירות בסך הוצאות המימון, נטו הסתכמו בכ-1.18 מיליון דולר בהשוואה לכ-8.82 מיליון דולר בשנת 2018. עיקר

7.73 מיליון דולר בשנת 102. ההפסד לפני מסים בשנה המדווחת הסתכם בכ- 6.67 מיליון דולר לעומת הפסד לפני מסים של כ-עפסד לפני מסים

שמדע עס

הגידול בהפסד לפני מסים. הטבת המס בשנת 2019 הסתכמה בכ- 7.01 מיליון דולר לעומת 6.61 מיליון דולר אשתקד וזאת בשל

GOT YWLG

£שנת 1802. ההפסד לאחר מסים בשנת 102 הסתכם בכ-6.95 מיליון דולר, לעומת הפסד של כ-2.25 מיליון דולר



TWEE WEORING THE IS LTYRE

רווח (הפסד) לתקופה	(52,167)		078,8		(58,53)	
הטבת מס (מסים על ההכנסה)	189'91		(840,8)		18,629	
רווח (הפסד) לפני מסים על ההכנסה	(847,74)		817,8		(99 4 ,87)	
חלק החברה ברווחי הברות כלולות בגינן	(375,1)		243		(816,1)	
הוצאות מימון, נטו	(28,753)		(203,02)		(8,251)	
רווח (הפסד) מפעולות רגילות	(028,78)	(%7.1)	776,82	% b `l	(762,88)	
עכנסוע אערועי נטו	100,41	%4.0	ነ72,ይ	%Z.0	10,730	328.0%
וכקקווע פוגאוע פנפקפ	(983,811)	(%5.5)	(113'239)	(%4.3)	(5,000)	%Þ.Þ
טוגאוע עכירה	(214,984)	(%0.01)	(960'60Z)	(%0.01)	(5,888)	%8.2
כווט צולמי	282,199	13.2%	855,8 1 5	%9 [.] 91	(661,88)	(%0.91)
עוגאוע עפונע	(467,638,1)	(%8.38)	(099,847,1)	(%4.58)	(481,111)	% * 7'9
הכנסות מהפעלה	2,141,993	%00l	866,960,2	%00l	966'77	2.1%
	אלפי דולר	מהמחזור %	אנפי דונר	א מהמחזור	LILL XLG:	%
	810	2	710	7	שיו	:10

לניתוח התוצאות העסקיות של שנת 2018 לעומת התוצאות העסקיות של שנת 2017, ראו דוח דירקטוריון ליום 31 בדצמבר, 2018.



לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 בדצמבר

	610	7	810	2	שי	Clı
	אלפי דולר	% מהמחזור	אנקי בונע	אנימחזור א	Х ί ζι Σίζι	%
עכנסוע מעפאגע	518,462	%001	493,438	۱00%	720,62	%1.3
עוגאוע עפולעע	(425,926)	(%4.78)	(442,707)	(%7.68)	(612,01)	2.3%
נווט צוגמי	983,53	15.6%	FET,0 2	46.01	14,805	%Z [.] 6Z
פוגאות מכירה	(58,167)	(%2.11)	(610,53)	(%5.01)	(8,148)	%8.11
וכקקווע עוגאוע ענעקע	(094,85)	(% 1 .7)	(520,65)	(%7.8)	(764,3)	%9 [.] 91
ייכנסוע אטגועי נמו	209 '6	%6⁻ l	£7£,1	%£.0	8,234	%4.663
רגילות הפסד מפעולות	(21,484)	(%L.Þ)	(856,25)	(%7.8)	11,454	(%8. 4 E)
עוגאוע עימון, נטו	(20,720)		(15 4 ,7)		(662,61)	
חלק החברה ברווחי (הפסדי) חברה כלולה ושערוך אופציות	996		(1,105)		2,060	
הפסד לפני מסים על ההכנסה	(41,249)		(494,14)		215	
עמדע עס	277,6		9,815		(64)	
עפסב געדמון	(TT4,1E)		(9 1 9,16)		271	

עכנסוע מטפאגע

הסיבות שתוארו לעיל אשר קודוו בחלקן על ידי השפעה שלילית של שערי החליפין במטבעות בהן מהעלייה בכמות הנוסע-ק"מ (APA) שהטיסה החברה ומהעלייה בתשואה לנוסע-ק"מ כל זאת בשל המקביל אשתקד. הכנסות מהטסת נוסעים גדלו בכ-3.55 מיליון דולר, גידול של כ-8.6.3. הגידול נובע ההכנסות מהפעלה גדלו ברבעון הרביעי של שנת 2019 בכ- 3.65 מיליון דולר, כ- 1.7% ביחס לרבעון

שערי החליפין, אשר קוזזה בחלקה ע"י עלייה בכמות המוטסת. ממטען ברבעון המקביל אשתקד, בעיקר כתוצאה מירידה בתשואה לטון-ק"מ ומהשפעה שלילית של הכנסות ממטען ברבעון הרביעי של שנת 2019 קטנו בכ-1.5 מיליון דולר (כ- 4.4%) לעומת ההכנסות מבוצעות חלק מעסקאות המכר של החברה ביחס לדולר.

לתקופה המקבילה אשתקד. השינוי נובע מהסיבות הבאות: הוצאות ההפעלה גדלו ברבעון הרביעי של שנת 2019 בכ- 2.01 מיליון דולר, גידול של כ-3.5 ביחס עוגאוע עפתגע

- גידול בהוצאות השכר בסך כ- 16 מיליון דולר לעומת תקופה מקבילה אשתקד בעיקר כתוצאה
- դ"ռ (XSA). גידול בהוצאות כתוצאה מהגידול בפעילות שהתבטא בגידול של כ-7.% בהיצע המושבים-מהסכמי שכר חדשים והסבות טייסים בין הציים ובשל גידול במחויבויות האקטואריות.
- גידול בהוצאות תחזוקת מנועים.
- . קיטון בהוצאות הדלק הסילוני בסך של כ-4.4 מיליון דולר, כמפורט להלן.
- עכגוגוע דעוגאוע עעפאגע). להוצאות המימון (החלק הארי נותר בהוצאות פחת של זכויות שימוש בננסים החכורים קיטון כתוצאה מיישום תקן דיווח כספי בינלאומי 16 PAFI, אשר הסיט כ- 8 מיליון דולר

עוגאוע דלק סילוני (דס"ל)

על ידי מטוסי החברה, על אף הגידול בכמות ה-ASA שהטיסה החברה בשיעור של כ-7.3, בעיקר 6.7) ביחס להוצאות ברבעון המקביל אשתקד. זאת, בעיקר כתוצאה מירידה בכמות הדלק שנצרכה הוצאות הדס"ל של החברה קטנו ברבעון הרביעי של שנת 2019 בכ- 7.9 מיליון דולר (קיטון של כ-



הדלק הושפעו לטובה מירידה במחירי הדס"ל בשוק. עקב המשך כניסת המטוסים מדגם פ-857 לשירות, שהינם יעילים בצריכת הדלק. בנוסף, הוצאות

עשפעת עסקאות הגידור (במיליוני דולר) עטבלה שלהלן משקפת את השפעת הוצאות הדס"ל על תוצאות החברה, לרבות

	2019	2018	עפרש
הוצאות דס"ל לתקופה (לפני השפעת גידור)	1.511	124.1	(0.11)
השפעת עסקאות גידור דס"ל על הרווח והפסד	<u>£.0</u>	(E.1)	<u>9.1</u>
סה"כ הוצאות דס"ל (לרבות השפעת הגידור)	113.4	122.8	(4.6)
כמוע בס"ל שנצרכה (במיליוני גלונים)	8.43	9.33	(8.0)

פיננסיים נגזרים על הדוחות הכספיים, ראה ביאור 18 לדוחות הכספיים. לפרטים נוספים באשר לגידור מחירי הדס"ל, ראה סעיף ב' להלן. לפרטים נוספים בגין השפעת מכשירים

שוגאוע מכירה

גידול בפעילות. זאת, בקיזוז ירידה בשיעור העמלה. המקביל אשתקד, זאת בעיקר כתוצאה מעלייה בהוצאות פרסום וגידול בהזמנות מערכות הפצה בשל בהוצאות המכירה ברבעון הרביעי של שנת 2019 חל גידול של כ- 6.1 מיליון דולר בהשוואה לרבעון

עוגאוע ענעגע וכגגווע

משפטיות, לרבעון המקביל אשתקד, זאת בעיקר כתוצאה מגידול בהוצאות הפחתת תוכנות ובהפרשה לתביעות בהוצאות ההנהלה והכלליות ברבעון הרביעי של שנת 2019 חל גידול של כ- 4.2 מיליון דולר בהשוואה

עוגאוע מימון

דולר (בעיקר שקל). של כ- 2.3 מיליון דולר כתוצאה מחשיפה מאזנית של התחייבויות בגין חכירה הנקובות במטבעות שאינם ריבית על התחייבויות בגין חכירות בסך של כ-2.11 מיליון דולר, והוצאה נוספת בגין הפרשי שער בסך מיליון דולר ברבעון המקביל אשתקד. עיקר הגידול נובע מיישום תקן 16 SPS בעקבותיו נרשמו הוצאות הוצאות המימון, נטו ברבעון הרביעי של שנת 2019 הסתכמו בכ-7.02 מיליון דולר בהשוואה לכ-7.7

הפסד לפני מסים

מסים של כ- 1.64 מיליון דולר ברבעון המקביל אשתקד. ההפסד לפני מסים ברבעון הרביעי של שנת 2019 הסתכם בכ- 2.14 מיליון דולר לעומת הפסד לפני

טט שסטש

שנרשמה ברבעון המקביל אשתקד. הטבת המס ברבעון הרביעי של שנת 2019 הסתכמה בכ- 8.8 מיליון דולר בדומה להטבת המס

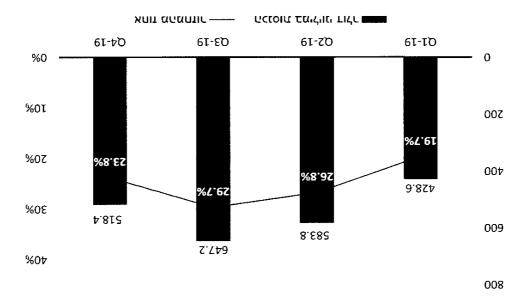
GOT Trevil

כ-6.16 מיליון דולר ברבעון המקביל אשתקד. ההפסד לאחר מסים ברבעון הרביעי של שנת 2019 הסתכם בכ-6.15 מיליון דולר, לעומת הפסד של



אף. עונתיות

מתרחשת בעונות הקיץ ולקראת חגים יהודיים או נוצריים או חופשות במדינות המקור. לחו"ל מתרחשת בעיקר בעונות הקיץ ובתקופות החגים, ותנועה גדולה של תיירים הנכנסים לישראל פעילות הקבוצה מושפעת מעונתיות ומתמקדת בתקופות שיא. תנועה גדולה של תושבי ישראל שיוצאים



ĸς. תזרים מזומנים

תזרימי המזומנים בשנה שנסתיימה ביום ל3 בדצמבר 2019 לעומת שנת 2018

	2019	2018	Milli
	אלפי דולר		אנפי דונר
תזרימי מזומנים שנבעו מפעילות שוטפת, נטו	₽8,86 <u>2</u>	622,16	202,622
תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות השקעה, נטו	(433,625)	(S76,88 4)	∠ / E'89
מימון, נטו מימון, נטו	G14,471	6 + E'ZSE	(1 56,771)
השפעת השינויים בשערי החליפין על יתרות מזומנים המוחזקות במטבע חוץ	229,1	(958,S)	87 <i>E,</i> 4
עלייה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים	591,36	(0 \$2'9 b)	82,413

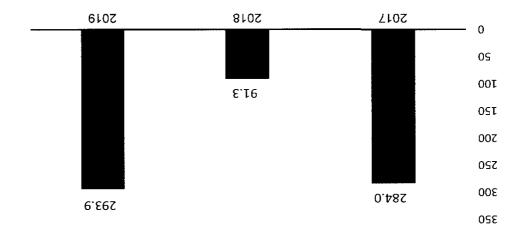
תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת

חכירותיה, שהסתכם בשנת 2019 בסך של כ-32 מיליון דולר, יסווג בתזרים המזומנים מפעילות מימון. נערך בהתאם לכללי 16 SAPI, שיושם לראשונה השנה, הקובע כי פרעון התחייבויות החברה בגין סך של כ-19 מיליון דולר בשנת 1028. יצוין, כי תזרים המזומנים מהפעילות השוטפת לשנת 2019 בשנת 2019, נבע לחברה תזרים מזומנים חיובי מפעילות שוטפת בסך של כ-244 מיליון דולר לעומת



בתקופה המקבילה אשתקד התזרים כאמור נכלל בפעילות שוטפת. כאמור לעיל, על פי הוראות המעבר של התקן לא הותאמו מספרי ההשוואה. הגידול בתזרים המזומנים מפעילות שוטפת, מנוטרל מהשפעת תקן 16 שPP כאמור, בסך של כ-21 מיליון דולר, נובע בעיקר מתקבול בגין הסכמים עם חברות כרטיסי אשראי בסך כ- 69 מיליון דולר, מתשלום בגין פשרה עם פקיד השומה בגין שומת ניכויים בסך כ- 22 מיליון דולר בשנת 102 ומשינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות אחרים, בעיקר בגין הכנסות מראש. מנגד, חל גידול בהפסד בשנת 2019 בהשוואה לאשתקד.

התפתחות הזרים מזומנים מפעילות שוטפת לשנים 2019-2103 (מיליוני דולר)



תזרימי מזומנים לפעילות השקעה

בשנת 2019, השתמשה החברה בכ- 364 מיליון דולר, נטו לפעילות השקעה. ההשקעה ברכוש קבוע ורכוש לא מוחשי הסתכמה לסך של כ- 344 מיליון דולר, בעיקר בגין רכישת מטוס מדגם 2-787 ושני מטוסי 3-787 שבבעלות החברה, תשלום מקדמות לרכישת מטוסים ורכישת מנועים רזרביים עבור מטוסי 2-787. כמו כן, השקיעה החברה בפקדונות נטו סך של כ-15 מיליון דולר. מנגד, נבעו לחברה מזומנים בסך של כ- 23 מיליון דולר מתמורה ממכירת רכוש קבוע, בעיקר מנועי צי 204-747.

בשנת 1948, השתמשה החברה בכ- 857 מיליון דולר, נטו לפעילות השקעה. ההשקעה ברכוש קבוע ורכוש לא מוחשי הסתכמה לסך של כ- 266 מיליון דולר, בעיקר בגין רכישת 3 מטוסי 9-187 ותשלום מקדמות עבור מטוסים שטרם התקבלו. מנגד, נבעו לחברה מזומנים ממימוש פקדונות בסך של כ-29 מיליון דולר ומתמורה ממכירת רכוש קבוע בסך של כ-11 מיליון דולר.

תזרימי מזומנים מפעילות מימון

בשנת 2009, נבע לחברה תזרים מזומנים בסך של כ-241 מיליון דולר נטו מפעילות מימון. בתקופה זו קיבלה החברה הלוואות בסך של כ- 242 מיליון דולר בעיקר למימון המטוס הרביעי מדגם 2-787, ושני מטוסי 8-787 שבבעלות החברה, למימון מחדש של שני מטוסים מדגם בואינג 200-777 (ראה ביאור 2010 8-787 שבבעלות החברה, למימון 3 מנועים רזרביים לצי מטוסי 787. מאידך, פרעה החברה הלוואות בסך של כ-821 מיליון דולר, מתוכם כ- 751 מיליון דולר פירעון הלוואות ששימשו לתשלום מקדמות באמצעות קבלת הלוואות ארוכות טווח למימון מטוס 9-787 ושני מטוסי 8-787 ופירעון יתרת הלוואת "בלון" אשר מומנה מחדש, כאמור. בנוסף, פרעה החברה התחייבויות בגין חכירות בסך של כ- 28 מיליון דולר. כמו כן, בתקופה המדווחת חלה ירידה באשראי לזמן קצר של כ- 6 מיליון דולר.

בשנת 2018, נבע לחברה תזרים מזומנים בסך של כ-255 מיליון דולר נטו מפעילות מימון. בתקופה זו קיבלה החברה הלוואות לזמן ארוך בסך של כ-204 מיליון דולר והלוואות למימון מקדמות לרכישת מטוסים בסך של כ-45 מיליון דולר. מנגד, פרעה החברה הלוואות למימון מקדמות לרכישת מטוסים בסך של כ-55 מיליון דולר והלוואות לזמן ארוך (פירעונות שוטפים) בסך של כ-204 מיליון דולר.



2,109,020

א6. המצב הכספי, יתרות המזומנים וההון החוזר של החברה

••	300 300 0	000 007 0		000 201 0	000 007 0
			eil	ZG9'891	864,652
אא מיסטים גכסים לא	3,010,124	۱٬692,429	לא שוטפות התחייבויות	796,442,2	786,488
เсо ^เ ต พเข <i></i> ยเต	718,831	169'914	กกกานาเกก พเขอเห	716,280,1	1,014,595
	х ζGι	LI4L		х ζ G i	LILL
	9102.21.18	31.12.2018		81.12,2019	31.12.2018

020'601'2

להלן השינויים העיקריים בסעיפי הנכסים, ההתחייבויות וההון ליום 31 בדצמבר 2019 לעומת 31 בדצמבר 2018

OU..C

3,495,936

םיםטוע מיסטז

926'966'5

OU..C

הנכסים השוטפים של החברה ליום 31 בדצמבר 2019 הסתכמו לסך של כ-884 מיליון דולר, גידול של כ-69 מיליון דולר ביחס ליתרתם ליום 31 בדצמבר 2018. הגידול נבע בעיקר מעלייה ביתרות המזומנים והפקדונות ועלייה בסעיפי הלקוחות, אשר קוזז בחלקו ע"י קיטון בסעיף החייבים (בעיקר חייבים בגין שיפוץ מנועים חכורים).

התחייבויות שוטפות

ההתחייבויות השוטפות של החברה ליום 31 בדצמבר 2009 הסתכמו לסך של כ-280, מיליון דולר, גידול של כ- 88 מיליון דולר ביחס ליתרתן ליום 31 בדצמבר 2008. חלק ניכר מהגידול נובע מיישום תקן 31 PMI, אשר בגינו נכללו חלויות שוטפות של התחייבויות בגין חכירות בסך של כ-93 מיליון דולר. בנוסף, חל גידול בסעיף הכנסות מראש ממכירת כרטיסי טיסה, גידול בהתחייבות האקטוארית לעובדים ובספקים. מנגד חל קיטון באשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות של הלוואות, בזכאים וביתרת מכשירים פיננסיים נגזרים.

eil ouc

נכון ליום 31 בדצמבר 2004, לחברה גרעון בהון החוזר בסך של כ- 503 מיליון דולר לעומת גרעון של כ- 803 מיליון דולר ליום 31 בדצמבר 2004. ההתחייבויות השוטפות ליום 31 בדצמבר 2004 כוללות כ- 803 מיליון דולר ליום 31 בדצמבר 2004. ההתחייבויות השוטפות ליום 31 בדצמבר 2004 כילות כ- 62 מיליון דולר הלוואות למימון מקדמות עבור שני מטוסים מסדרת 8-787 (מתוכם 31 מיליון דולר מכרעו באמצעות מימון ארוך טווח שהתקבל בעת קבלת אחד המטוסים 3. סך של כ- 62 מיליון דולר עבור התחייבות לעובדים בגין חופשה אשר צפויה להיות משולמת לעובדים בעת פרישתם אך מסווגת מהתחייבות לזמן קצר בהתאם לכללי החשבונאות. כמו כן, סך של כ- 842 מיליון דולר מהווה הכנסות מראש בגין מכירת כרטיסי טיסה, כאשר במהלך העסקים הרגיל של החברה אינו נפרע במזומן אלא המטעים החל מחודש מרץ חלק מסכום זה נדרש להיפרע במזומן. בנוסף, השינוי בהון החוזר ביחס ליום 31 בדצמבר 2018, וובע בעיקר בשל יישום לראשונה בשנת 2019 של 18 27 ליום חליות שוטפות זאת בקיזוז הירידה לחעים החליות השוטפות של ההלוואות לזמן ארוך. היחס השוטף של החברה ליום 31 בדצמבר 2019, ברצמבר 2019, לעומת כ- 12 בדצמבר 2019.

נכסים לא שוטפים

הנכסים הלא שוטפים ליום 31 בדצמבר 2010, הסתכמו לסך של כ- 2010, מיליון דולר, גידול של כ-2018, מיליון דולר ביחס ליתרתם ליום 31 בדצמבר 2018, הנובע בעיקר מזכויות שימוש בנכסים 2019 הכורים בסך של כ- 289 מיליון דולר (שהוכרו בעקבות יישום לראשונה של תקן 20 באדון), מגידול של 2019 מיליון דולר כתוצאה מרכישת מטוס 2-787 ושני מטוסי 2-787 בבעלות שנכנסו לשירות במהלך 2010 ומגידול בפקדונות לזמן ארוך בסך כ- 50 מיליון דולר, כתוצאה מיישום לראשונה של תקן 2013 2010 הנגידול בפקדונות לזמן ארוך בסך כ- 50 מיליון דולר, כתוצאה מיישום לראשונה של תקן

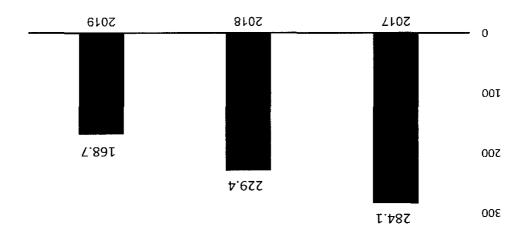


התחייבויות לא שוטפות

(ראה ביאור בלג. לדוחות הכספיים השנתיים). מראש לזמן ארוך כתוצאה ממענקים שהתקבלו מחברות כרטיסי אשראי כחלק מהסכמים שנחתמו עימן S.ד לדוחות הכספיים השנתיים), מנטילת מימון לטווח ארוך כתוצאה מרכישת מטוסים ומגידול בהכנסות בגין חכירות בסך של כ- 829 מיליון דולר כתוצאה מיישום לראשונה של תקן 16 מאדו (ראה ביאור דולר, גידול של כ-759, מיליון דולר ביחס ליתרתן ליום 31 בדצמבר 2018, הנובע בעיקר מהתחייבויות ההתחייבויות הלא שוטפות של החברה ליום 31 בדצמבר 2019, הסתכמו לסך של כ-444, מיליון

של כ- 19 מיליון דולר אשר קוזזו בחלקם ע"י השפעה חיובית של קרנות ההון בגין גידור תזרים מזומנים. להון ליום ל3 בדצמבר 2018 נובע בעיקר מההפסד בשנת 2019 ומהשפעת יישום תקן 16 בRE בסך סך ההון ליום 31 בדצמבר 2019 הסתכם לכ-261 מיליון דולר. הקיטון בסך של כ-61 מיליון דולר ביחס uil

עעון ליום ל3 בדצמבר (במיליוני דולר)



עלוואות ומסגרות אשראי מהותיות של החברה

לפרטים נוספים בנוגע להלוואות החברה, ראה ביאור 13 לדוחות הכספיים השנתיים ונספח א' לדוח זה. הלוואות מהותיות הינו 5% מסך המאזן המאוחד של החברה וכן 10% מסך הלוואות התאגיד. בהמאם להנחיות הרשות לניירות ערך בעניין "אירוע אשראי בר דיווח", סף המהותיות לצורך פירוט



חשיפה לסיכוני שוק ודרכי ניהולם

ומימוש המדיניות, ראה ביאור 18 לדוחות הכספיים השנתיים ליום 31 בדצמבר 2019. החשבונאית לעניין זה וכן לעניין מדיניות החברה בניהול סיכוני השוק, האחראים לניהולם, אמצעי פיקוח מיישמת חשבונאות גידור ומייעדת את עסקאות ההגנה כמכשירים מגדרים. לעניין המדיניות להלן פירוט סיכוני השוק אליהם חשופה החברה ודרכי ניהולם, לרבות שימוש בעסקאות הגנה. החברה

חשיפה לשינויים במחירי הדס"ל

הוצאות הדס"ל מהוות מרכיב מרכזי בהוצאות התפעול של החברה ומשפיעות על רווחיות החברה.

202. השווי ההוגן נטו של סך מכשירי גידור הדס"ל ליום 31 בדצמבר 2019 הינו סכום חיובי של כ-בכ- 35% מהתצרוכת הצפויה לשנת 2020. בנוסף, גידרה החבדה כ- 18% מהצריכה הצפויה לשנת נכון ליום 31 בדצמבר 2019, היו לחברה מספר התקשרויות, לצורך גידור מחירי הדס"ל, בהיקף הנאמד החברה נוקטת בצעדי הגנה להקטנת החשיפה, כמפורט להלן.

ביניהם כמות הצריכה ומרווחי הספקים, יוותרו ללא שינוי ביחס לשנת הדוח), וכן את השפעת הגידור פרטום הדוח, בהתאם לרמת הפעילות הצפויה ובהתאם להערכת החברה (בהנחה שכל יתר המשתנים, פרסום הדוחות הכספיים), ביחס למחירי השוק העתידיים, הצפויים על פי העקום הידוע בסמוך למועד להלן טבלה המציגה את רגישות הוצאות הדס"ל על פני תקופה של 12 החודשים הבאים (בסמוך למועד ליב מיליון דולר.

%09-	09-		6-
%9 Z-	-30	%/8	₩
72 %	30	7026	Þ
%0 S	09		6
οτο/κζιί)	(מ, בוגנ)	עיכאים	
הסמוך לפרטום הדוח (4 <u>4</u>	YILIL	החודשים	צידור (מ' דולר)
עכאים ביחס למחיר במועד הבאים ביחס למחיר	לפני השפעת	ሲ በነኮሴ ל- 21	אטרי השפעת
הממוצע ב-12 החודשים	תן עעוגאע	מ ן עעוגאע	תן עעוגאע
שינוי במחיר השוק	עיקף ההשפעה	שיעור הגידור	היקף ההשפעה

החברה מיישמת חשבונאות גידור ומייעדת את עסקאות ההגנה כמכשירים מגדרים. לעניין המדיניות

על פי המדיניות, גדל ב- 5%. בנוסף אישרה וועדת ניהול הסיכונים של החברה באופן זמני חריגה של כמו כן, בחודש יוני 2019 עדכן דירקטוריון החברה את מדיניות הגידור, כך שההיקף המקסימלי לגידור, המשבונאית ראה ביאור 18 לדוחות הכספיים השנתיים ליום 31 בדצמבר 2019.

עד 20% מקוי המקסימום על פי המדיניות בהתאם לשיקול דעתה של הנהלת החברה.

של שנת 2020 ואילך, גבוה מהיקף הצריכה בפועל. בשל הירידה בפעילות החברה לאור משבר הקורונה, היקף עסקאות הגידור של החברה לרבעון השני

לפרטים בדבר הירידה החדה במחירי הדס"ל בשל משבר הקורונה לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי,

הואוני השינוי במחיר השוק בטבלה לעיל נלקחו בהתאם לשיעור השינוי המירבי של מחירי הדס"ל ראה סעיף ה.2. לדוח הדירקטוריון להלן.

אגן עעוגאעי.

בתקופת משבר הקורונה.

החברה לסיכוני שוק בנושא זה נובעת מהשינויים אשר מתרחשים בשווי השוק של מטוסים בעולם. כגון אפשרות של המממנים לפירעון מוקדם של ההלוואות בקרזת אירועי הפרה על ידי החברה. חשיפת הדוח החברה עומדת ביחס הנדרש. כמו כן, ההסכמים כוללים סעיפים מקובלים בעסקאות מסוג זה, ביחס מינימלי בין שווי השוק של המטוסים לבין יתרת ההלוואות אשר מובטחות במטוסים אלו, למועד בהתאם להוראות חלק מהסכמי ההלוואות (שאינן מהוות אשראי בר דיווח), נדרשת החברה לעמידה חשיפה במסגרת הלוואות לזמן ארוך

אשר משמשים בטוחה להלוואות שנטלה החברה מבנקים ישראליים בקשר לרכישת מטוסים (הלוואות משבר הקורונה גרם כמו כן לירידת ערך במחירוני מטוסים בעולם. בהתאם, הירידה בערך המטוסים,



שאינן "אשראי בר דיווח"), הביאה לאי עמידה באמות המידה הפיננסיות של יחס בין שווי בטחונות להלוואה (VTJ). בהתאם להסכמי ההלוואות, אי עמידה ביחס הנדרש מקימה לבנקים זכות לקבלת פקדונות (המוערכים בכ-30 מיליון דולר נכון ליום פרסום הדוח). החברה פנתה לבנקים אלו בבקשה לויתור (iavisW) על עמידה ביחס האמור לתקופת המשבר.

מרבית הלוואות החברה נושאות ריבית המבוססת על ריבית הליבור וכן הריבית בחלק מההלוואות מגודרת באמצעות נגזרים המבוססים גם הם על ריבית הליבור. החל מסוף שנת 2011 ופסק השימוש בריבית הליבור ויחל שימוש בריביות חדשות, בשלב זה אין באפשרות החברה להעריך את השפעת הפסקת השימוש בריבית הליבור והאם השפעה זו תהיה מהותית או לאו וזאת מאחר וטרם ידוע מה יהא מנגנון הריבית במתכונת שתחליף את ריבית הליבור כאמור.

שהיפה לשימיים בשיעור הריבית

במועד הסמוך לפרסום הדוח, כ-88% מיתרת ההלוואות שקיבלה החברה הן בריבית משתנה וכ-7% מיתרת ההלוואות הן בריבית קבועה לתקופה של עד כ- 12 שנים.

בחודש אוגוסט, אישרה ועדת הדירקטוריון לניהול סיכוני שוק לקבע ריבית עבור שתי הלוואות שניטלו לצורך רכישת שני מטוסי 877, ובמסגרת כך גם לחרוג משיעור ההלוואות המגודרות למעל ל-60% על פי מדיניות הגידור של החברה, כמוסבר בביאור 18 לדוחות הכספיים השנתיים ליום 31 בדצמבר

2019. להלן טבלה המציגה את רגישות הוצאות הריבית על יתרת ההלוואות למועד הדוח, על פני תקופה של 12 החודשים הבאים (בסמוך למועד פרסום הדוחות הכספיים) לרבות השפעת פעולות החברה בדבר ניהול סיכון הריבית.

%0s- %0l-	%ZL	£.0- 0.1-
% 0 l	7002	6.0
%09		0.1
שימי בשיעור ריבית ה- Yodil הממוצע ב-15 החודשים הבאים ביחס לשיעור הריבית Yodil סמוך למועד פרסום הדוח (5.0%)	שיעור הגידור הממוצע ואו שיעור האשראי בריבית קבועה מהחשיפה החזויה ל-12 החודשים הבאים	היקף ההשפעה על ההוצאה ב-12 החודשים הבאים אחרי השפעת גידור (מ' דולר)

לפרטים ב*דבר* הירידה החדה בשיעורי הריבית לאחר מועד הדוח על המצב הכספי בשל משבר הקורונה, ראה סעיף ה' להלן.

שייפה בגין שער החליפין של השקל מול הדולר

עיקר הכנסותיה והוצאותיה של החברה הינן בדולר ארה"ב, שהינו מטבע הפעילות וההצגה של החברה. לחברה הוצאות שקליות שעיקרן הוצאות השכר ותשלומים לספקים מקומיים בארץ. בהתאם לכך, שינוי בשער השקל ביחס לדולר משפיע על הערך הדולרי של ההוצאות השקליות. החברה נוקטת בצעדי הגנה להקטנת החשיפה, כמפורט להלן. בנוסף, לשינויים בשער החליפין השפעה על יתרות המאזניות השקליות של החברה, אשר עשויים להתבטא בהוצאה או בהכנסה ברווח והפסד, וכן בהגדלה או

בהקטנה של תזרים המזומנים הדולרי הנדרש לסילוק ההתחייבויות. סמוך למועד פרסום דוח זה, שיעור גידור החשיפה השקלית התזרימית ל-12 החודשים הקרובים עומד

על כ-%0 מהחשיפה הצפויה. להלן טבלה המציגה את רגישות ההוצאות השקליות על פני תקופה של 12 החודשים הבאים (במועד הסמוך לפרטום הדוחות הכספיים), ביחס למחירי השוק העתידיים הצפויים נכון למועד זה, בהתאם לרמת הפעילות הצפויה ובהתאם להערכת החברה (בהנחה שכל יתר המשתנים ביניהם היקף ההוצאות השקליות יוותרו ללא שינוי מהצפוי ביחס לשנת הדוח), וכן את השפעת הגידור על ההוצאה.



Z 9		79
lg-	%0	L S-
הדולרי של השקליות לפני השפעת גידור (מ' דולר)	מהחשיפה החזויה ל-12 החודשים הבאים	נידור (מ' דולר) השקליות אחרי השיני השיני בערך
	השקליות לפני השפעת גידור (מ' דולר) 18-	הרולרי של מהחשיפה המזויה ל-בל השקליות לפני החודשים הבאים השפעת גידור השפעת גידור 18- %0

בנוסף, ירידה או עליה של 70% בשער החליפין ליום 31 בדצמבר 2019 הייתה מביאה לעליה או ירידה בהתחייבויות השקליות בסך של כ-8.8 מיליון דולר.

החל משנת 2009 נקבעו קווי מינימום במדיניות גידור שע"ח (שקל/דולר) לתשעת החודשים הקרובים באופן מדורג ומתגלגל. בסמוך למועד פרסום הדוחות הכספיים, החברה חורגת מקווי מינימום אלה, בהתאם לאישור זמני שנתקבל מוועדת ניהול הסיכונים של הדירקטוריון.

במהלך שנת 2009 ותחילת שנת 2000, כחלק ממימון תוכנית ההצטיידות, נטלה החברה מספר הלוואות במתכונת COLOL הצמודות ליין היפני בהיקף כולל שווה ערך לכ- 100 מ' דולר. ההלוואות הינן הלוואות בלון לתקופה של 10 שנים. החברה גידרה חלק מהחשיפה לשער דולר/יין באמצעות עסקת פורוורד. נכון למועד הסמוך לפרסום הדוח השווי ההוגן של עסקת גידור זו עומד על כ- 6.5 מליון דולר לחובת החברה. להרחבה בעניין חשיפת החברה לשינויים בשער החליפין של היין היפני מול הדולר, ראה ביאור 18 לדוחות הכספיים.



ג. היבטי אחריות תאגידית וממשל תאגידי

גו. תרומות וסיוע לקהילה

החברה מייחסת חשיבות רבה להענקת תרומות וסיוע לנזקקים ולקהילה. במסגרת פעילותה, תרמה

החברה בשנת 2019 בנסף ובשווה כסף סכום של כ-2.4 מיליון דולר.

החברה שמרה על מעמדה בדירוג מעלה לשנת 2019 במעמד פלטינה פלוס. החברה מקיימת פעילויות והתנדבויות עם למעלה מ-50 עמותות ופועלת בין היתר באימוץ גדוד "צפע" של חטיבת הצנחנים, פרוייקט "כסף קטן גדול" לאלו"ט, תרומות מזון למקקים, סיוע בנקודות מועדון, "קרן מנכל", לצורך רכישת כרטיסי טיסה לטיפול או הבראה של ילדים חולים, פעילות הסברה של עובדי החברה בחו"ל, התנדבות בפנימיות, אימוץ בני נוער והכשרתם, סיוע לימודי שבועי לקידום תלמידים,

פרוייקט "אמץ ניצול" למען ניצולי שואה. כמו כן, עמותות נוספות בתחומי החינוך, יזמות, אנשים עם צרכים מיוחדים, רווחה, חולים ,נוער בסיכון, תשושי נפש, עוורים, בעלי חיים, עמותות שמסייעות לכוחות הביטחון השונים ועמותות המעודדות ציונות ועלייה ארצה.

גב. דירקטורים בעלי מיומנות חשבונאית ופיננסית

למידע בדבר ניסיונם והשכלתם של הדירקטורים אותם ראה הדירקטוריון כבעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית בשנת הדוח ראה תקנה 26 בחלק ד' לדוח תקופתי זה.

גצ. גילוי בדבר מבקר פנימי בתאגיד מדווח

- פרטי המבקר הפנימי ועמידה בתנאים
- וין. שם המבקר: גיל בֶּר.
- ב.1. תחילת כהונתו: 1 ביוני 6002.
- 5.1. כישוריו לתפקיד: רואה חשבון, בוגר חשבונאות ומינהל עסקים ומוסמך במינהל ציבורי וביקורת פנים
- (בהצטיינות). מבקר פנים מוסמך ארה"ב), (Calad מוסמך בסיכונים ובקרות מערכות מחזיק בתעודות Ald (מבקר פנים מוסמך ארה"ב), (Calad מוסמך בסיכונים ובקרות מערכות מידע). בעל כעשרים שנות ניסיון בביקורת פנים, ביקורת דוחות כספיים, ניהול סיכונים וייעוץ. עד למינויו היה רו"ח גר שותף במשרד רו"ח קוסט פורר גבאי את קסירר gnool & fand והיה אחראי על תחום הביקורת הפנימית וניהול הסיכונים. במסגרת זו שימש כמבקר הפנים של חברות וארגונים שונים. בנוסף משמש כמרצה באוניברסיטת בן גוריון, אריאל, ת"א, ובקריה האקדמית אונו בתחום ניהול סיכונים. וביקורת הפנימית. בנוסף מכהן כדירקטור באיגוד המבקרים הפנימים All ייו"ר פורום ניהול סיכונים. המבקר הפנימי עומד בכל דרישות ההתאמה הקבועות בסעיף 3(א) לחוק הביקורת הפנימית, התשנ"ב-2001.
- בפפן . המבקר הפנימי עומד בהוראות סעיף 641(ב) לחוק החברות, התשנ"ט - 6991 ובהוראות סעיף 8 לחוק הביקורת הפנימית, התשנ"ב -9991.
- בענת הדיווח אין למבקר הפנימי החזקות בניירות ערך של החברה או החזקות בגוף אחר הקשור אליה.החל ממועד מינויו, למבקר הפנימי אין ולא היו קשרים עסקיים כלשהם עם התאגיד המבוקר או עם גוף
- הקשור אליו, למעט היותו מבקר הפנים של חברות בנות של החברה.
- המבקר הפנימי מועסק בחברה כעובד החברה במשרה מלאה.

פנימית ובניהול סיכונים בתאגידים בהיקפים מהותיים.

- דרך המינוי של המבקר הפנימי
- 1.2. מינוי מבקר הפנימי אושר על ידי וועדת הביקורת בישיבתה מיום 21 באפריל 2009 ועל ידי דירקטוריון החברה בישיבתו מיום 30 באפריל 2009 ולאחר שקילת השכלתו, כישוריו וניסיונו של המבקר בביקורת
- צ.צ. על המבקר הוטלו חובות והוענקו סמכויות בהתאם לנוהל הביקורת הפנימית של החברה, שהוראותיו מבוססות על חוקי מדינת ישראל. במסגרת זו, הוטלה על המבקר הפנימי החובה להציע תוכנית עבודה, לבצע בהתאם לתוכנית ביקורות בחברה ולהפיץ בכתב דוחות הכוללים ממצאים, מסקנות והמלצות.

6T0Z ◆



- זפות פממונה על המבקר הפנימי ε.
- פמבלים פפנימי כפוף בחברה ליו"ר הדירקטוריון ולמנכ"ל החברה, בהתאם לאמור בתקנון החברה.
- מוכנית העבודה
- תוכנית עבודתו של המבקר הפנימי היא שנתית. l.b.
- תוכנית עבודתו של המבקר הפנימי נקבעת על בסיס השיקולים הבאים: Z.A.
- 1.5.4. הסיכון הגלום במשא על פעילויות החברה זרווחיותה.
- 2.2.4. השפעת הנושא על בטיחות וביטחון הנוסעים, העובדים וכלי הטיס, רווחיות החברה, השרות
- לנוסע ורגולציה.
- 8.S.P. קיום בקרות הולמות, ישימות ויעילות בתחום המבוקר.
- 4.S.4. הצעות סמנכ"לים וראשי אגפים.
- 6.S.P. ממצאי ביקורות קודמות וקצב יישום המלצות שהוגשו.
- 8.S.P. הצורך במעקב לקיום הליך ביקורת תקין.
- עטדנעי. בקביעת תוכנית העבודה, מעורבים יו"ר דירקטוריון החברה, חברי ועדת הביקורת ותגמול ומנכ"ל £.4.
- הדירקטוריון ומנכ"ל החברה. כולם מאשרים את ההצעה בהתאם לסעיף 149 לחוק החברות, התשנ"ט את הצעת תוכנית העבודה מקבלים מדי שנה יו"ר הדירקטוריון, חברי ועדת הביקורת ותגמול של **ታ**. ፞
- תוכנית העבודה מותירה בידי המבקר הפנימי שיקול דעת לסטות מהתוכנית. 3.4.5
- מבקר החברה נוכח בדיוני הדירקטוריון בהם מאושרות עסקאות מהותיות. 9.**₽**.
- ביקורת בחו"ל או של תאגידים מוחזקים ₿.
- עטדעע דעון גלי מביאה בחשבון חברות אלה. תוכנית עבודתו של המבקר הפנימי כוללת גם ביצוע בדיקות של פעילות מבקר החברה מכהן גם כמבקר הפנימי של כל החברות הפעילות המאוחדות ולפיכך תוכנית עבודתו
- עמיפול בתלונות בקשר לליקויים בניהול עסקי החברה 9.
- ענושא נבדק ומבוקר באופן שוטף. החברה בקשר לליקוים בניהול עסקיה. במסגרת זו, נוסד מנגנון מסודר בחברה לטיפול בנושאים אלה. מבקר החברה מונה לרכז ולהציג בפני וועדת הביקורת ותגמול את אופן הטיפול בתלונות של עובדי
- עולל עמסלע 1.
- 1.7. המבקר הפנימי מועסק בחברה במשרה מלאה ואליו כפופים שבעה מבקרים פנימיים במשרה מלאה.
- בשנת 2019 הושקעו כ-658,51 שעות עבודת ביקורת בחברה ובחברות הבנות בארץ ובחו"ל כמפורט 2.7.
- פעילויות החברה השונות. היקף ההעסקה נקבע בהתאם לתוכנית עבודת הביקורת, אשר נקבעה בהתאם להיקפן ומורכבותן של

פעילות החברה	ด ูกำไหน บบ บ บบ	מאגידים מוחזקים **	
שעות עבודה בגין	שעות עבודה בגין	שעות עבודה בגין	ou,,c

דאנל TUI,4 *

1,700 12,850 1,300 15,850

* c- %07 משעות העבודה אודות פעילות החברה בחו"ל בוצעו בישראל.

- ** לרבות חברה המוחזקת בחו"ל.
- תריכת הביקורת 8.
- המבקר הפנימי בחברה מבצע את עבודתו בהתאם לחוק החברות, התשנ"ט 1999, בהתאם לחוק r.8.
- יו"ר הדירקטוריון ויו"ר וועדת הביקורת ותגמול מקיימים מדי חודש דיון עם המבקר הפנימי אודות עבודתו 2.8. הביקורת הפנימית, התשנ"ב - 1992 ועל פי תקנים מקצועיים מקובלים.
- ואודות התקנים המקצועיים אשר על פיהם עובד המבקר.
- ועדת הביקורת ותגמול מקיימת ישיבות ובהן היא דנה בעבודתו של המבקר הפנימי ובתקני הביקורת. £.8.



- 4.8. טרם אישור הצעת תוכנית הביקורת השנתית, דנים יו"ר הדירקטוריון ויו"ר וועדת הביקורת ותגמול עם המבקר הפנימי אודות התקנים אשר על פיהם גובשה הצעת תוכנית העבודה ואחר כך דנה ועדת הביקורת ותגמול בהצעת תוכנית עבודת הביקורת השנתית ובתקנים שעל-פיהם גובשה ההצעה ומאשרת אותה.
- 6.8 כמו כן, בשנת הדוח התקיים דיון בוועדת הביקורת ותגמול, בנוכחות המבקר הפנימי ובלא נוכחות של נושאי משרה בחברה שאינם חברי הועדה, לבחינת קיום ליקויים בניהול העסקי של התאגיד.
- 6. גישה למידע
- למבקר הפנימי יש גישה חופשית, מתמדת ובלתי אמצעית לכל מסמך ומידע שברשות החברה וחברות הבנות שלה, בארץ ומחוץ לישראל, או ברשות אחד מעובדיה, וכן גישה לכל מאגר מידע רגיל או ממוחשב, לכל בסיס נתונים ולכל מערכות עיבוד נתונים אוטומטי בחברה, לרבות לנתונים כספיים, כאמור בסעיף 9 לחוק הביקורת הפנימית, התשנ"ב-1992.
- 10. דין וחשבון של המבקר הפנימי

הינו 12,2 אלפי ש"ח.

- 1.01. דוחות המבקר הפנימי מוגשים בכתב.
- 2.01. בשנת 2019, הפיק המבקר הפנימי 41 דוחות ביקורת. דוחות הביקורת הוגשו ליו"ר הדירקטוריון,
- לחברי ועדת הביקורת ותגמול של הדירקטוריון ולמנכ"ל החברה.
- 2.01. בשנת 2019, התכנסה ועדת הביקורת ותגמול 14 פעמים לדיון בדוחות המבקר הפנימי, במועדים
- | 1,15, 2,4, 2,71, 2,85, 8,71, 4,7, 8,85, 8,71, 7,42, 8,11, 9,91, 01,82, 11,42, 21,18, 6,81,10, 8,2, 11,42, 21,18,
- לד. הערכת הדירקטוריון את פעילות המבקר הפנימי לדעת הדירקטוריון, ה'קף, אופי ורציפות פעילות המבקר הפנימי ותוכנית עבודתו, הינם סבירים בנסיבות העניין, ויש בהם כדי להגשים את מטרות הביקורת הפנימית בתאגיד, שכן הם מתייחסים לכל הפעילויות המהותיות והמרכזיות של החברה.
- בן. תגמול
- 1.21. הגמול המבקר הפנימי מבוסס על שכר ותנאים נלווים (לרבות מענק על פי מדיניות הגמול נושאי המשרה של החברה) כמקובל לקבוצת ההנהלה הבכירה ובהתאם למדיניות התגמול. סך התגמול לשנת 2019
- S.S1. לדעת דירקטוריון החברה, היקף התגמול שניתן למבקר הפנימי ומרכיביו אינם פוגעים ביכולתו של המבקר הפנימי להפעיל שיקול דעת עצמאי בביצוע מטלותיו, בין השאר לאור העובדה כי עבודת הביקורת מתבצעת באמצעות מחלקת ביקורת פנים הכוללת מספר מבקרים פנימיים.

גף. גילוי בדבר שכר רואה חשבון מבקר

להלן הוצאות שכר הטרחה של החברה לרואי החשבון בריטמן אלמגור זהר ושות' בגין ביקורת ושירותי מס ושירותים נוספים שניתנו על ידם

		ביקורת		שירותים	tiogia	ou,,c	
		אעות	LIYC XYGi	שעות	אגפי דוגר	שעות	אנפי דונר
ı	усп 610 2	6 ['] 3 ['] 6	380	1,673	761	11,052	149
ı	νιπ 810 Σ	9,622	363	2,716	567	12,338	799

שכר הטרחה אושר ע"י דירקטוריון החברה והינו סביר ומקובל בהתאם לאופי החברה והיקפי הפעילות. שלה.



גל. תגמולים לבעלי עניין ולנושאי משרה בכירה

לעניין תגמולים לבעלי עניין ולנושאי משרה בכירה, ראה ביאור SS לדוחות הכספיים בדבר עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים וכן תקנה SS לפרק "פרטים נוספים על התאגיד". לעניין מדיניות תגמול נושאי השרה של החברה לשנים 2009–2017, כפי שאושרה על ידי אסיפת בעלי המניות של החברה ביום בתצמבר 2016 ("מדיניות התגמול"), ראו דוח זימון אסיפה מיום SS באוקטובר 2016 (מספר בעלי המניות של החברה ביום אסמכתא: SS2880-10-810S) אליו צורפה מדיניות התגמול. יצוין, כי אסיפת בעלי המניות של החברה אישרה ביום 3 בנובמבר 2019, מדיניות תגמול נושאי משרה לשנים SSOS-020S (לפרטים ראו דוח מתוקן לזימון אסיפה מיום S באוקטובר 2019 מספר אסמכתא 2009-20-10-910S, אליו צורפה מדיניות התגמול לשנים אלה).

ג6. תוכניות אכיפה פנימיות

מכנית אכיפה פנימית בתחום דיני ניירות ערך ודיני תאגידים

בשנת 2011, אישר דירקטוריון החברה, לאחר אישור ועדת ממשל תאגידי, את עיקרי תכנית האכיפה הפנימית בתחום דיני ניירות ערך ודיני תאגידים ("תכנית האכיפה הפנימית") ולפי המלצת המנכ"ל, מינה

את היועץ המשפטי כממונה על האכיפה הפנימית בחברה בתחום זה ("הממונה"). תכנית האכיפה הפנימית מבטאת את הכרת החברה בחשיבות הציות לחוק על ידי עובדי החברה, מנהליה, חברי הדירקטוריון שלה ונותני שירותים רלוונטיים ומרכזת את מדיניות החברה בנושא מניעת

הפרות והטיפול בהן, לרבות מדיניות להערכת נזקיהן של הפרות חוק ומניעת הישנותן. מטרתה של תכנית האכיפה הפנימית הינה להטמיע ולאכוף נורמות של שמירת הדין, כללי אתיקה וכללי התנהגות אחרים בקרב החברה, נושאי המשרה בה ועובדיה ולפיכך לוודא ציות של החברה ושל יחידים

בה להוראות דיני ניירות ערך. תכנית האכיפה כוללת אמצעים לזיהוי פנימי של הפרות וכשלים פוטנציאליים, אשר תפקידם בין היתר לאתר כשלים ולתקנם, לייעל תהליכי דיווח, לזהות ולטפל במקרים של ניגוד עניינים, למנוע דליפת מידע פנים מחוץ לחברה ולמנוע השפעה אסורה על מסחר במניות החברה. יובהר, כי תכנית אכיפה פנימית

מנים מחוץ לחברה ולמנוע השפעה אסורה על מסחר במניות החברה. יובהר, כי תכנית אכיפה פנימית יעילה עשויה להוות כלי בידי המנכ"ל והדירקטוריון במסגרת ביצוע חובת הפיקוח המוטלת עליהם וכן מנים מחוץ לחברה ולמנות החברה בקרות הפרה כלשהי בדיני ניירות ערך. מנונת האכיפה הפנימית שאומצה על ידי החברה כוללת מתווה לפעולת מערך האכיפה הפנימית

תכנית האכיפה הפנימית שאומצה על ידי החברה כוללת מתווה לפעולת מערך האכיפה הפנימית בחברה ונהלים מרכזיים לרבות: נוהל עבודת הדירקטוריון; נוהל הגדרת תפקידים וסמכויות ועדת הביקורת ותגמול; נוהל עסקאות עם צדדים קשורים; נוהל מירת מידע לתקטורים; נוהל תגמול נושאי משרה; נוהל דיווחים (לא כספיים); נוהל מידע פנים; נוהל מסירת מידע לתקשורת ולשוק ההון וכן נוהל המשרם מבי הדירקנוניוו

הכשרת חברי הדירקטוריון. במהלך שנת 2019, המשיך הממונה בביצוע פעולות שונות במסגרת הטמעת תכנית האכיפה בקרב עובדים ומנהלים בחברה ובכלל זה ניתנו הדרכות בנושא אכיפה פנימית על ידי הממונה לעובדים ומנהלים בחברה, בחברות הבנות וכן ליועצים המעניקים שירותים לחברה ונערכו ביקורות יזומות

לבחינת יישום נהלי האכיפה. הממונה נוהג להעביר לחברי הדירקטוריון במסגרת דוח הממונה על האכיפה, תיאור של הפעולות שננקטו במהלך תקופת הדיווח במסגרת יישום והטמעת תוכנית האכיפה, סקירה של אירועי ציות והאמצעים שננקטו לטיפול באירועים כאמור ולמניעת הישנות מקרים דומים בעתיד וכן קובץ עדכונים לגבי תיקוני חקיקה, הנחיות רשות ניירות ערך והחלטות מהותיות שהתקבלו במסגרת הליכים משפטיים

בתחום דיני ניירות ערך ודיני תאגידים.

עכנית אכיפה פנימית בתחום דיני תחרות

בשנת 2004, אישר דירקטוריון החברה תוכנית אכיפה פנימית בתחום דיני תחרות, אשר כוללת מתווה לפעולת מערך האכיפה הפנימית בחברה ונהלים מרכזיים בתחומי פעילותה של החברה ולפי המלצת המנכ"ל, מינה את היועץ המשפטי כממונה על האכיפה הפנימית בחברה בתחום זה. יישום ואימוץ המנכ"ל, מינה את היועץ המשפטי כממונה על האכיפה הפנימית בחברה בתחום זה. יישום ואימוץ תוכנית אכיפה אפקטיבית נועדו לתרום להגברת המודעות בקרב עובדים ומנהלים לדרישות חוק התחרות הכלכלית ולמדיניות האכיפה של רשות התחרות ובהתאם להקטנת החשיפה לתביעות כנגד החברה, עובדים ומנהלים, וכן מהווה מסגרת לשיתוף פעולה פורה בין רשות התחרות לבין החברה. בנוסף, יישום אפקטיבי של תוכנית האכיפה עשוי לעמוד לזכותם של נושאי המשרה במקרה של הטלת



אחריות פלילית ובלבד והוכח, כי ננקטו על ידי החברה כל האמצעים הסבירים להבטחת שמירתו של חוק התחרות הכלכלית.

במסגרת הטמעת תוכנית האכיפה בתחום דיני תחרות, בוצעו בשנת 1019 הדרכות לעובדים ומנהלים בחברה וכן נערכו ביקורות יזומות לבחינת יישום נהלי האכיפה.

עכנית אכיפה פנימית בתחום איסור מתן או קבלת שוחד ואיסור שחיתות

בשנת 2018, אישר דירקטוריון החברה תכנית אכיפה פנימית בתחום איסור מתן או קבלת שוחד ואיסור בשנת 2018, אישר דירקטוריון החברה תכנית אכיפה פנימית בתחום איסור מתן או קבלת שוחד ואיסור האכיפה חלה על עובדי החברה ומנהליה בארץ ובחו"ל, על עובדים ומנהלים בחברות הבנות בארץ ובחו"ל וכן על צדדים שלישיים רלוונטיים. תכנית האכיפה משקפת את החשיבות הרבה שמייחסת

החברה למילוי קפדני אחר הוראות החוק לעניין עבירות שוחד ושחיתות. במסגרת הטמעת תוכנית האכיפה בתחום איסור מתן או קבלת שוחד ואיסור שחיתות, בוצעו במהלך שנת 2019 הדרכות בנושא לעובדים ומנהלים בחברה.



ד. הוראות גילוי בקשר עם הדיווח הפיננסי של

ד1. גילוי בדבר אומדנים חשבונאיים קריטיים

"שום כללי החשבונאות על ידי ההנהלה בעת עריכת הדוחות הכספיים כרוך לעיתים בהנחות, בהערכות ובאומדנים שונים המשפיעים על סכומי הנכסים וההתחייבויות ועל התוצאות העסקיות המדווחות במסגרת הדוחות הכספיים. חלק מן ההנחות, ההערכות והאומדנים הינם קריטיים למצב הכספי או לתוצאות הפעולות המשתקפים בדוחות הכספיים של הקבוצה, וזאת עקב מהותיות הנושא, מורכבות החישובים או מידת ההיתכנות של התממשות נושאים הנמצאים בחוסר ודאות. לפירוט אומדנים חשבונאיים מהותיים בהם עושה החברה שימוש, ראה ביאור 2ג' לדוחות הכספיים השנתיים ליום 1\$ בדצמבר 1009.

דב. גילוי בדבר הערכת שווי

עעאעיד

בהתאם למקנה 8ב(ט) למקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים) התש"ל- 7000, יובאו להלן פרטים בדבר חישוב סכום בר ההשבה של צי המטוסים של החברה ליום 30 ביוני 2009, אשר בוצע על ידי "Odd זיו האפט ייעוץ וניהול בע"מ". מטרת העבודה הינה לבחון ולהעריך האם יש צורך כי החברה תכיר בדוחות הכספיים האמורים בהפסד מירידת ערך (manisqmi) בגין יחידה מניבת מדומנים הכוללת את כלל צי המטוסים של החברה ונכסים מיוחסים נוספים, לרבות נכסי המטה (להלן: "היחידה מניבה המזומנים"), וזאת בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי ירידת ערך נכסים - 36 SAI.

בדוחות הכספיים ליום 30 ביוני 2009, העריכה החברה את שווי השימוש של היחידה מניבה המזומנים בסך של כ-1000, מיליון דולר. יציון, כי המתודולוגיה להערכת שווי השימוש וקביעת ההרכב והערך בספרים של היחידה מניבה המזומנים הושפעו מהותית מיישום תקן דיווח כספי בינלאומי 10 (להלן: 2001), לפיו חכירות (בצד החוכר) מטופלות באופן זהה לרכישת נכס, באופן בו הערך המהוון של החכירה העתידיים נכלל בדוח על המצב הכספי כנכס זכות שימוש ומופחת לאורך חיי החכירה. לאור זאת, נוסף הנכס האמור לנכטים הנמדדים ואילו שווי השימוש אינו כולל את תזרימי המזומנים הנמדלייים מאותן חכירות קיימות (שכן כאמור, אלו כלולים כבר בערך בספרים של היחידה מבה המזומנים הנמדדת, לעניין חכירות עתידיות ראה להלן). יציון, כי יישום 165 אדו השפיע גם על אופן קביעת שיעור ההיוון ששימש בחישוב שווי השימוש.

היות והחברה נמצאת בשלבים מתקדמים של עסקת ההצטיידות, בחישוב שווי השימוש כללה החברה את תזרימי המזומנים בגין כלל המטוסים הכלולים בעסקה, לרבות ההשקעות ותזרימי המזומנים השליליים הצפויים לנבוע מקליטתם. תקופת התחזית שעל בסיסה חושב שווי השימוש הינה כ-52 שנים (ממועד הכניסה הממוצע לשירות של צי S87 ביום 30 ביוני 2008), עד למועד היציאה משירות המתוכנן של המטוסים מדגם 9-S87 ו-8-S87 שהינם הצי העיקרי של החברה. בהתאם לכך, הונח לצרכי חישוב שווי השימוש כי ממועד יציאתם משירות של הציים האחרים (200-T87, 200-T87, 2008-T87, 2009-T87), המתוכנן קודם לתום 25 השנים האמורות, תעשה החברה שימוש במטוסים חכורים חלף כל מטוס אשר ייצא משירות כאמור, ובהתאמה, במועדים אלו, נוכה הערך הנוכחי של דמי החכירה הצפויים בגין אותן חכירות, בהתאם למחירי החכירה הצפויים על פי מחירון שמפרסמת חברת CAVA, ותוך שימוש בשיעור היוון, לעניין זה, בהתבסס על שיעור ההיוון הגלום בחכירה בהתאם להוראות 16 29 (2011).

חישוב שווי השימוש יעודכן אם וככל שהדבר יידרש בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי ירידת ערך נכסים - 36 PAI, במסגרת הדוחות הכספיים העתידיים של החברה, ואין לראות בו הערכה לשווי הכלכלי או לשווי השוק של החברה.

חישוב שווי השימוש התבסס על תחזיות והערכות לאירועים עתידיים, שהתממשותם אינה וודאית ואינם בשליטתה של החברה, ויש לראות בהם כ"מידע צופה פני עתיד" כהגדרתו בסעיף 25א לחוק ניירות ערך התשכ"ח – 8691. תחזיות והערכות אלו, כולן או חלקן, עשויות שלא להתממש או להתממש באופן שונה מכפי שנחזה במסגרת חישוב שווי השימוש, ולפיכך תוצאות הפעילות



בפרמטרים השונים עשויית להיות שונות מכפי שנחזה. הבדלים בין התוצאות בפועל לעומת תוצאות חזויות עשויים לקרות, בין היתר, ככל שההנחות העיקריות לא יתממשו או יתממשו באופן שונה מכפי שהונח.

להלן ריכוז פרטים ביחס לעבודות שבוצעו לבחינת ירידת ערך לימים 30 ליוני 2019, 200 בספטמבר 2018, 3102, 13 במרץ 2017 בשיטת (wolf desphusosounted בהתאם 2.0.0, בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי 36 SAI "ירידת ערך נכסים".

העבודה שבוצעה (הרכב היחידה מניבה המזומנים	השווי השווי	מועד ההערכה	שווי השימוש של היחידה מניבה המזומנים (במילוני	יתרת העלות המופחתת של היחידה מניבה המזומנים (במיליוני
הנבחנת ירידת ערך) צי המטוסים של החברה (בעלות וחכורים) ונכסים מיוחסים	ODB ייעוץ וניהול בע"מ	9102.80.08	۲۱۲۲)	፲ ያይዩ ነ
בחינת ירידת ערך של צי המטוסים של החברה (27 מטוסים בבעלות בתוספת 10 מטוסים חכורים) ונכסים מיוחסים	נטבננ	30.09.2018	9£4,1	722,1
בחינת ירידת ערך של צי המטוסים של החברה (26 מטוסים בבעלות בתוספת 14 מטוסים חכורים) ונכסים מיוחסים	עטדנע	7102.21.18	828	7 78
בחינת ירידת ערך של צי המטוסים של החברה (28 מטוסים בבעלות בתוספת 10 מטוסים חכורים) ונכסים מיוחסים	פטדנפ	7102.8.18	840,1	926

יצוין, כי שווי השימוש ליום 30 ביוני 200 גבוה משמעותית מהשווי שחושב עבור היחידה מניבה המזומנים כפי שדווח בדוחות הכספיים ליום 30 בספטמבר 2008 ("ההערכה הקודמת"), על בסיס המזומנים כפי שדווח בדוחות הכספיים ליום 30 בספטמבר 2008 ("ההערכה הקודמת"), על בסיס במזומנים הפי בדי החברה באותה עת (ספטמבר 2004). זאת, לאור האמור לעיל בגין יישום 20 באקון לפיו, תזרימי המזומנים השליליים בגין החכירות לא נכללו במסגרת שווי השימוש, כפי שנכללו בהערכה הקודמת. בנוסף, ההערכה הנוכחית כוללת את שווי השימוש של כלל צי המטוסים של החברה, על פני כל תקופת התחזית, להבדיל מההערכה הקודמת בה נכללו רק המטוסים אשר נכנסו לשירות על ידי החברה באותה עת ועד למועד היציאה הצפוי שלהם בלבד, וזאת היות ובמועד עריכת ההערכה הקודמת הייתה החברה בתחילתה של תכנית ההצטיידות ולאור המגבלה החשבונאית בהכרה בתזרימי מזומנים בגין השקעות עתידיות בחישוב שווי שימוש על פי תקן חשבונאות בינלאומי 36 SAI.

נכון ליום 31 בדצמבר 2019, לא נמצאו סימנים לירידת ערך וכן לא חל שינוי באומדן התרומה, באופן אשר עשוי להצביע על סימן נוסף לירידת ערך, ביחס לתרומה ששימשה לצורך החישוב שנערך למועד ההערכה לעיל. עם זאת, לאור משבר הקורונה מתכוונת החברה לבצע בחינה של סכום בר ההשבה לדוחותיה הכספיים לרבעון הראשון לשנת 2020.

להערכת השווי המלאה, ראה דוח רבעוני ליום 30 ביוני 2019 אשר פורסם ביום 28 באוגוסט 2019 (מספר אסמכתא: 416980-10-2010) ונכלל בדוח זה על דרך ההפניה.



ד3. הנושאים שאליהם מפנים רואי החשבון של החברה את תשומת הלב בחוות דעתם על הדוחות הכספיים

- לספקות המשמעותיים לגבי המשך קיומה של החברה כעסק חי, ראה ביאור 1 לדוחות הכספיים
- לפירוט החשיפה מתובענות ייצוגיות כנגד החברה וחשיפה של החברה לתובענות ייצוגיות אלו, ראה ביאור \$1ב. לדוחות הכספיים השנתיים.

ה. מידע נוסף

גילוי בדבר שינויים בסביבה הכלכלית, סיכוני שוק ואירועים

ailnria

- ל. שוק התעופה הבינלאומי מושפע מהמצב הביטחוני, הפוליטי, מאירועים מיוחדים, כגון התפרצות מגפות ואסונות טבע בעולם בכלל ובאזורים ספציפיים בפרט, וכן מן המצב הכלכלי בארץ ובעולם. למידע בדבר התפרצות מגיפת הקורונה, המשבר הכלכלי והתעופתי בעולם והשלכותיהם על מחירי הנפט והריבית, ראה פרק א. לדוח זה. להלן השינויים שחלו במחירי הדס"ל וריבית הליבור מתום השנה ועד למועד הסמוך לפרסום
- ברון למועד הדוח, מחיר השוק של הדס"ל (לפני אגרות ומרווחי ספקים) המשוקלל בהתאם לשווקים בהם רוכשת החברה דס"ל, היה כ-181 סנט לגלון ואילו נכון למועד הסמוך לאישור הדוח מחיר זה הינו כ-48 סנט לגלון, ירידה של כ-457. לשינויים החדים במחיר יש השפעה מהותית על תוצאותיה הכספיות של החברה. במקביל, ערך השווי ההוגן של מכשירי גידור מחירי הדס"ל יקבע בהתאם לשינויי המחירים שהתרחשו מאז מועד הדוח וכן מסיום ההתחשבנות בגין חלק מהעסקאות כאמור. במועד הסמוך לפרסום הדוח, היות והיקפי הפעילות של החברה נמוכים משמעותית לעומת במועד הסמוך לפרסום הדוח, היות והיקפי הפעילות של החברה נמוכים משמעותית לעומת תוכניותיה המקוריות לשנת 2000 שעל פיהן נקבעה מדיניות הגידור, הרי שבאופן מעשי כמות הרס"ל המגודרת גבוהה משמעותית מכמות הרס"ל הנצרכת. אי לכך, עסקאות הגידור אינו אפקטיביות ותוצאות הגידור תיזקפנה בשנת 2000 לרווח והפסד.
- 5. החברה מיישמת חשבונאות גידור ומייעדת את עסקאות ההגנה כמכשירים מגדרים. לעניין המעברה מיישמת חשבונאית לעניין זה ראה ביאור 18 לדוחות הכספיים השנתיים. ממדרים המדיניות החשבונאית לעניין זה ראה ביאור 18 לדוחות הכספיים השנתיים. מסגרת החלים על עיסקאות הגידור קובעים, בין היתר, את התנאים בהם ידרשו הצדדים להעביר בטחונות כנגד עסקאות הגידור. מול חלק מהגופים המגדרים אין צורך בהעברת בטחונות כלל, ומול חלקם נדרשת העברת בטחונות (בצורה של פקדון כספי נושא ריבית) כאשר השווי ההוגן השלילי של העסקאות ביום מסויים חורג מסף הקבוע בהסכם. בשל הירידה החדה במחירי הנפט הגולמי והדסל, שווי עסקאות גידור הדס"ל נכון למועד הסמוך לפרסום הדוח הינו כ- 12 מי דולר לחובת החברה (עסקאות לגידור חלק מהצריכה צפויה לשנים 2011-2020). סך הבטחונות שנדרשה החברה להעביר כנגד עסקאות אלה עומד במועד זה על כ-18 מליון דולר. הגדלה והקטנה

של הבטחונות נעשית ברמה יומית בהתאם לתנודות בשווי ההוגן של העסקאות מול כל אחד

בכון למועד הדוח, שיעור ריבית הליבור ל- 3 חודשים היה כ-%19.1 ואילו נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, עומד שיעורה על כ- %84.0, ירידה של כ- %77. הירידה המשמעותית עקב משבר הקורונה של ריבית ארוכת הטווח הביאה לכך שהשווי ההוגן של של עסקאות הגידור שביצעה החברה במועד הסמוך לפרסום דוח זה עומד על כ- 84 מליון דולר לחובת החברה. בהתאם להסכמי המסגרת עם המוך לפרסום דוח זה עומד על כ- 84 מליון דולר לחובת החברה. בהתאם להסכמי המסגרת עם הנוצן חורג מהסף שנקבע בכל אחד מההסכמים. נכון למועד זה, נדרשה החברה להעמיד בטחונות ההוגן חורג מהסף שנקבע בכל אחד מההסכמים. נכון למועד זה, נדרשה החברה להעמיד בטחונות כנגד עסקאות גידור הייבית ועסקת גידור היין בהיקף כולל של כ- 25 מליון דולר. הגדלה והקטנה של הבטחונות נעשית ברמה יומית בהתאם לתנודות בשווי ההוגן של העסקאות מול כל אחד מהגופים המגדרים.

٤٢	caxi.	2020	
Хζ	ı LGO	- il,,L	הדירקטוריון

צונו אוסישקין - מנהל כללי



נספח א' לדוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד

הלוואות מהותיות של החברה בשנה שנסתיימה ביום 31/12/2019

מוסד בנקאי זר ומשקיעים יפניים	787-8	126,099	126,099	οιυn 787-8	משתנה ליבור + מרווח - 0.5%-1.5%	רבעוני	2,213	40,392	18/12/2019	18/12/2029
מוסד בנקאי זר ומשקיעים יפניים	787-8	132,894	132,894	מטוס 787-8	משתנה ליבור + מרווח - 0%-1%	רבעוני	2,293	44,873	27/11/2019	31/10/2029
מוסד בנקאי זר ומשקיעים יפניים	787-9	149,872	145,994	מטוס 9-787	משתנה ליבור + מרווח - 0.5%-1.5%	רבעוני	2,556	50,530	18/06/2019	30/08/2029
מוסד בנקאי זר בערבות UKEF	787-9	125,000	114,244	מטוס 9-787	משתנה ליבור + מרווח - %1-%0	רבעוני	2,600	,	10/08/2018	10/08/2030
מוסד בנקאי זר ומשקיעים יפניים	787-9	145,000	133,553	מטוס 787-9	משתנה ליבור + מרווח - 1%-2%	רבעוני	2,500	52,000	27/06/2018	30/06/2028
מוסדות בנקאים זרים	787-9	135,000	112,250	מטוס 9-787	משתנה ליבור + מרווח - 1.5%-2.5%	רבעוני	3,250	ı	01/03/2018	01/03/2030
שוק ההון האמריקאי בערבות EXIM	737-900	188,894	97,405	יסוטה 4 737-900	קבועה- 2.45% - 2.623%	רבעוני	3,935		26/11/2013	25/06/2026
מאפייני המלווה	הלוואות בגין מטוסים	היקף ההלוואות (אלפי דולר)	יתרה בלתי מסולקת (אלפי דולר)	בטוחות	ריבית	תדירות פירעון קרן וריבית	היקף החזר קרן (אלפי דולר)	יתרת בלון (אלפי דולר)	תאריך תחילת ההלוואות	תאריך פירעון סופי של ההלוואות
							לוח סילוקין			

34-1 ◆

שינויים במצבת ההלוואות המהותיות של החברה מיום 01/1/2020 ועד למועד הסמוך למועד פרסום הדוחות הכספיים

לוח סילוקין

מוסד בנקאי זר ומשקיעים יפניים	787-8	132,650	132,650	מטוס 787 - 8	משתנה ליבור + מרוות - . מרוא%	רבעוני	2,299	44,615	19/02/2020	31/01/2030
מאפייני המלווה	הלוואות בגין מטוס	היקף ההלוואות (אלפי דולר)	יתרה בלתי מסולקת (אלפי דולר)	בטוחות	ריבית	תדירות פירעון קרן וריבית	היקף החזר קרן (אלפי דולר)	יתרת בלון (אלפי דולר)	תאריך תחילת ההלוואות	תאריך פירעון סופי של ההלוואות

ረመርư 6102

דוחות כספיים מאוחדים

GLL Y

דוח תקופתי לשנת 104

	תמוד
דוחות רואי החשבון המבקרים	r-6 - r-1
הדוחות הכספיים:	
בוטוע מאוטבים על המצב הכספי	۲- ۶ - ۲- ۱
בוחות מאוחדים על הרווח והפסד	r-9
בוטוע מאוטבים על הרווח הכולל	۲- <u>/</u>
בוטוע מאוטבים על השימיים בהון	r-01 - r-8
בוטוע מאוטבים על הזרימי המזומנים	۲-۲۱ - ۲-۱۱
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים	4-46- 4-81

עוכן עתניינים

בוחות כספיים מאוחדים לשנת 2019

אָל זלן נעיבי אווּך לישראל בע"ימר אל על על נתיבי אווּר לישראל בע"ימר

Deloitte.

דוח רואי החשבון המבקרים לבעלי המניות של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ בדבר ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח COCי

בהתאם לסעיף 9ב (ג) בתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-70%

ביקרנו רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של חברת **אל על נתיבי אויר לישראל** בע"מ וחברות בנות (להלן ביחד "החברה") ליום 31 בדצמבר 2019. רכיבי בקרה אלה נקבעו כמוסבר בפסקה הבאה. הדירקטוריון וההנהלה של החברה אחראים לקיום בקרה פנימית אפקטיבית על דיווח כספי ולהערכתם את האפקטיביות של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי המצורפת לדוח התקופתי לתאריך הנ"ל. אחריותנו היא לחוות דעה על רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה בהתבסס על ביקורתנו.

רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי שבוקרו נקבעו בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 119 של לשכת רואי חשבון בישראל "ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי" (להלן "תקן ביקורת (ישראל) 119"). רכיבים אלה הינם: (1) בקרות ברמת הארגון, לרבות בקרות על תהליך עריכה וסגירה של דיווח כספי ובקרות כלליות על מערכות מידע; (2) בקרות על הכנסות נוסעים ממכירת כרטיסי טיסה; (3) בקרות על מועדון הנוסע המתמיד; (4) בקרות על רכוש קבוע – מטוסים, מנועים וחלפים; (5) בקרות על הוצאות דלק; (6) בקרות על הוצאות שכר לעובדים בישראל; (7) בקרות על הטבות לעובדים בישראל. כל רכיבי הבקרה הפנימית הינם למעט חברות בנות (כל אלה יחד מכונים להלן "רכיבי הבקרה המבוקרים").

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 119. על-פי תקן זה נדרש מאיתנו לתכנן את הביקורת ולבצעה במטרה לזהות את רכיבי הבקרה המבוקרים ולהשיג מידה סבירה של ביטחון אם רכיבי בקרה אלה קוימו באופן אפקטיבי מכל הבחינות המהותיות. ביקורתנו כללה השגת הבנה לגבי בקרה פנימית על דיווח כספי, זיהוי רכיבי הבקרה המבוקרים, הערכת הסיכון שקיימת חולשה מהותית ברכיבי הבקרה המבוקרים, וכן בחינה והערכה של אפקטיביות התכנון והתפעול של אותם רכיבי בקרה בהתבסט על הסיכון שהוערך. ביקורתנו, לגבי אותם רכיבי בקרה, כללה גם ביצוע נהלים אחרים כאלה שחשבנו כנחצים בהתאם לנסיבות. ביקורתנו התייחסה רק לרכיבי הבקרה המבוקרים, להבדיל מבקרה פנימית על כלל התהליכים המהותיים בקשר עם הדיווח הכספי, ולפיכך חוות דעתנו מתייחסת לרכיבי הבקרה המבוקרים בלבד. כמו כן, ביקורתנו לא התייחסה להשפעות הדדיות בין רכיבי הבקרה המבוקרים לבין כאלה שאינם מבוקרים ולפיכך, חוות דעתנו אינה מביאה בחשבון השפעות אפשריות כאלה. אנו סבורים שביקורתנו מספקת בסיס נאות לחוות דעתנו בהקשר המתואר לעיל.

בשל מגבלות מובנות, בקרה פנימית על דיווח כספי בכלל, ורכיבים מתוכה בפרט, עשויים שלא למנוע או לגלות הצגה מוטעית. כמו כן, הסקת מסקנות לגבי העתיד על בסיס הערכת אפקטיביות נוכחית כלשהי חשופה לסיכון שבקרות תהפוכנה לבלתי מתאימות בגלל שינויים בנסיבות או שמידת הקיום של המדיניות או הנהלים תשתנה לרעה.

לדעתנו, בהתבסס על ביקורתנו, החברה קיימה באופן אפקטיבי, מכל הבחינות המהותיות, את רכיבי הבקרה המבוקרים ליום 31 בדצמבר 2019.

ביקרנו גם, בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, את הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לימים 31 בדצמבר 2019 ו-2018 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019 והדוח שלנו, מיום 13 במאי 2000 כלל חוות דעת בלתי מסויגת על אותם דוחות כספיים וכן הפניית תשומת לב בדבר הספקות המשמעותיים לגבי המשך קיומה של החברה כעסק חי וחשיפת החברה לאישור תובענות ייצוגיות, בהתבסס על ביקורתנו.

בריטמן אלמגור זהר ושות' רואי חשבון A Firm in the Deloitte Global Metwork

תל אביב, 13 במאי, 2020

על אביב - משרד ראשי

610Z ◆ Y-L

משרד ירושלים קרית המדע כ מנדל הר חוצבים ירושלים, סו 12 16 ת.ח, 1965 24

in.op.er@deloitte.co.ii

ego: eviavee-so

UTCIJ: 8888102-50

מערד חיפה מעלה השחרור 2 ת.T. 8482 חיפה, 2022012

In.00.933iol90@61i6n-ofni

QTO: 8525738-40

UT@1|: EEET038-40

משרד באר שבע לחוב האנרניה לל, בנין 1 פארק ההייטק, גב ים נגב באר שבע, 190748

into-beersheva@defortte.co.il

QTO: 0096069-80

מרכז עזריאלי 1 תל אביב, ו1011076, ת.ד. 1923 תל אביב 2043 ול (1079 2222806-19 | ii.o..9tiol⊕b@ofni

UT@1|: 0026068-80

משרד אילת המרכז העירוני ת.ד. 182 אילת, 2040188

משרד נצרת מרני אבן עאחר 9 נצרת, 100161

 0プゼロן: 37327E2-80
 0プゼロן: 224496E-ETO

 0プづい 85317E2-80
 0万つ: 224496E-ETO

 0プラントを表すがある。
 0プラントを表すがある。

 1に02 93310目9を受けます。
 1に02 93310目9を受けますをあっています。



דוח רואי החשבון המבקרים לבעלי המניות של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביקרנו את הדוחות המאוחדים על המצב הכספי המצורפים של חברת **אל על נתיבי אויר לישראל** בע"מ (להלן - החברה) לימים 31 בדצמבר 2019 ו-2048 ואת הדוחות המאוחדים על הרווח או הפסד, הרווח הכולל, השינויים בהון ותזרימי המזומנים לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019. דוחות כספיים אלה הינם באחריות הדירקטוריון וההנהלה של החברה. אחריותנו היא לחוות דעה על דוחות כספיים אלה בהתבסס על ביקורתנו.

לא ביקרנו את הדוחות הכספיים של חברות שאוחדו אשר נכסיהן הכלולים באיחוד מהווים כ- %4.0 וכ-%4.0 מכלל הנכסים מל חברות שאוחדו אשר נכסיהן הכלולות באיחוד מהווים כ- %4.0 וכ-%4.1 מכלל המאוחדים לימים 31 בדצמבר 2009 וכ-%1.1, מכלל ההכנסות המאוחדות לשנים שהסתיימו בימים 31 בדצמבר 2009, 810S ו-710S, בהתאמה. כמו-כן, לא ביקרנו את הדוחות הכנספיים של חברה כלולה המטופלת לפי שיטת השווי המאזני, אשר ההשקעה בה לימים 31 בדצמבר 2010 ו-810S הסתכמה לסך של כ-634,61 אלפי דולר, בהתאמה, והחלק במוצאותיה לשנים שהסתיימו בימים 31 בדצמבר 2010, לחלים כ-654,61 אלפי דולר, בהתאמה, והחלק במוצאותיה לשנים שהסתיימו בימים 31 בדצמבר 2010, 810Sו-710S, הסתכם לסך של כ-885,1 אלפי דולר, ב-280 אלפי דולר וכ-440 אלפי דולר, בהתאמה. הדוחות הכספיים של אותן 810Sו-710S, הסתכם לסך של כ-885,1 אלפי דולר, כ-280 אלפי דולר וכ-440 אלפי דולר, בהתאמה. הדוחות הכספיים של אותן מברות מבוססת על ידוחות רואי החשבון האחרים.

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, לרבות תקנים שנקבעו בתקנות רואי חשבון (דרך פעולתו של רואה חשבון), התשל"ג-1933 על-פי תקנים אלה נדרש מאתנו לתכנן את הביקורת ולבצעה במטרה להשיג מידה סבירה של ביטחון שאין בדוחות הכספיים הצגה מוטעית מהותית. ביקורת כוללת בדיקה מדגמית של ראיות התומכות בסכומים ובמידע שבדוחות הכספיים. ביקורת כוללת גם בחינה של כללי החשבונאות שיושמו ושל האומדנים המשמעותיים שנעשו על ידי הדירקטוריון וההנהלה של החברה וכן הערכת נאותות ההצגה בדוחות הכספיים בכללותה. אנו סבורים שביקורתנו ודוחות רואי החשבון האחרים מספקים בסיס נאות לחוות דעתנו.

לדעתנו, בהתבסס על ביקורתנו ועל הדוחות של רואי חשבון אחרים, הדוחות הכספיים המאוחדים הנ"ל משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי של החברה והחברות המאוחדות שלה לימים 31 בדצמבר 600 ו-2008 ואת תוצאות פעולותיהן, השינויים בהון ותזרימי המזומנים שלהן לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 601 בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (PATI) והוראות תקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010.

מבלי לסייג את חוות דעתנו הנ"ל, אנו מפנים את תשומת הלב לאמור בביאור 1 לדוחות הכספיים המאוחדים בדבר השלכות התפשטות נגיף "קורונה" (19-GIVOQ), שגרמה להיעדר ביקוש והשבתה מלאה של טיסות הנוסעים הסדירות של החברה ואי הוודאות השוררת בדבר ההתפתחויות בישראל ובעולם בקשר עם התפשטות הנגיף המשליכה על מועד וקצב פתיחת שוק הטסת הנוסעים. תכניות החברה להתמודדות עם ההשלכות המהותיות של הנגיף כוללות בין היתר, פעולות לצורך התאמת הוצאותיה המדרימיות לירידה המהותית בהכנסותיה. בנוסף, החברה מקיימת משא ומתן עם מלווים לצורך קבלת הלוואה בסכום של כ-400 מייוון דולר שתגובה במרביתה בערבות המדינה תוך ניהול שיחות עם משרד האוצר לקבלת ערבות זו.

כמפורט בביאור, למועד אישור הדוחות הכספיים, המשא ומתן עם המדינה והמלווים נמשך וקיימת אי וודאות בקשר להשלמתו. היות וקבלת ההלוואה האמורה הינה חיונית על מנת לאפשר לחברה להתמודד עם השלכות המשבר, קיימים ספקות משמעותיים בדבר המשך קיומה של החברה כעסק חי. בדוחות הכספיים לא נכללו התאמות לגבי ערכי הנכסים והתחייבויות וסיווגם, שיתכן ותהינה דרושות אם החברה לא תוכל להמשיך ולפעול כעסק חי.

O105 ◆ K-2

תל אביב - משרד ראשי הורכז עוריאלי 1 תל אביב, 101י076, ת.ז. 1993 תל אביב 1046 | 076ון: 25≥2806-30 | 076ון 105,004 מורכז עוריאלי 1 תל אביב 1046 שoint

משרד ירושלים קרית המדע 3 מנדל הר חוצבים ירושלים, 12419 ת.ח. 19624 מלפון: 1888102-20

info-jer@deloitte.co.il

ego: etittes so

משרד חיפה מעלה השחרור צ ת.ד. 1848 חיפה, 2022012

li.op.ettioleb@efted-ofni

Q¶Ø: 8525788-≯0

UTel: EEET038-40

משרד באר שבע לחוב האנרניה לל, בנין 1 פארק ההייטק, נב ים ננב באר שבע, 120748

erjo: 003e0e3-80

UTGIJ: 0026068-80

info-beersheva@deloitte.co.il

המרכז העירוני ת.ד. 1882 אילת, 2040188 מלפון: 3732753-80

li.oo.eilat@deloitte.co.ili

QQO: 82817E8-80

משרד אילת

משרד נצרת מרני אבן עאחר 9 נצרת, 100 ו

UT@I;: 224499£-570 @¶@: 224499£-570 !!:00:-933!0|9b@d391636n-0]n!

Deloitte.

כמו כן, אנו מפנים את תשומת הלב לאמור בביאור \$1.ב לדוחות הכספיים המאוחדים בדבר החשיפה לאישור תובענות ייצוגיות כנגד החברה וחשיפה של החברה לתובענות ייצוגיות אלו.

ביקרנו גם, בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 119 של לשכת רואי חשבון בישראל "ביקורת של הכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי", את רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה ליום 31 בדצמבר 2019 והדוח שלנו מיום 13 במאי 2000 כלל חוות דעת בלתי מסויגת על קיומם של אותם רכיבים באופן אפקטיבי.

בריטמן אלמגור זהר ושות' רואי חשבון A Firm in the Deloitte Global Network

תל אביב, 13 במאי, 2020

610Z ◆ Υ-ε

משרד ירושלים קרות המדע ב מנדל הר חוצבים ירושלים, 172419

תל אביב - משרד ראשי

מעדד חיפה מעלה השחרור 2 ח.ד. 1462 חיפה, 2022015 משרד באר שבע רחוב האנרניה לל, בנין 1 פארק ההייטק, גב ים נגב באר שבע, 190748

מרכז עזריאלי 1 תל אביב, וסווסל6, ת.ד. 1923 תל אביב 1046 | סלפון: 2522806-19 | ii.oo.9tiiol9b@ofni

משרד אילת המרכז העירוני ת.ד. 188 אילת, 2040188

משרד נצרת מרני אבן עאמר 9 נצרת, 100 ו

7.0. 50 E24 7.0. 60 E24 7.0. 60 E24 7.0. 67 E44 7.0.

li.oo.en@deloine.co.il

ひてむן: EEET038-40 で有の: 8C2ST788-40 h.oɔ.əɔɪɪoləb@shed-oîni **070(; 002e0e3-80 07(0; 003e0e3-80** li.oo.attiolab@evarkstaad-oînt

ひてのj: 37327£8-80 **を行の: 8**2317£8-80 li.oz.933iol9bの36li9-01ni **0'f@lj: 2249402-270 0'f@: 2244992-270** ii.oo.97iol9b@d191626π-o1αι



בוטוע מאוטבים על המצב הכספי אַ אַן זען נעוּדי אווּב נוּהַבאַן דַאַ,עּ

סה"כ נכסים		986,364,8	020,601,2
סע _{יי} כ נכסים לא שוטפים		3,010,124	1,692,429
נכסים בגין הטבות לעובדים	Þ١	171,67	998'29
רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים	6	763,1 4 8,1	1,568,364
זכויות שימוש בנכסים חכורים ^ו	S.T	81 4 ,886	-
השקעות לזמן ארוך	8	23,230	21,483
פיקדונות לזמן ארוך ^ו	Þ	36 , 455	187,82
מכשירים פיננסים נגזרים	81	6,253	964
עוגאוע מנאא,	9	-	レヤレ'と
נכסים לא שומפים			
סה"כ גכסים שוטפים		Z18,884 	169 [°] 914
מגאי	۷	126,81	16,215
עוגאוע עראש	9	£16,31	968,22
מכשירים פיננסים נגזרים	18	90∠'₽	968
לקומות וחייבים אחרים	S	184,931	170,332
פיקדומת לזמן קצר	7	150,35	13'126
מזומנים ושווי מזומנים	3	259,260	790,661
<u> เดอเต</u>			
ττοια			
		אני דולך	אנפי דונר
	ביאור	2019	2018
		אום לצ	בדצמבר

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



בוטוע מאוטבים אל עמצכ ענספי אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

		ליום לצ	בדצמבר
	ביאור	6102	2018
		אלפי דולר	אנפי דונר
פעטייבווע וניוו			
eadinema mittora			
ענט _{יי} בוּיוּע אַנּוּפּוּע עניטייבוּיוּע אַנוּפּוּע	13	238,712	791,26 <u>4</u>
and the second of	C. _T	804,86	-
ספקים ונותני שירותים	7.1	962,271	680,621
זכאים ויתרות זכות	11	026'96	799,101
	15	786,74£	310,765
	G١	147,ES	18,553
	81	3,735	22,030
	わし	896,721	109,327
טה אווסטוע אווסטוע ט"בייקיים אוייבייים אוייבייים אוייבייים אוייבייים אוייבייים אוייבייים אוייבייים אוייבייים א		716,280,1	969,410,1
פעטייבויות לא שוטפות			.00 000
•	۲3 0 –	7E7'966	128,838
	S.T	278,729	-
•	21	≯ 09'86	962,25
	11	866,69	12,883
	かん	947,56	#66'84
	81	748,6 748,6	747,01 315 15
התחייבות מסים גדחים	91	279' 2 53	947,17
סט _{יי} כ התחייבויות לא שוטפות		79£,44 <u>2</u> ,2	 ∠86,48
סה"כ ההתחייבויות		3,327,284	Z83,678,1
	4 1		
खा व्याप ज		165,012	166,012
פנגויט וציכונע טון פנגויט		896,082	242,808
פרמיה וקרמת הון		(247,643)	(169,220)
יתרת הפסד		<u> 757,731</u>	558,600
זכוווע אאינן מקומת שליטה סה"כ הון המיוחס לבעלים של החברה		916	828
ou,,c ed		168,652	229,438
		986,364,8	2,109,020

גונן אוסישקין - מנכ"ל

מאריך אישור הדוחות הכספיים: נתב"ג, 13 במאי, 2020.

תאריך אישור הדוחות הכספיים: נתב"ג, צ'ר במאי, 20טב. הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

אלי בפס - יו"ר הדירקטוריון

דגנית פלטי - סמנכ"ל כספים

י ראה ביאור S(ד) בדבר יישום תקן דיווח כספי בינלאומי 16 SP3 "חכירות" € 2019



בוטוע מאוטבים <u>אל פכווט ועפסד</u> אל אל נעיבי אויר לישראל בע"מ

בסיסי ומדולל ששימש בחישוב רווח למניה: הממוצע המשוקלל של מספר המניות (באלפים)		617,364	617,864	617,364
uiu (ugot) ζαιτά τοιοι ιατίζζ		(21.0)	(11.0)	10.0
רווח (הפסד) למניה רגילה אחת בת 1 ש"ח ע.נ. (בדולר):				
רווע (פסב) נקי לשנה		(108,63)	(52,167)	049,8
עמדע עס (עס _י ם אל ההכנסה)	91	196,91	189'91	(840,E)
רווח (הפסד) לפני מסים על ההכנסה		(76,562)	(8 1 7,78)	817,8
חלק החברה ברווחי (הפסדי) חברות כלולות ושערוך אופציות בגינן		7,844	(379,1)	243
עוגאוע מימון, נטו		(800,18)	(28,753)	(20,502)
יינגאוע מ _י מון עוגאוע מימון	61.1. 61.1.	(467,88) 687,8	(486,16) 102,8	(28,52) 584,8
רווח (הפסד) מפעולות רגילות		7,599	(026,76)	779,82
		(463,048)	(333,576)	(537,753)
יינגאוע שנירה הוצאות הנהלה וכלליות הוצאות מכירה	61.r. 61.т. 61.п.	(208,812) (062,981) 894,21	(215,116)* (132,461)* (130,41	(209,224)* (209,224)* (2,271)*
נווט צוקמ,		843,193	952,862	0£7,13£
υιχχια υσπζυ υςτοια αυσπζυ	61.ב. פויב.	χ ί ξι τίτη (408,4ε8,1)	χ ί αι τιίΓ 2,141,993 (767,348,1)*	866,960,S (862,267,1)*
	דיאור	2019	8102	2017
			נסתיימה ביום <u>ל</u>	

*סווג מחדש - ראה ביאור 9.ב.ו

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



<u>דוטוע מאוטבים אל פכווט פכולל</u> אל אל געיבי אויר לישראל בא"מ

סע"כ עווע (עפסב) כוגג גאנע	(140,24)	(697,88)	2,073
עווט (עפסב) כוגג אטר גאנט	17,560	(36,602)	(768,8)
סכומים אשר יסווגו בעתיד לרווח או הפסד: הפרשי שער בגין תרגום פעילויות חוץ רווח (הפסד) בגין גידור תזרימי מזומנים, נטו ממס רווח (הפסד) בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן, נטו ממס	933 126,931 299	(341,1) (352,75) (901,1)	797,† (S98,£) 771
סכומים אשר לא יסווגו בעתיד לרווח או הפסד: רווח (הפסד) בגין מדידות מחדש של תכנית להטבה מוגדרת, נטו ממס	(£09,4)	2,888	(678,1)
נווט כו _ל ן אטנ:			
רווח (הפסד) לשנה	(109,63)	(52,167)	078,8
	אנקי דונר	אלפי דולר	אגפי דוגר
	501	2018	2102
	ג <mark>הנע הנ</mark> פ	ז מוים ל	3 בדצמבר

5019

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ דוחות מאוחדים על השינויים בהון

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019

סה"כ הון ליום 31 בדצמבר 2019	155,012	35,554	240,750	(2,502)	(633)	979	(13,780)	(247,643)	915	168,652
סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה				20,931	299	933	(4,603)	(59,660)	59	(42,041)
רווח (הפסד) לשנה רווח (הפסד) כולל אחר	1 1	1		20,931	299	933	(4,603)	(59,660)	59	(59,601) 17,560
יתרה ליום 1 בינואר 2019 לאחר השפעה מצטברת בגין יישום תקן דיווח כספי בינלאומי FRS 16	155,012	35,554	240,750	(23,433)	(932)	46	(9,177)	(187,983)	856	210,693
השפעה מצטברת בגין יישום תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16 (ראה ביאור ד.2)	1	1	1	,		1	1	(18,763)	18	(18,745)
יתרה ליום 1 בינואר 2019	155,012	35,554	240,750	(23,433)	(932)	46	(9,177)	(169,220)	838	229,438
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
	הון מניות	מניות	אחרות	מזומנים	ערך זמן	Ϋ́Б	מוגדרת	האם	שליטה	סה"כ
		פרמיה על	קרנות הון	בגין גידור תזרימי	תזרימי מזומנים -	תרגום של פעילויות	נטו בגין הטבה	לבעלים של החברה	שאינן מקנות	
				קרן הון	יון ויון בגין גידור	יוין ייון בגין הפרשי	מווו ש שי ההתחייבות	(המיוחס	זכויות	
					; ;	; ;	מדידות	יתרת רווח לכמבו		
							קרן הון בגין			

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

β. •

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ דוחות מאוחדים על השינויים בהון (המשך

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2018

סה כ הון ליום וכ בדצמבו 100	100,0	00,00	1 0,700	(10, 100)	(201)		(0,111)	(100,220)		10,100
	155 012	35 554	240 750	(23 433)	(935)	40	(9 177)	(169 220)	838	229 438
הנפקת מניות בחברת בת	1		1,839			1	1	1	661	2,500
סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה	1	1	1	(37,235)	(1,109)	(1,146)	2,888	(52, 138)	(29)	(88,769)
הפסד לשנה רווח (הפסד) כולל אחר			1 1	(37,235)	(1,109)	(1,146)	2,888	(52,138)	(29)	(52,167) (36,602)
יתרה ליום 1 בינואר 2018 לאחר השפעה מצטברת בגין יישום תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 15	155,012	35,554	238,911	13,802	177	1,192	(12,065)	(117,082)	206	315,707
השפעה מצטברת בגין יישום תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 15	1					1		37,517		37,517
יתרה ליום 1 בינואר 2018	155,012	35,554	238,911	13,802	177	1,192	(12,065)	(154,599)	206	278,190
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
	הון מניות	פרמיה על מניות	קרנות הון אחרות	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן	קרן הון בגין הפרשי תרגום של פעילויות חוץ	קרן הון בגין מדידות מחדש של ההתחייבות נטו בגין הטבה מוגדרת	יתרת רווח (הפסד) המיוחס לבעלים של החברה החברה	זכויות שאינן מקנות שליטה	٥٥" ٥

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

2019

9-x ♦



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ דוחות מאוחדים על השינויים בהון (המשר)

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2017

בגון בגון הון בגון הון הון הון הון הון הון הון הון הון ה	155,012	35,554	238,911	13,802	177	1,192	(12,065)	(154,599)	206	278,190
בגין הון בגין גידור בגין המחיבות המיחים להרו הון הקרו הון המיחים בגין גידור בגין גידור בגין המרים המביח המיחים בגין גידור מיומנים ערך זמן חוץ מוגדרת האחרות מיומנים ערך זמן חוץ אלפי דולר אלפי דולר אלפי דולר אלפי דולר אלפי דולר בגין גידור בגין גידור האחרות מיומנים ערך זמן חוץ אלפי דולר אלפי דולר בגין גידור בגין גידור אלפי דולר בגין גידור האחרות בגין גידור אלפי דולר בגין גידור בגין גידור בגין גידור אלפי דולר בבגין גידור בגין גידו		•			,	1		(9,935)		(9,935)
בגין הון יתרת רווח יתרת רווח יתרת רווח יתרת רווח הדידות המיוחס של המיוחס בגין גידור בגין הפרשי ההתחייבות המיוחס בגין גידור תדרימי מזומנים ערך זמן חוץ מוגדרת האם שלינטה בגין גידור מזומנים ערך זמן חוץ מוגדרת האם שלינטה מניות אחרות מזומנים ערך זמן חוץ מוגדרת האם שלינטה מניות אחרות מזומנים ערך זמן חוץ הלפי דולר אלפי דולר אלפי דולר אלפי דולר אלפי דולר ב. (150,340) (10,186) (575) - 17,464 (237,122 35,554 - (1,879) 1,767 177 (3,662)	•	1	1,789		,	1	•	ı	212	2,001
בגין הון קרן הון יתרת רווח יתרת רווח קרן הון בגין גידור בגין הפרשי ההתחייבות הטבה החברה מקנות בגין גידור תדרימי מזומנים - פעילויות הטבה החברה מקנות הון ארפי דולר אלפי דולר בין גידור בין גידור בין אופים בין בין אופים בין אופים בין בין אופים בין בין אופים בין	1	•		(3,662)	177	1,767	(1,879)	5,676	(6)	2,073
בגין הון לקרן הון קרן הון ארן הון המיחים של המיחים באירן המיוח בגין גידור בגין הפרשי ההתחיבות המיוחס בגין גידור בגין הפרשי ההתחיבות המיוחס בגין גידור בגין הידור בגין הפרשי החברה החברה בגין גידור תזרימי מזומנים פרמיה על קרנות הון תזרימי מזומנים שרך זמן חוץ מוגדרת האם שליטה מניות אחרות מזומנים ערך זמן חוץ מוגדרת האם שליטה מניות אחרות אלפי דולר אוני איינות אוני איינות א	1 1		1 1	(3,662)	177	1,767	(1,879)	5,676	(6)	5,670 (3,597)
בגין מדידות יתרת רווח קרן הון קרן הון מחדש של (הפסד) קרן הון בגין גידור בגין הפרשי ההתחייבות המיוחס זכויות בגין גידור תזרימי תרגום של נטו בגין לבעלים של שאיגן פרמיה על קרנות הון תזרימי מזומנים ערך זמן חוץ מוגדרת האם שליטה מניות אחרות מזומנים ערך זמן חוץ מוגדרת האם שליטה אחרות אחרות אלפי דולר אפי דולר אלפי דולר אייניי אייני אייני אלפי דולר איינ	155,012	35,554	237,122	17,464	,	(575)	(10,186)	(150,340)		284,051
	הון מניות אלפי דולר	פרמיה על מניות אלפי דולר	קרנות הון אחרות אלפי דולר	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים אלפי דולר	קרן הון בגין גידור מזרימי מזומנים - ערך זמן ערך זמן	קרן הון בגין הפרשי תרגום של פעילויות חוץ אלפי דולר	קרן הון בגין מדידות מחדש של ההתחייבות הטבה מוגדרת מוגדרת אלפי דולר	יתרת רווח (הפסד) המיוחס לבעלים של החברה האם האם	זכויות שאיגן מקנות שליטה שליטה	סה"כ אלפי דולר

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

סה"כ הון ליום 31 בדצמבר 2017

סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה

הנפקת מניות בחברת בת

דיבידנד ששולם

יתרה ליום 1 בינואר 2017

רווח (הפסד) לשנה רווח (הפסד) כולל אחר

10-1



<u>דוטוע מאוטבים אל עזכימי פמזומנים</u> אל על נעיבי אויר לישראל בע"ומ

6 1 0 2 100,62) 128,625 (452,624) 721,82 (746,41) (746,41)	8 1 0 2 8 1 0 2 8 1 0 2 8 1 0 2 (781,22) 805,212 (818,212) 842,01 (088,212) 842,01 (088,212)	7 1 0 2 xfe' FIFF 076,872 076,882 (405,671) 172,8 (184,81) (187,71)
109,63) 138,662 (485,624) 721,82 (746,41)	(781,23) 805,841 (218,213) (818,213) 843,01 (036,81) 884,62	078,872 079,882 079,882 (482,971) 172,8 (184,81)
168,625 (452,624) (178,21) (178,21)	625,16 622,16 618,213) 842,01 (036,61) 884,62	078,872 008,872 079,882 (492,671) 172,8 (184,81)
138,692 128,692 (452,624) (178,21) (178,21)	965,541 922,16 (318,213) 843,01 (035,51) 884,62	006,872 079,E82 (492,671) 172,2 (184,81)
138,692 128,692 (452,624) (178,21) (178,21)	965,541 922,16 (318,213) 843,01 (035,51) 884,62	006,872 079,E82 (492,971) 172,2 (184,81)
138,892 (482,924) (178,21) (178,21)	622,16 (318,213) 843,01 (036,81) 884,62	076,882 (492,671) 172,8 (184,81)
(482,824) 721,82 (178,21) (748,41)	(318,S13) (318,S13) (36,C1) (38,C1)	(492,971) 172,8 (184,81)
721,82 (178,21) - -	10,548 (13,360) 284,62	172,8 (184,81)
721,82 (178,21) - -	10,548 (13,360) 284,62	172,8 (184,81)
721,82 (178,21) - -	10,548 (13,360) 284,62	172,8 (184,81)
(178,21) - -	(13,360) 29,485	(16,461)
- (146,41)	584,62	
-		-

		,50, 000,
(439,884)	(276,384)	(208,1805)
/ የነተረት የ	(11,514)	-
227,888	680'099	74,250
		(96,045)
	LLΣ	⊅ 78,7
(000,100)	-	-
	- 000,2	(9,935)
314,471 	352,349	(20,856)
		299,8
591,8£	(46,250)	L69 ['] 89
۲60,561	746,662	987,081
259,260	193,097	748,885
	227, £83 888, 18) 888, 18) 214, 471 222, 1 222, 1	λτρ, ΙΣ) (μιδ, Ι1) 527, εδδ (880, 682) 680, 682) (7ε0, 681) 692, 2) 688, Γ8) - 60, εδη (685, 2) 526, Γ (688, Σ) 616, μτη (688, Σ) 616, εδη (685, Σ) 616, εδ

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



<u>דוטוע מאוטבים אל תזרימי המזומנים</u> אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

אנפי דונר	אני דונר	אנפי דונר
77401 -144		

נספט א, - עינאמוע עברואוע להצגת תזרימי מדומנים מפעילות שוטפת:

	353,452	968,841	278,300
עליה (ירידה) בהכנסות מראש	981,44	(919,9)	41,832
עליה בספקים וזכאים	Z61,71	£73,££	£18,84
ירידה (עליה) במלאי	744	(1,553)	879,£
ירידה (עליה) בהוצאות מראש	۷۱6٬۲	(860,1)	(4,245)
ירידה (עליה) בלקוחות וחייבים אחרים	(22,253)	729,01	(12,953)
הינויים בסעיפי רכוש והתחייבזיות:			
שינויים אחרים	2,236	861,2	1,708
הוצאות (הכנסות) מהפרשי שער בגין מזומנים ושווי מזומנים	(1,522)	2,856	(3,662)
LUIU IUGOL	(118,1)	(523)	(130)
תשלום פרמיות בגין מכשירים נגזרים בניכוי שינויים מצטברים בערך הזמן שהועברו			
רווח הון ממימוש רכוש קבוע, נטו	(167,11)	(1 99,7)	(866,8)
עליה (ירידה) בהתחייבויות בשל הטבות לעובדים ובהפרשות	20,226	(82,289)	467,95
מסים נדחים, נטו	(47,629)	(496'91)	٤٤٢, ٢
מענקים שהתקבלו מחברות כרטיסי אשראי	1 68'69	-	
פחת בגין זכויות שימוש בנכסים חכורים	699'76	-	-
הכנ <mark>סות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:</mark> פחת והפחתות (כולל גריעות אביזרים, רכיבים שיצאו משימוש ותצרוכת ציוד מתכלה)	158,854	152,852	72T,78 1

נספח ב' - תשלום ריבית ותקבול ריבית, מסים ששולמו ודיבידנדים שנתקבלו והמסווגים בתזרים מזומנים מפעילות שוטפת: ¹

ռղ <u>ւ</u> τ⁺ ב⁺ τ	629	147	851,1
תשלומי מס - מקדמות בגין הוצאות עודפות	984	976	€67
עלבולי ריבית	2,712	3,278	2,100
עאַןּאָי רִיביִע _ּ	301,77	520,079	19,139

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

י החברה מסווגת נזזרימי מזומנים בגין ריבית ודיבידנדים אשר התקבלו בידיה וכן מזרימי מזומנים בגין ריבית ששולמה כנזזרימי מזומנים אשר שימשו או נבעו מפעילות. שוטפת-

ראה ביאור 2.ד בדבר יישום תקן דיווח כספי בינלאומי 18 88 "חכירות". 2019 → 2019



אל על נתיבי אויר לישראל בע"ומע הכספיים המאוחדים אל על נתיבי אויר לישראל בע"ימ

דיאוּר ן - כננני

זו וכן טיסות נוסעים מיוחדות לפי הצורך.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ פועלת בעיקר בהובלה אווירית של נוסעים ומטען, בין ישראל למדינות חוץ. בנוסף, עוסקת החברה במתן שירותי שינוע ותחזוקה בנמל האם שלה, במכירת מוצרים פטורים ממכס, ובאמצעות חברות מוחזקות – בפעילויות נלוות, שהעיקריות שבהן הן ייצור ואספקת מזון למטוסים וניהול מספר סוכנויות נסיעות בחו"ל.

בסוף שנת 2019, החלה התפרצות של נגיף ה"קורונה" (19-DIVOD) בסין, ובהמשך התפשט והתפרץ לרחבי העולם, לרבות למדינות אסיה, אירופה וארצות הברית. התפרצות הנגיף הוכרזה בסוף חודש ינואר 2020 כמצב חירום בריאות

עולמי, כאשר ביום 11 במרץ 2000 סווגה ההתפרצות כמגיפה עולמית. החל מסוף ינואר 2000, פרסם משרד הבריאות הודעות שונות בדבר מגבלות החלות על הנוסעים היוצאים והנכנסים ממדינות שונות בעולם וזאת עד להודעת משרד הבריאות אשר פורסמה בתחילת חודש מרץ 2000 בדבר חובת בידוד של 14 יום על כל הנכנסים לישראל מכל מדינות העולם. הודעות משרד הבריאות וכן הנחיות שהתקבלו מגופים שונים בארץ ובעולם גרמו לירידה בביקוש ולביטול טיסות בהיקף משמעותי בחודשים פברואר ומרץ 2000.

בהתאם, ביצעה החברה במהלך התקופה שינויים והתאמות תפעוליות ומסחריות בפעילותה וברשת הנתיבים, וזאת תוך התחשבות, בין היתר, בשמירה על קשר אווירי לישראל וממנה ביחס להובלת נוסעים ומטען ובמתן פתרונות ללקוחות החברה במידת האפשר. תחילה, בסוף חודש ינואר 2000 השהתה החברה באופן זמני את טיסותיה לבייג'ינג (סין) ובחודשים פברואר ואילך התאימה גם את פעילותה בקווים להונג קונג לבנגקוק, וביעדים שונים באירופה ובצפון אמריקה וזאת עד להפסקה מלאה של טיסות הנוסעים הסדירות שלה החל מסוף חודש מרץ, לרבות עד ליום פרסום הדוח. יצוין, כי נכון למועד פרסום הדוח, החברה ממשיכה לקיים טיסות מטען אל/מ ישראל, לרבות שימוש במטוסי נוסעים למטרה

החברה עושה שימוש במכשירים פיננסים נגזרים על מנת לנהל את החשיפות לשינויי מחיר של הדלק הסילוני (להלן "דס"ל"), לו יש השפעה ישירה ומהותית על הוצאות ההפעלה של החברה. נכון למועד הדוח על המצב הכספי מחיר השוק של הדס"ל היה כ-187 סנט לגלון ואילו נכון למועד הסמוך למועד אישור דוחות כספיים אלה מחיר זה ירד משמעותית לכ-48 סנט לגלון. בחלק מהסכמי המסגרת מול המגדרים נקבעו תנאים בהם החברה נדרשת להעביר בטחונות (פיקדון כספי נושא ריבית) וזאת כאשר השווי ההוגן של עסקאות הגידור חורג מסף הקבוע בהסכם המסגרת. הירידה החדה במחירי הנפט הגולמי והדס"ל הביאה לכך ששווין ההוגן של עסקאות הגידור נכון למועד הסמוך למועד אישור הדוח הינו כ- 183 מיליון דולר לחובת החברה (גידור חלק מהצריכה כפי שהיה צפוי טרם משבר הקורונה עבור השנים 2011–2000), וסך הביטחונות שהחברה

העמידה הינו כ- 48 מיליון דולר, ראה גם ביאור 18.ד. בנוסף, קיימות לחברה עסקאות לקיבוע ריבית בגין חלק מהסכמי ההלוואות למימון מטוסים שהינם בריבית משתנה. שווין ההוגן של עסקאות הגידור נכון למועד הסמוך למועד אישור הדוח הינו כ- 49 מיליון דולר לחובת החברה וסך הביטחונות

שהחברה העמידה הינו כ- 23 מיליון דולר. לחברה גירעון בהון החוזר, בעיקר בשל מכירה מראש של כרטיסי טיסה, אשר יתרתם למועד הסמוך לפרטום הדוח עמדה על כ-213 מיליון דולר.

כמו כן, המשבר גרם לירידת ערך במחירוני מטוסים בעולם. בהתאם, הירידה בערך המטוסים, אשר משמשים בטוחה להלוואות שנטלה החברה מבנקים ישראליים בקשר לרכישת מטוסים (הלוואות שאינן "אשראי בר דיווח"), הביאה לאי עמידה באמות המידה הפיננסיות של יחס בין שווי בטחונות להלוואה (VTJ). בהתאם להסכמי ההלוואות, אי עמידה ביחס הנדרש מקימה לבנקים זכות לקבלת פיקדונות (המוערכים בכ-30 מיליון דולר נכון ליום פרסום הדוח). החברה פנתה לבנקים אלו בבקשה לויתור (PovisV) על עמידה ביחס האמור לתקופת המשבר.

לאור העדר הביקוש לטיסות נוסעים, ההשבתה המלאה של טיסות הנוסעים הסדירות של החברה ואי הוודאות השוררת בדבר ההתפתחויות בישראל ובעולם בקשר עם התפשטות נגיף הקורונה וההשלכות על מועד וקצב פתיחת שוק הטסת הנוסעים, מבצעת החברה, בין היתר, את הפעולות הבאות וזאת לצורך התאמת הוצאותיה התזרימיות לירידה המהותית בהכנסותיה מטיסות נוסעים:

פעולות בתחום כוח אדם - החברה הוציאה במחצית השנייה של חודש מרץ את מרביתם המכריע של עובדי החברה וחברות הבנות שלה לחופשה ללא תשלום ("חל"ת") עד ליום 30 ביוני 2000 (נכון למועד פרסום הדוח כ- 2000,0 עובדים). בנוסף, ביצעה החברה צמצום היקפי משרה של מנהלים, עצירת קליטה של עובדים חדשים ופיטורי עובדים חדשים שהיו בהליך הכשרה, והכל במטרה להקטין באופן מידי את עלויות השכר בחברה. כמו כן, מנהלת החברה משא ומתן עם נציגות העובדים וההסתדרות לפיטורים של עובדים נוספים ולקיצוץ בשכר ובתנאים נלווים של עובדים בעלי שכר גבוה.

לאוים של עוברים בעלי שכו גבוה. מיום 1 במרץ, 2020, הוחלט על הפחתת שכר של 20% משכר הבסיס החודשי של המנכ"ל ושל הסמנכ"לים וכן מדמי הניהול ליו"ר הדירקטוריון ומהגמול לחברי הדירקטוריון (בגין ישיבות וכן בגין הגמול השנתי) וזאת עד למועד בו דירקטוריון החברה יחליט לבטל את הפחתת השכר ביחס לכלל נושאי המשרה. כמו כן, הפחיתה החברה שכר למנהלים נוספים בחברה.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"ומאומדים

דיאור t - כללי (המשך)

- פעולות תפעוליות ופיננסיות שמטרתן להקטין את הוצאותיה של החברה ולצמצם את הירידה בתזרים המזומנים, ובכלל כך דחייה בהסכמה של תשלומי חכירה עבור חלק מהמטוסים החכורים, ביטול הסכמי חכירה של שני מטוסי 008-757 אשר היו צפויים להיכנס לשירות בשנת 2000 והחזרת 3 מטוסים שהיו מוחכרים בחכירה רטובה.
- הקפאת/ביטול פרויקטים הכרוכים בהשקעות בציי המטוסים ובתחומים נוספים.
- 4. החברה מפעילה מטוס מטען ומטוסי נוסעים לצרכי שינוע מטענים, בין היתר, על ידי הפעלה של מטוסי החברה מדגם בואינג S87 (דרימליינר) להובלת מטענים וכן על ידי הפעלה של מטוסי החברה מדגם בואינג S77 תוך התאמת מטוסים אלה להובלת מטען.
- לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, ביקשה החברה לשחרר חלק מעודפי קופות פיצויים מרכזיות (להלן "הקופות"), אשר נפתחו כחלק מהליך הפרטת החברה (ראה ביאור \$\int \text{L.k.S}\). בהתאם לפסק הדין החלקי מיום 3 במאי 2000 אשר נפתחו כחלק מהליך הפרטת החברה (ראה ביאור \int \text{L.k.S}\). בהתאם לפסק הדין החלקי מיום 3 במאי 2000 אשר ניתן לבקשת החברה, אישר בית הדין לעבודה שחרור של 30 מיליון ש"ח מהקופות לחברה. יצוין, כי נכון 10 באפריל 2000, טרם שחרור הסך האמור, יתרות עודפי הקופות עמדו על סך של כ-355 מיליון ש"ח. ביום 11 במאי 2000, התקבל פסק דין של בית הדין הארצי, ניתן צו לקופת הפיצויים המרכזית להעביר לחברה סך של 30 מיליון ש"ח כאמור.
- החברה חתמה ביום 2S באפריל 2000, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, על מזכר הבנות עם חברה זרה למכירה וחכירה מחדש (Basb & Basb) של שלושה מטוסים מדגם בואינג 2000-757 משנת יצור 2009 על ששת מנועיהם. על פי העסקה, המטוסים יימכרו לחברה הזרה במחיר כולל של כ- 70 מיליון דולר וייחכרו חזרה ממנה על ידי החברה לתקופה של 8 שנים ובסוף התקופה יוחזרו לחברה הזרה. השלמת העסקה כפופה בין היתר לקבלת תמיכה כספית או תמיכה אחרת ממדינת ישראל. לפרטים נוספים ראה ביאור 1.42.

נכון למועד פרסום הדוח, החברה מקיימת משא ומתן עם מלווים לקבלת הלוואה בסך של כ-400 מיליון דולר, מגובה במרביתה בערבות המדינה, תוך שהחברה מנהלת שיחות עם הצוות המקצועי של משרד האוצר לעניין זה. כחלק מהמשא ומתן עם המלווים והמדינה, הכינה החברה טיוטת הכנית עסקית לפי מספר תרחישים באשר למועד ואופן חזרת פעילות הטסת נוסעים עם היציאה המדורגת מהמשבר. טיוטת התכנית כוללת, בין היתר, תכנית התייעלות בקשר לעלויות כח אדם בחברה ולעלויות קבועות ומשתנות אחרות. התרחישים מניחים הפעלה הדרגתית ומצומצמת של צי מטוסי החברה ביחס להיקף פעילותם אשר היה מתוכנן טרם משבר הקורונה, בהתאם לתרחישי ביקוש שונים. מטבע הדברים, מדובר באירוע להיקף פעילותם אשר היה מתוכנן טרם משבר הקורונה, בהתאם לתרחישי ביקוש שונים. מטבע הדברים, מדובר באירוע משתנה אשר אינו בשליטת החברה וגורמים כגון המשך התפשטות מגפת הקורונה או עצירתה, החלטות של מדינות ורשויום (לפי משתנה אשר אבינו בעולים לחדש טיסות ולהסיר הגבלות כניסה של תיירים מ'אל מדינות מסוימות, עלולים או עשויים (לפי

העניין) להשפיע על החברה בהתאם. יצוין, כי נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, טרם נחתם מזכר הבנות ואין וודאות שהמשא ומתן יגובש לכדי הסכם מחייב ולאו שתינתן ערבות המדינה להלוואה. מתווה ההלוואה טרם סוכם בין החברה, המלווים והמדינה, והינו מותנה בתנאים מתלים, אשר העיקריים שבהם הינם: (1) חתימת הסכם קיבוצי חדש עם עובדי החברה אשר ישקף את ההתייעלות הנדרשת; (2) השלמת עסקת Sase Base Sal & also כאמור לעיל; (3) שחרור מלוא העודפים בקופות הפיצויים המרכזיות שטרם שוחררו כאמור לעיל.

נכון למועד פרסום הדוח, המשא ומתן עם המדינה והמלווים נמשך ולפיכך קיימת אי וודאות בקשר להשלמת קבלת ההלוואה. היות וקבלת ההלוואה האמורה הינה חיונית על מנת לאפשר לחברה להתמודד עם השלכות משבר הקורונה, בשלב זה קיימים ספקות משמעותיים בדבר המשך קיומה של החברה כעסק חי. בדוחות הכספיים לא נכללו התאמות לגבי ערכי הנכסים וההתחייבויות וסיווגם, שיתכן ותהינה דרושות אם החברה לא תוכל להמשיך ולפעול כעסק חי.

לאונים לדוחות הנספיים המאוחדים אל על נתיבי אויר לישראל בע"ות

ביאור ב - הבסיס לעריכת הדוחות הכספיים

א. הצהרה לגבי יישום תקני דיווח כספי בינלאומיים (APAI) ותקנות ניירות ערך:

הדוחות הכספיים של החברה נערכו בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (להלן - "תקני PAH") ופרשנויות להם שפורסמו על ידי הוועדה לתקני חשבונאות בינלאומיים (BSAI), ובהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-PNOS (להלן - "תקנות דוחות כספיים").

בהתאם לתקנה 4 לתקנות דוחות תקופתיים ומיידיים, החברה לא צרפה לדוחות כספיים אלו מידע כספי נפרד לפי תקנה 9.ג. לתקנות אלה, לאור ההשפעה הזניחה שיש לדוחות הכספיים של החברות המוחזקות על הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה. אמות המידה ששימשו את החברה בקביעתה זו הינן היקף הנתונים של החברות הבנות מתוך סך הנכסים, ההכנסות, ההפסד ותזרים המזומנים של החברה מפעילות שוטפת (פחות מ-6%).

ב. מטבע הפעילות וההצגה של החברה:

הדוחות הכספיים של החברה וכל אחת מחברות הבנות שלה ערוכים במטבע של הסביבה הכלכלית העיקרית בה הן פועלות (להלן - "מטבע הפעילות"), בעוד הדוחות הכספיים המאוחדים של הקבוצה מוצגים בדולר - מטבע הפעילות של החברה, מאחר ובמטבע זה נקובות רוב הכנסותיה והוצאותיה של החברה, לרבות רכש מטוסיה ומימונם.

עסקאות שבוצעו במטבעות השונים ממטבע הפעילות של החברה נרשמות לפי שערי החליפין שבתוקף במועדי העסקאות. בתום כל תקופת דיווח, פריטים כספיים הנקובים במטבעות אחרים מתורגמים לפי שערי חליפין שבתוקף לאותו מועד. הפרשי שער מוכרים בדוח רווח והפסד בתקופה בה הם נבעו (למעט הפרשי שער בגין חברות מוחזקות - ראה ביאור 21.ב).

ג. שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים :

(**ֈ**) ርፈፈ።

ביישום המדיניות החשבונאית של החברה, נדרשת הנהלת החברה, במקרים מסוימים, להפעיל שיקול דעת חשבונאי נרחב בנוגע לאומדנים והנחות אשר שימשו בקביעת ערכם של נכסים והתחייבויות בדוחות הכספיים. האומדנים וההנחות הקשורות, מבוססים על ניסיון העבר וגורמים אחרים הנחשבים כרלוונטיים. התוצאות בפועל עשויות להיות שונות מאומדנים אלה. להלן פירוט האומדנים הקריטיים ושיקול הדעת שהופעל על ידי הנהלת החברה בדוחות כספיים אלו.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"ו אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאור Z - הבסיס לעריכת הדוחות הכספיים (המשך)

ג. שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים: (המשך)

(ב) הפרשות והתחייבויות תלויות:

לצורך בחינת החשיפות הנובעות מתביעות שהוגשו כנגד החברה, כמו גם לגבי קביעת הסבירות כי הן תתממשנה לרעתה, מסתמכת הנהלת החברה על חוות דעת של יועצים משפטיים ומקצועיים. לאחר שיועציה של החברה מגבשים את עמדתם המשפטית ואת סיכוייה של החברה באשר לנשוא התביעה, בין אם החברה תצטרך לשאת בתוצאותיה או שיש ביכולתה לדחות אותה, אומדת הנהלת החברה את סכום ההפרשה אותו יש לרשום בדוחות הכספיים, אם בכלל, אשר מבוסס על האומדן הטוב ביותר של הנהלת החברה לסכום אשר יידרש לסילוק המחויבות. תוצאות ההליכים עלולות להיות שונות מהערכות הנהלת החברה ובכך להשפיע באופן מהותי על מצבה הכספי ועל תוצאות פעולותיה של החברה.

לפירוט ההפרשות וההתחייבויות התלויות ליום 31 בדצמבר 2019, ראה ביאור 15.

(3) הטבות עובדים:

הערך הנוכחי של התחייבות החברה לתשלום פיצויי פרישה ופיטורין עבור חלק מהעובדים בישראל, לתשלום חופשה לכלל העובדים בישראל, פדיון מחלה עבור חלק מהעובדים בישראל וכן להטבות נוספות לרבות תכניות הפנסיה לחלק מעובדי החברה המקומיים בארה"ב ובאנגליה, מתבסס על מספר רב של נתונים, אשר נקבעים על בסיס הערכה אקטוארית, תוך שימוש בהנחות אקטואריות. שינויים בהנחות האקטואריות עשויים להשפיע על ערכן המוערך של התחייבויות החברה לתשלום ההטבות כאמור. לפירוט ההנחות האקטואריות ולניתוח רגישות לגביהן, ראה ביאור 14.

(ו) אונל טוים שימושיים וערכי שייר של מטוסים ומנועים:

מטוסי החברה ומנועיהם מופחתים לאורך יתרת החיים השימושיים שלהם ובהתחשב בערכם השיורי. כאמור בביאור 9 להלן, אומדן אורך החיים השימושיים של מטוסי החברה ומנועיה, וכן ערכי השייר שלהם, נקבעים בהתאם לתכניות ההנהלה והערכותיה לגבי אופן השימוש בצי המטוסים וכן בהתאם להערכות שוק בדבר סכומי המכירה של הציוד בעת הוצאתו משירות, בין היתר על בסיס מחירוני מטוסים המפורסמים מעת לעת.

שינויים בפועל ביתרת אורך החיים השימושיים ו/או בערך השייר עשויים להביא לשינויים מהותיים בשיעורי הפחת ובהוצאות הפחת של החברה, ראה ביאור 9.ב (1).

(פַ) דטונט גובובע תכל:

כאמור בביאור 9 להלן, כאשר נדרשת החברה להעריך את שווי השימוש, אומדת החברה את תזרימי המזומנים העתידיים הצפויים לנבוע משימוש מתמשך במטוסי החברה וממימושם בתום תקופת השימוש, ומנכה אותם לערכם הנוכחי, תוך שימוש בשיעור היוון המשקף את הסיכון התפעולי של ציי המטוסים המבוסס על שיעור ההיוון המשוקלל של החברה. בהתאם למדיניות החשבונאית של החברה, הערכת שווי השימוש, מבוצעת עבור מטוסי החברה לרבות המטוסים שנכללו במסגרת עסקת ההצטידות וטרם נכנסו לשירות למועד ההערכה.

לגבי ההנחות העיקריות אשר שימשו בהערכת שווי השימוש, ראה ביאור 9.ב (3). שינויים מהותיים בהנחות אלו, או בחלקן, עלולים להשפיע על שווי השימוש כאמור.

(9) עוכניזע למועדוני נוסעים:

לצורך חישוב יתרת ההכנסות מראש בגין נקודות הנוסע המתמיד, שנצברו לתאריך הדוח על המצב הכספי וטרם נוצלו, מתבססת החברה על מחירי מכירה של המוצרים השונים אליהם ניתן להמיר את אותן נקודות, תוך התחשבות במספר הנקודות שיש להמיר על מנת לרכוש את אותם מוצרים, ועל ניסיון החברה לגבי תחזית ניצול הנקודות.

שינויים בהערכת ההנהלה לגבי שווי הנקודה ושיעור אי המימוש של הנקודות, עשויים להשפיע על עיתוי ההכרה בהכנסה.

אל על נתיבי אויר לישראל בעיים אל על נתיבי אויר לישראל בע"ימ

דיאור ל - הבסיס לעריכת הדוחות הכספיים (המשך)

ד. תקן דיווח כספי בינלאומי 16 \$P "חכירות" (להלן: "התקן"):

(**)** ርረረ።

התקן מיושם על ידי החברה החל משנת 2019, והוא מבטל את תקן חשבונאות בינלאומי 17 SAI "חכירות" והפרשנויות הנלוות לו, וקובע כי חכירות (בצד החוכר) מטופלות באופן דומה לרכישת נכס, באופן בו הערך הפרשנויות הנלוות לו, וקובע כי חכירות (בצד החוכר) מטופלות באופן דומה לרכישת נכס, באופן בו הערך המהון של דמי החכירה העתידיים נרשם בדוח על המצב הכספי כ"זכות שימוש בנכס", בסעיף הנכסים הלא שוטפים ומופחת לרווח והפסד על פני תקופת החכירה, וזאת כנגד רישום התחייבות פיננסית המשקפת הלוואה רעיונית מהמחכיר. זאת, למעט חכירות לטווח שאינו עולה על תקופה של 12 חודשים (ראה להלן לגבי הוראות המעבר לעניין זה), וכן חכירות אשר להערכת החברה בעלות ערך נמוך ואינן משפיעות מהותית על הדוח על המצב הכספי של החברה. בחכירות אלו מכירה החברה בהוצאה שוטפת על פני תקופת החכירה.

לתקן השפעה מהותית על הדוחות הכספיים של החברה. חכירות המטוסים של החברה, וכן חכירות מסוימות נוספות כגון מבנים, לרבות שטח הקמפוס בנתב"ג החכור על ידי החברה מרשות שדות התעופה, מתקנים ורכבים, אשר חכורים על ידי החברה וטופלו טרם יישום התקן כחכירות תפעוליות (הוצאות שכירות בקו ישר על פני תקופת החכירה), מוכרות כעת כנכסים והתחייבויות בדוח על המצב הכספי של החברה.

(ג) מדיניות חשבונאית:

תקופת החכירה הינה התקופה שאינה ניתנת לביטול על ידי החוכר, בתוספת תקופות שלגביהן קיימת אופציה להארכת החכירה, אם ודאי באופן סביר שהחברה תממש את האופציה, וכן תקופות שלגביהן קיימת אופציה לביטול החכירה, אם ודאי באופן סביר שהחברה לא תממש את האופציה לביטול. בקביעת תקופת אופציה לביטול החברה, אם ודאי באופן סביר שהחברה לא תממש את האופציה לביטול. בקביעת תקופת הופציה לביטול החברה בחשבון את המאפיינים הכלכליים של הנכס ושל החכירה, לרבות, בין היתר, היחס החכירה, מביאה החברה למחירי השוק הצפויים בעת מימוש האופציה, חשיבות הנכס החכור לפעילות החברה, עלות החלפתו או ההשקעה שנעשתה בו, או זו הנדרשת בנכס שיחליף את אותו נכס חכור וכן ניסיון העבר עלות החלפתו או ההשקעה שנעשתה בו, או זו הנדרשת בנכס שיחליף את אותו נכס חכור וכן ניסיון העבר עלות החלפתו או ההשקעה שנעשתה בו, או זו הנדרשת בנכס שיחליף את אותו נכס חכור וכן ניסיון העבר בהם כנגד תשלומים שוטפים לבעל הנכס, מוכרים כחכירה לטווח קצר, שכן לא קיימת תקופת חכירה שאינה ניתנת לביטול.

התחייבויות בגין חכירות מוצגות בנפרד בדוח על המצב הכספי (תוך חלוקה להתחייבויות לא שוטפות התחייבויות בגין חכירות מוצגות בנפרד בדוח על המצב הכספי (תוך חלוקה להתחייבויות לא שוטפות ולהתחייבויות שוטפות - חלויות שוטפות), והן נמדדות בעת הכרתן הראשונה על פי הערך הנוכחי של תשלומי המכירה הקבועים בתקופות המכוסות על ידי אופציות אשר ודאי באופן סביר כי תמומשנה. לאחר ההכרה הראשונה, מופחתת ההתחייבות לפי שיטת הריבית האפקטיבית באופן המגדיל את ערכה בספרים להכרה בהוצאות ריבית ובאופן המקטין את היתרה בספרים עם התשלום המיוחס לרכיב הקרן ("שפיצר"). הפרשי שער בגין התחייבויות הנקובות במטבע שאינו דולר, נזקפים להוצאות המימון בדוח על הרווח והפסד עם התהוותם.

שיעור ההיוון המשמש לצורך חישוב הערך הנוכחי של דמי החכירה כאמור לעיל, ככלל, הינו שיעור ההיוון המשמש לצורך חישוב הערך הנוכחי של דמי החכירה (אימור לעיל, ככלל, הינו שיעור ההיוון התוספתי שלה (מחיר המימון ברעיוני ברכישת זכות השימוש בנכס זה, עושה החברה שימוש בשיעור ההיוון התוספתי שלה (מחיר המימון הרעיוני ברכישת זכות השימוש בנכס הממוכיר באשראי מלא) במועד ההתקשרות בחכירה, כתלות בסכום החכירה, משך החיים הממוצע שלה וטיב הנכס החכור. טווח שיעורי ההיוון עבור המטוסים החכורים הינו בין %4 ל-%5.9 וטווח שיעורי ההיוון עבור המטוסים החכורים הינו בין %4 ל-%5.9 וטווח שיעורי ההיוון בהרליות המעבר).



אל על נתיבי אויר לישראל בע"ומות הכספיים המאוחדים אל על נתיבי אויר לישראל בע"ומ

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

(ב) מדיניות חשבונאית: (המשך)

הנכס המוכר בגין החכירות מוצג גם הוא בנפרד בדוח על המצב הכספי בסעיף "זכויות שימוש בנכסים חכורים". נכסים אלו נמדדים על פי שיטת העלות ומופחתים בקו ישר לאורך תקופת החכירה, והם מוכרים לראשונה בגובה הסכום הראשוני של ההתחייבות בגין החכירה, בתוספת מקדמות ששולמו ועלויות ישירות שנשאה בהן החברה לצורך ההתקשרות בחכירה (לעניין הוראות המעבר לגבי ההכרה בנכסים למועד המעבר ראה להלן).

זכויות השימוש מופחתות בממוצע על פני תקופה של 3 שנים עבור מטוסים חכורים מדגם בואינג 700-187 וכ-12 שנים עבור מטוסים חכורים מדגם בואינג 700-187, ואילו זכויות השימוש בגין הנדל"ן מופחתות על פני תקופה ממוצעת של 19-5,1 שנים.

לגבי חכירות רכבים, בחרה החברה ליישם את הוראות התקן כמקשה אחת ("פורטפוליו"), שכן להערכת החברה, חכירות אלו הינן בעלות מאפיינים דומים.

התחייבויות החברה בגין תחזוקת מטוסים חכורים כלפי המחכירים, מוכרות כהפרשות על פני תקופת החבירה (המוצגות בסעיפי הזכאים לזמן אחך ולזמן קצר לפי העניין) כנגד רישום הוצאות תחזוקה שוטפות, בהתאם לדפוס השימוש באותו רכיב הנדרש לגביו תחזוקה ובהתאם לתנאים החוזיים בכל חכירה, ובהתבסס על הסכום הצפוי להיות משולם על ידי החברה בעת אירוע התחזוקה. בחוזים בהם נדרשת החברה בתשלום רורבות תחזוקה (תשלומים המשולמים למחכיר לצורך הבטחת ביצוע עבודות התחזוקה על ידי החוכר), מוכרים תשלומים אלו כפיקדון (לזמן ארוך או לזמן קצר לפי העניין), אשר יושב לחברה בעת ביצוע עבודות התחזוקה בפועל.

בעת הארכת חכירה (שלא על ידי מימוש אופציה שהייתה צפויה בוודאות סבירה למועד ההכרה לראשונה בחכירה), מעדכנת החברה במועד חתימת הסכם ההארכה (אף כאשר זאת בטרם סיום תקופה החכירה המקורית), את מועד סיום החכירה ואת שיעור ההיוון לאותה עת, ובהתאם מעדכנת את גובה ההתחייבות בגין החכירה, כאשר סכום העדכון נזקף לנכס זכות השימוש.

בדוח על תזרימי המזומנים, מסווגת החברה כתזרים מזומנים ששימש לפעילות מימון, את חלק תשלומי החברת אשר מהורימי המזר של הקרן הרעיונית של התחייבות החברה בגין החבירה. חלק התשלום אשר מהווה תשלום ריבית, מסווג על פי מדיניות החברה כתזרים מזומנים ששימש לפעילות שוטפת. בנוסף, תהווק המזומנים המשולמים למחכירי המטוסים עבור הבטחת טיפולי תחזוקה עתידיים ("רזרבות תחזוקה"), מסווגים כתזרימי מזומנים לפעילות השקעה. בעת ביצוע הטיפול בפועל, מסווג תזרים המזומנים מחבטוחה בגין הטיפול, אשר שולם על ידי החברה, בתזרים מזומנים מפעילות שוטפת, ואילו החזר הכספים מהבטוחה (רזרבה) מסווג כתזרים חיובי מפעילות השקעה.

\$181 → ₹-81

דיאורים לדוחות הכספיים המאוחדים אל על נתיבי אויר לישראל בע"''ע

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

- ד. תקן דיווח כספי בינלאומי 16 \$אאן "חכירות" (להלן: "התקן"): (המשך)
- (5) סעיפים בדוח על המצב הכספי אשר הושפעו מישום התקן:

להלן ההשפעה על טעיפי הנכסים, ההתחייבויות וההון, בדוח על המצב הכספי, כתוצאה מיישום התקן בדרך של זקיפת השפעתו המצטברת בגין תקופות העבר ליתרת הפתיחה של העודפים, ללא תיקון מספרי השוואה, בהתאם להוראות המעבר אשר נבחרו על ידי החברה, וכל זאת ליום 1 בינואר 2019.

יתרת הפסד	(022,691)	(897,81)	(586,781)
סה"כ השפעה על ההתחייבויות		(665,628)	
התחייבויות מיטים נדחים	(97,17)	290'9	(+69'99)
סה"כ התחייבויות בגין חכירות	(9/2 /2)	(625,184)	(625,184)
רכבים		(SSS)	(238)
נדל"ן (לרבות קמפוס אל על)	_	(124,456)	(324,4S1)
עמוסים ומנועים	_	(997,002)	(990,008)
פתחייבויות בגין חכירות:		(600 400)	(600 400)
זכאים ויתרות זכות זמן ארוך	(12,883)	(597,13)	(849,49)
זכאים ויתרות זכות	(499,101)	697'9	(866,398)
פעט _{יי} דוווע:			
סה"כ השפעה על הנכסים		998'9 1 9	
סה"כ זכויות שימוש בננסים חכורים	-		706,808
רכבים	_	238	238
נבג _{יי} ן (גרבות קמפוס אל על)	-	221'111	221,111
מטוסים ומנועים	-	493,892	£68,892
זכויות שימוש בנכסים חכורים:			
יישאַעות לזמן ארוך השקעות לזמן ארוך האקעות ה	21,483	(1,626)	738,91
פיקדונות לזמן ארוך	187,82	012,08	₽66,88
עוגאוע מכאה (גא הומפוע)	141,7	(702,9)	1 26
חייבים ויתרות חובה	782,711	(618,01)	89 1 ,901
(CO ₁ a:			
סעיף מושפע		אנפ _י בונע	
	על פי Tr SAI	השפעה מצטברת של ישום למפרע	על פי 16 אז

דיאורים לדוחות הכספיים המאוחדים אל על נתיבי אויר לישראל בע"ימר

ביאור Z - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

- ד. תקן דיווח כספי בינלאומי 16 SAFI "חכירות" (המשך):
- (4) השפעה על הרווח והפסד ועל הדווח על תזרימי המזומנים של החברה לשנה שהסתיימה ביום 15 בדצמבר 2019:

	นดเดเต	נדל"ן ורכבים	OU,,C
		מולווני דולר	
קיטון בהוצאות חכירה T1 SAI	105.0	7.02	7.32r
גידול בהוצאות פחת 16 PRS!	(1.28)	(8.31)	(7.7e)
סע _{יי} כ גידול ברווח התפעולי	52.9	٤.٦	0.82
גידול בהוצאות מימון 16 \$P3	(1.3E)	(8.8)	(T.E4)
גידול בהוצאות בגין הפרשי שער	-	(2.5)	(2.5)
סט _{יי} כ גידול בהוצאות מימון, נטו	(35.1)	(1.11)	(46.2)
סע _{יי} כ ל <i>י</i> יטון ברווח לפני מס	(2.21)	(0.8)	(S.81)
גידול בתזרים מזומנים מפעילות	6.69	12.0	9.18
widgr*			

הסכומים, כמפורט לעיל, אשר הביאו לגידול בתזרים המזומנים מפעילות שוטפת, נזקפו כקיטון. בתזרים המזומנים מפעילות מימון.

(5) הוראות מעבר והשפעות נוספות:

- בהתאם להוראות המעבר, עבור חכירות אשר קיימות ליום 1 בינואר 2019, קבעה החברה את שיעור ההיוון של החכירה בהתבסס על מחיר החוב התוספתי התיאורטי של החברה בגין אותה חכירה וזאת נכון למועד היישום לראשונה.
- החברה יישמה את התקן למפרע באופן חלקי, כאשר יתרת ההתחייבות נמדדה למועד המעבר בערך
 הנוכחי של תזרימי המזומנים הצפויים למועד זה, בעוד שנכס זכות השימוש נמדד בערכו המופחת,
 תוך הנחה, לעניין מדידת הנכס, כי התקן יושם על החכירה מתחילתה. ההשפעה המצטברת של
 היישום למפרע כאמור נזקפה במועד המעבר ליתרת העודפים של החברה, כמפורט לעיל.
- בהתאם להקלות המנויות בתקן, החברה בחרה שלא להכיר בהתחייבויות ובנכסים בגין חכירות אשר אורכן (או יתרת אורכן) החל מיום 1 בינואר 2019 אינו עולה על שנה. כמו כן, חכירות בעלות ערך נמוך, בהתאם למדיניות החברה לעניין זה, לא הובאו בחשבון גם כן וזאת בהתאם לסכומים שנותרו לתשלום ממועד המעבר ואילך.
- לחברה לא קיימות אמות מידה פיננסיות אשר עמידה בהן עשויה להיות מושפעת מיישום התקן, וכן
 לא צפוי, כי תהיה ליישום התקן השפעה על התקשרויות כאלו ואחרות של החברה.
- לענין השפעת התקן על תגמולים לנושאי משרה: לפי מדיניות התגמול של החברה, הרווח השנתי של החברה (לפני מס) הינו פרמטר משמעותי בקביעת המענק השנתי של נושאי משרה: סכום מינימלי של החברה (לפני מס) מהווה תנאי סף להענקת מענק שנתי ולקבלת תגמול נדחה לטווח ארוך לכל נושאי המשרה וכן המענק השנתי של המנכ"ל והיו"ר נקבע כשיעור מהרווח כאמור (ראו ביאור SS לדוחות הכספיים השנתיים). היות וכמתואר לעיל, יישום התקן החדש הביא לקיטון הרווח לפני מס בהשוואה למצב אילולא היה מיושם, עשוי הדבר להשפיע על הקטנת המענקים השנתיים לנושאי משרה ולאו על אי עמידה בתנאי הסף למענקים. בהקשר זה יצוין כי לפי מדיניות התגמול לשנת משינויים חשבונאיים, כאשר בהתאם להוראות הסעיף הנ"ל, הדיון בנושא זה יתקיים בתום שנה רלוונטית.

דיאורים לדוחות הכספיים המאוחדים אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאור 3 - מזומנים ושווי מזומנים

מזומנים ושווי מזומנים כוללים פיקדונות הניתנים למשיכה מיידית וכן, פיקדונות לזמן קצוב אשר אין מגבלה ו/או יעוד מוגדר לשימוש בהם, ואשר מועד פירעונם, במועד ההשקעה בהם, אינו עולה על שלושה חודשים. פיקדונות אשר מועד פירעונם במועד ההשקעה עולה על שלושה חודשים ואינו עולה על שנה מסוגים במסגרת סעיף פיקדונות לזמן קצר.

	6102	2018
	אלפי דולר	χζGι LIζL
מזומנים ויתרות בבנקים	921,84	986,34
יווי מזומנים	181,134	191,741
סה"כ מזומנים ושווי מזומנים	229,260	760,561

ביאור 4 - פיקדונות

עענכד:

פיקדונות לזמן ארוך פיקדונות אצל נותני שירותים פיקדונות שהעמידה החברה כבטוחה לטובת הסכמי חכירת מטוסים סה"כ פיקדונות לזמן ארוך	885,2 085,66 788,4 2,288	098,1 221,4 997,02 187,82
פיקדון בשל עודף בקופת הזכאים (1) פיקדונות שהעמידה החברה כבטוחה לטובת הסכמי חכירת מטוסים אחרים סה"כ פיקדונות לזמן קצר	718,8 - 150,85	047,8 782,4 921 851,51
	אלפי דולר	אגפי דוגר
	2019	2018
HILL CT.	दंगव १६	בדצמבר

(1) פיקדון שקלי שמקורו בתמורת מימושי אופציות (סדרה 1) שקיבלה החברה כחלק מתהליך הנפקת החברה כאמור בביאור 14.ג.(2).

אל אל נתיבי אויר לישראל בע"

ביאור 3 - לקומות וחייבים אחרים

א. מדיניות חשבונאית:

לקוחות החברה נבחנים בתום כל תקופת דיווח, לצורך זיהוי קיומם של סימנים לירידת ערך. ירידת ערך כאמור מתהווה כאשר יש ראיות אובייקטיביות לכך שכתוצאה מאירוע אחד או יותר, הושפעו לרעה סיכויי הגבייה של חוב הלקוח. ראיות אלו עשויות לכלול, בין היתר, קשיים פיננסיים משמעותיים של החייב או אי עמידה בתשלומים שוטפים.

בעת ירידת ערך, רושמת החברה הפרשה לחוב מסופק. ההפרשה מחושבת באופן ספציפי (החברה לא מבצעת הפרשה כללית מטעמי מהותיות. אי לכך, לא היתה השפעה מהותית ליישום ביום 1 בינואר 1028, של החלק האחרון של תקן דיווח כספי בינלאומי 9 PAH, "מכשירים פיננסיים", הדן בנושא ירידות ערך של נכסים פיננסיים). כאשר מעריכה החברה, כי החובות אינם ברי-גבייה באופן סופי, נמחק החוב כנגד ההפרשה.

ב. ההרכב:

	ረብם ነይ	てエズはてし
	2019	2018
	אנפי דונר	אנפי דונר
ረ ଥାଠାୟ:		
חשבונות פתוחים (ראה (3) להלן)	102,567	601,28
טברות כרטיסי אשראי	42,420	37,5 4 0
	<u> </u>	_122,6 4 9
בניכוי - הפרשה לחובות מסופקים (רובם מעל 90 ימים)	(5,092)	(5)362)
	<u>968'681</u>	782,711
חייבים אחרים (ראה סעיף ה. להלן)	950,34	23,045
	184,931	170,332
סה"כ לקוחות וחייבים אחרים	1.004-01	700'044

- (f) תקופת האשראי הממוצעת במתן שירותי החברה הינה כ-55 ימים (בשנת \$102: כ-55 ימים).
- (S) תקופת החוב הממוצעת של חובות לקוחות שתאריך פירעונם חלף ליום 31 ברצמבר 2019 היא כ-60 ימים (ליום 31 ברצמבר 2019: כ-66 ימים).
- (5) לקוחות החברה כוללים מספר סוגי לקוחות בארץ ובעולם: סוכני ATAI (ארגון חברות התעופה הבינלאומי -להלן - "יאט"א"), אשר משלמים באמצעות מערכת הסליקה הבנקאית של יאט"א ולקוחות עסקיים. יצוין, כי לקוחות פרטיים רוכשים כרטיסים באמצעות תשלום במזומן או כרטיס אשראי. איכות האשראי של סוכני יאט"א נקבעת בהתאם לפרמטרים של מערכת הסליקה הבנקאית של יאט"א (SB לגבי סוכני נוסעים ו- SBAD לגבי סוכני מטען בחו"ל). בגין סוכנים אלה דורשים הגופים האמורים ערבויות בנקאיות בהתאם לכללי יאט"א. בנוסף, לחברה ביטוח בגין סיכון האשראי של סוכני יאט"א בישראל. ביטוחים אלו, אינם מכסים את כלל החשיפה של החברה בגין סיכון האשראי.

בקביעת סבירות הפירעון של חובות לקוחות, בוחנת הקבוצה שינויים באיכות האשראי של הלקוח ממועד הענקת האשראי ועד למועד הדיווח. סך סיכון האשראי מוגבל, לאור בסיס הלקוחות הגדול המחולק לענפים ואזורים גיאוגרפיים שונים, וכן לאור תקופת האשראי הקצרה יחסית.

42'036

13,568

406'6

840,8

940,68

14,780

679,8

12,908

ליאורים לדוחות הכספיים המאוחדים אל על נתיבי אויר לישראל בע"ת

ביאור פ	_	לקומות וחייבים אחרים	(עמאל)
CIMIC 5	_	4Elaia lalicia kacia	(Cuinc)

of הכל יתרת חייבים אחרים

מקדמות בגין מס הוצאות עודפות

חייבים בגין שיפוץ מנועים חכורים

חייבים אחרים

ג. גיול חובות הלקוחות:

	different man admin delete	0 V V B	500 3 F
	מוסבות ממשלתיים	13,513	878,81
		×4Gı LI4L	אנקי דולר
		2019	2018
			בדצמבר
G.	טווכום אטנום:		
	יתרת הפרשה לחובות מסופקים	260'9	5,362
	סכומים שנמחקו	(785)	(583)
	הפסד מירידת ערך בגין לקוחות, נטו	919	562
	יערה לתחילת השנה	2,362	5,654
		X4Gi LI4L	χζGι LIζL
		2019	2018
		4·10 LE	בדצמבר
T.	תנועה בהפרשה לחובות מסופקים:		
	ol ner rate chone		
	סל הכל יתרת לקוחות	<u>968'681</u>	782,711
	בניכוי הפרשה לחובות מסופקים (רובם מעל 90 ימים)	(260'5)	(598,3)
	ol ucq	786, ppr	122,649
	בפיגור מעל 90 ימים	9,256	۲۱8,۲
	בפיגור עד 90 ימים	12,702	7 <u>5</u> 2,7
	אינם בפיגור	153,029	309,701
		אנקי בונע	אני דולר
		2019	8102

ליום לל בדצמבר

לואונים לנוטות הנספיים המאו<u>חדים</u> אל על נתיבי אויר לישראל בע"ים

ד_יאוג 9 - עוגאוע ענאה

הוצאות מראש כוללות, בין היתר, עמלות לסוכנים ועמלות בגין *כרטיסי* אשראי המיוחסות להכנסות שטרם הוכרו, אשר תזקפנה כהוצאות מכירה בדוח רווח והפסד, במקביל להכרה בהכנסות מהטיסות בגינן שולמו העמלות.

		द्वाव ६६	בדצמבר
		2019	2018
		אנקי דונר	χζGι LIζL
	พเขอเห:		
	אמגוע גסוכנ ים	906'9	186,11
	תענוע כנין כרטיסי אשראי	Z6 7 ,£	179,2
	אטכוע	915,9	8,244
		£16,813	968'77
	נא שוטפות:		
	חכירת מטוסים	-	141,7
		-	141,7
ביאור 7 -	ענאי		
	טענכד:		
		4,10 18	LTYNLF
		2019	2018
		אנקי בונע	X4Gi LI4L
	באל סיאוני אתצרוכת	161,8	£97,8
	טומבים ומצככי מנוו	∠ ££'9	5,813
	c,ฉ, <u>८</u> ५,a	79 2 ,1	912,1

מוצרי דיוטי פרי

176,31

978,1

16,215

2,423

אַן הן נעידי אויר לישראַן דה עור עישראַן דר

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 8 - השקעות לזמן ארוך

עענכב:

ליום ל3 בדצמבר		
2019	2018	
Χ 46ι LI4L	אלפי דולר	
111,02	978,61	
3,119	806,1	
23,230	21,483	

ou,,c עהצחוע להווי הוגן (ראה סעיף ג' להלן)

שדכוע כגוגוע (כאע סהול ד, געגן)

עשקעות בחברות כלולות:

לממש אותן באופן מיידי ולהגיע להשפעה מהותית, מטפלת החברה בממ"ן כחברה כלולה. אופציות למניות ממ"ן, אשר אם תמומשנה עשויות להביא להחזקה של עד כ-45% ממניות ממ"ן, והחברה זכאית הישות המוחזקת. החברה מחזיקה בכ-15% ממניותיה של חברת "מסופי מטען וניטול בע"מ" (ממ"ן). היות ולחברה השפעה מהותית, מובאות בחשבון זכויות הצבעה פוטנציאליות, הניתנות למימוש או להמרה באופן מיידי למניות להשתתף בקבלת ההחלטות הנוגעות למדיניות הפיננסית והתפעולית של החברה הכלולה. בבחינת קיומה של חברה כלולה הינה ישות בה לחברה קיימת השפעה מהותית, אך אינה שולטת בה. השפעה מהותית היא הכוח

לניירות ערך בתל אביב, נעשית בחינה בהתאם לשינויים במחיר המניה שלה. שתזרימי המזומנים העתידיים הצפויים מההשקעה הושפעו לרעה, ומאחר שמניותיה של ממ"ן נסחרות בבורסה הקבוצה בוחנת את קיומם של סימנים לירידת ערך של השקעה זו, בהתאם לקיומן של ראיות אובייקטיביות לכך

הרכב ההשקעות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני:

ou,c	111,02	949'6L
אטטע	<u> </u>	<u></u>
ממ"ן בגין אופציות	Z49't	990'₺
ממ"ן בגין מניות	12,452	Z6 ⊅ '9↓
	אלפי דולר	χζGι LIζL
	2019	8102
	410 18	בדצמבר

השקעות בשווי הוגן:

מיזמים (בעיקר חברות הזנק dU-hat2). "קוקפיט חדשנות בע"מ" (למידע נוסף ראה ביאור 21 א (6)), ובתמורה מחזיקה חברת הבת מכשירים הוניים באותם נכון ליום 31 בדצמבר 2019, ההשקעות כוללות מיזמי השקעה, אשר פועלים בשיתוף פעולה עם חברת הבת

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים <u>אַן אַן נעיבי אויר לישראל בע"מ</u>

ביאור 9 - מטוסים, ציוד טיסה, רכוש קבוע אחר ורכוש בלתי מוחשי

ענכב ענכוש הקבוע:

וציוד מחשוב. פריטי הרכוש הקבוע מוצגים בדוח על המצב הכספי לפי עלותם בניכוי פחת שנצבר. אביזרים וכיו"ב) כמפורט להלן. בנוסף לאלו, הרכוש הקבוע כולל את בנייני החברה ומתקניה, ציוד תחבורה, ריהוט הרכוש הקבוע של החברה כולל בעיקר את מטוסי החברה וציוד הטיסה שלה (כגון: מנועים, לרבות רזרביים, חלפים,

(1) הרכב העלות המופחתת בדוח על המצב הכספי:

		CTXなど (
	2019	2018
	אלפי דולר	אלפי דולר
אנוע אופטעע:		
מטוסים וציוד טיסה	からし,てみて, り	827,874,1
רכוש קבוע אחר ונכסים בלתי מוחשיים (ראה ביאור 2.n)	84°443	969,46
	<u> 762,148,1</u>	1,568,364

(Z)

1,024,767	141,421	886,761	110,152	827,874,1
347,435,1	890'661	617,86	ZE9'96	791,747,1
**************************************	082,88	_	(131,345)	696,316
(826,844)	(12,770)	_	(23,886)	(480,084)
82,443	061'11	-	20,235	888,811
1,056,229	098'06	<u>-</u>	966'7£1	1,282,085
(450,4)	(343,41)	-	(356,81) *	(313,75)
857,58	088,31	-	11,312	111,430
976,526	970,68	-	919,541	1,208,170
2,049,489	288,338	617,86	(776,722)	2,662,523
(£80,244)	(066,81)		(45,729)	(509,202)
298,080	60Zʻ Þ S	390,35	28,558	716,314
964,311	862,02	(135,734)	-	-
966,080,2	732,281	886,791	841,842	£18,837,S
(4,035)	(80 4 ,71)		(153,55) *	(476,42)
319,539	61£,1£	607,801	ይ۲۲,6ይ	0 4 8'96 4
83,325	10,000	(325,59)	-	-
1,682,167	208,370	182,004	238,906	744,418,2
אלפי דולר	אנפי דונר	אגפי דולר	אלפי דולר	אנפי דולר
נוסעים	מנועים	ומנועים	เบนูดูเฮ	ol ucz
นถเ₀₁		מטוסים מל חשבון מטוסים	אביזרים	
	### FINE TOWN TOWN TOWN TOWN THE PARTY THE PARTY TOWN TOWN TOWN TOWN TOWN TOWN TOWN TOWN	KTQ' TITT KTQ' TITT KTQ' TITT KTQ' TITT KTQ' TITT KTQ' TITT KTQ' T	Main	Main

לרבות ניפוקים.

הנכסים ללא הסכמה מראש של הגופים המלווים. ראה גם ביאור 13 (ג) להלן. נוספת), לרבות זכויות פוטנציאליות וגלוות כגון ביטוח. החברה מנועה מלהעביר או לרשום שעבוד נוסף על תקופות המימון ובתום תקופת החכירה המטוס מועבר לחברה (בין בתשלום ובין בהעברה ללא תמורה המשפטית הינה, כי המטוסים הינם בבעלות החברות הייעודיות, אשר מחכירות את המטוסים לחברה למשך ("SPC"- DPecial Purpose Company"), אשר הוקמו במסגרת עסקאות המימון ולפיכך המתכונת ואף בחלק מהמקרים המטוסים נרכשו באמצעות הלוואות, אשר נלקחו על ידי חברות ייעודיות ככלל, מטוסי החברה ומנועיה משועבדים לטובת הגופים המלווים בשעבוד קבוע וספציפי בדרגה ראשונה,



ד_{יאונים} גבוטוע טכספיים המאוטדים אל על נתיבי אויר לישראל בע"ות

ביאור 9 - מטוסים, ציוד טיסה, רכוש קבוע אחר ורכוש בלתי מוחשי (המשך)

ב. מדיניות חשבונאית להפחתה ובחינה לירידת ערך של מטוסי החברה וציוד הטיסה שלה:

(1) הפחתה של מטוסי החברה ומנועיהם:

עלות המטוסים כוללת את כל העלויות הנדרשות לרכישת המטוס, לרבות עלויות קליטה. עלויות נוספות בהן נושאת החברה לאחר קליטת המטוס תיזקפנה לעלות מטוסי החברה, במידה ומהוות נכס אשר ישמש את החברה במספר תקופות (תוספת או שדרוג משמעותיים בביצועי המטוס או בצורתו). עלויות תחזוקה שוטפות נזקפות לדוח רווח והפסד במועד התהוותן.

מטוסי החברה מופחתים תוך הפרדה לרכיבים בעלי עלות משמעותית - אשר עיקרם גוף המטוס ורכיב עלות שיפוץ כללי ("אוברול") של מנוע מטוס, המכונה "פוטנציאל". גוף המטוס מופחת בקו ישר על פני אורך החיים השימושי הצפוי שלו תוך הבאה בחשבון של ערך השייר הצפוי בתום התקופה, בהתאם לערך השייר של המטוס הצפוי למועד בו, על פי הערכת ההנהלה, צפוי להסתיים השימוש של החברה באותו מטוס. פוטנציאל המנוע מופחת בהתאם לשעות המנוע שבוצעו בפועל ביחס לשעות המנוע הצפויות עד למועד השיפוץ הבא (או עד מועד היציאה משירות של המנוע, לפי העניין).

במקרים בהם התקשרה החברה בהסכמי שיפוץ ממעים בעלי אופי ביטוחי, מכירה החברה בהוצאות (שאינן פחת) על פי המוגדר בהסכמי הביטוח, ועלות השיפוץ הכללי הינה על חשבון המבטח. במקרים אלו, רכיב הפוטנציאל אינו מופחת, כך שהרכיב הנפרד הוא ערך השייר הצפוי שלו בתום תקופת השימוש החזויה של המנוע.

מטוסי החברה מופחתים על פני תקופה שבין 20 ל-29 שנים. ערכי השייר, שיטות הפחת ואורך החיים השימושיים נסקרים בידי הנהלת החברה באופן שוטף. שינויים באומדנים אלה מטופלים בדרך של "מכאן ולהבא". לעניין יציאתם משירות של מטוסים מדגמים 400-747 ו-200-757, ראה ביאור 19.9 להלן.

במהלך הרבעון הרביעי של 2019, לאור תכניות ההנהלה המעודכנות, האריכה החברה את אורך החיים השימושיים של המטוסים. מדגם בואינג 777. לאור שינוי האומדן כאמור, קטנו הוצאות הפחת בכ-2.2 מיליון דולר לרבעון, החל מהרבעון הרביעי לשנת 2019.

הוצאות פחת, שנכללו במסגרת הוצאות הפעלה, בסכום של כ-1.41 מיליון דולר וכ-2.51 מיליון דולר לשנים שנסתיימו ביום 31 בדצמבר 2003 וביום 31 בדצמבר 2007, בהתאמה, סווגו מחדש (בעיקרן) להוצאות הנהלה וכלליות, באופן עקבי עם הוצאות הפחת בגין זכויות שימוש בנכסים חכורים, עם יישום תקן דיווח כספי בינלאומי 16 ב73 "חכירות".

(ג) אביזרים וחלפים:

עלותם של חלפים ואביזרים מתכלים נקבעת לפי שיטת ממוצע משוקלל נע, והיא מוכרת כהוצאה בעת ניפוקם. בנוסף, מבצעת החברה הפרשה שוטפת לירידת ערך של אותם חלפים, בהתאם למדיניות החברה לעניין זה.

חלפים ואביזרים סריאליים (səldsīoS) ומתכלים ברי תיקון (seldsmusnoD), מוכרים על פי עלותם בפועל, ומופחתים בהתאם לאורך החיים של הצי אליו הם משויכים. אביזרים וחלפים שאינם מיוחסים לצי מסוים, מופחתים על פני יתרת אורך החיים הממוצעת של כלל ציי המטוסים של החברה.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"ומ אל על נתיבי אויר לישראל בע"ומ

ביאור 9 - מטוסים, ציוד טיסה, רכוש קבוע אחר ורכוש בלתי מוחשי (המשך)

- ב. מדיניות חשבונאית להפחתה ובחינה לירידת ערך של מטוסי החברה וציוד הטיסה שלה: (המשך)
- (3) בחינה לירידת ערך ואמידת סכום בר ההשבה:

בתום כל תקופת דיווח, בוחנת החברה האם קיימים סימנים כלשהם המעידים על ירידת ערך של צי המטוסים של החברה, המהווה בכללותו יחידה מניבה מזומנים אחת. הנהלת החברה סבורה, כי תזרימי המזומנים החיוביים הנובעים מציי מטוסים של החברה אינם בלתי תלויים בתזרימי המזומנים של ציים אחרים. זאת, מאחר וציי המטוסים של החברה, טסים במקרים רבים לאותם יעדים אליהם טסים מטוסים מציים אחרים ולכן הינם ברובם תחליפיים ובכל מקרה מהווים כולם חלק מרשת הנתיבים של החברה אותה מנהלת החברה כמכלול.

הבחינה לירידת ערך כוללת, בין היתר, בחינה של נתוני תרומה עדכניים ביחס לנתונים ששימשו בעבודות קודמות לחישוב הסכום בר ההשבה כפי שבאים לידי ביטוי בתחזיות העדכניות של החברה. במידה וקיימים סימנים כאמור, נאמד סכום בר-השבה של הצי בכללותו על מנת לקבוע האם יש צורך להכיר בירידת ערך ומה סכומה.

סכום בר-השבה הינו הגבוה מבין שוויו ההוגן של הצי לבין שווי השימוש בו. בהערכת שווי השימוש, אומדת החברה את תזרימי המזומנים העתידיים הצפויים לנבוע מהשימוש במטוסים (תרומה חזויה) וממימושם בתום תקופת השימוש, ומנכה אותם לערכם הנוכחי, תוך שימוש בשיעור היוון המשקף את הסיכון התפעולי של צי המטוסים המבוסס על שיעור ההיוון המשוקלל של החברה.

ליום 30 ביוני 2004, זוהו סימנים לירידת ערך בשל ירידה בנתוני התרומה בפועל ביחס לנתונים ששימשו במסגרת חישוב סכום בר ההשבה ליום 30 בספטמבר 2008. על כן, ביצעה החברה אומדן של שוי השימוש של צי המטוסים נכון למועד ההערכה על פי כללי תקן חשבונאות בינלאומי 36 PAI. בהערכת שווי השימוש, אומדת החברה את תזרימי המזומנים העתידיים הצפויים לנבוע משימוש מתמשך במטוסים, ומנכה אותם לערכם הנוכחי, תוך שימוש בשיעור היוון המשקף את הסיכון התפעולי של צי המטוסים, המבוסס על שיעור ההיוון המשוקלל של החברה. שווי השימוש, לרבות שיעור ההיוון, חושב על ידי מעריך שווי חיצוני.

יצוין, כי המתודולוגיה להערכת שווי השימוש והנכסים הנמדדים הושפעו מהותית בשל יישום תקן דיווח כספי בינלאומי 16 (להלן - 16 SRH) לפיו חכירות (בצד החוכר) מטופלות באופן זהה לרכישת נכס, באופן בו הערך המהוון של דמי החכירה העתידיים נרשם בדוח על המצב הכספי כנכס זכות שימוש ומופחת לאורך חיי החכירה. לאור זאת, נוסף הנכס האמור לנכסים הנמדדים ואילו שווי השימוש לא כלל את תזרימי המזומנים העליליים הנובעים מאותן החכירות (שכן כאמור, אלו כלולים כבר בערך בספרים של היחידה מניבה המזומנים הנמדדת). עוד יצוין כי יישום 16 SRH השפיע גם על אופן חישוב שיעור ההיוון בעיקר בשל השפעתו על שיעור המינוף.

היות והחברה הייתה, למועד הערכת השווי ב-30 ביוני 2000, בשלבים מתקדמים של עסקת ההצטיידות, חישוב שווי השימוש כלל את תזכימי המזומנים בגין כלל המטוסים הכלולים בעסקה, לרבות ההשקעות חישוב שווי השימוש כלל את תזכימי המזומנים בגין כלל המטוסים הכלולים בעסקה, לרבות ההשקעות ותזכימי המזומנים השליליים הצפויים לנבוע מקליטתם. תקופת התחזית שנלקחה הינה כ-25 שנים (ממועד הכניסה הממוצע לשירות של צי 877 ביום 30 ביוני 2018), עד למועד היציאה משירות המתוכן של המטוסים מדגם 9-787 ו-8-787 שהינם הצי העיקרי של החברה. בהתאם לכך, הונח, לצרכי אומדן שווי השימוש, כי ממועד יציאתם משירות של הציים האחרים (200-777, 200-767, 200-767) תעשה החברה השימוש במטוסים חכורים מאותם דגמים וזאת על מנת לשמור על רצף פעילות צי המטוסים לאורך כל תקופת התחזית ובהתאמה, במועדים אלו, נוכה הערך הנוכחי של דמי החכירה הצפויים בגין אותן חכירות, בהתאם למחירי החכירה הצפויים על פי מחירון שמפרסמת חברת CAVA.

בנוסף, הונח כי בכל אחת מחכירות ההמשך, תחכור החברה מטוס, באופן שהגיל הממוצע של הצי לא יעלה על 14 שנים, שהינו ממוצע גיל המטוסים המקובל בענף.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"ומרים אל על נתיבי אויר לישראל בע"ומ

ביאור 9 - מטוסים, ציוד טיסה, רכוש קבוע אחר ורכוש בלתי מוחשי (המשך)

- ב. מדיניות חשבונאית להפחתה ובחינה לירידת ערך של מטוסי החברה וציוד הטיסה שלה: (המשך)
- (\$) בחינה לירידת ערך ואמידת סכום בר ההשבה: (המשך)

עעלו היעניו עאהר שימשו בתחשיב השווי:

- התרומה הצפויה מצי המטוסים התבססה על התחזיות של החברה למחצית השנייה של שנת 2003 ולשנת
 0202 (בניכוי מס רעיוני, תוך התחשבות בפחת לצרכי מס) ועל הערכות החברה לגבי התפתחות הכנסותיה והוצאותיה בשנים שלאחר מכן, בהתאמה לפרמטרים הכלכליים החזויים בתקופת התחזית.
- ההכנסות מהפעלה התבססו על שעות הטיסה הצפויות של המטוסים, תוך הבאה בחשבון של גידול בהכנסות בשנים 2000 ו-2001. הצמיחה בהכנסות בשנים אלו צפויה בעיקר כתוצאה מהגדלת היצע המושבים של החברה, בין היתר בשל כניסת מטוסים חדשים לשירות ופתיחת ייעדים חדשים, והגדלת מספר המושבים במטוסים מציים 2007-777 ו- 200-767.
- ערך שייר בתום תקופת החיים השימושיים של המטוסים חושב בהתבסס על תחזיות חברת AVA, בין
 היתר כתלות במצב המטוסים והמנועים הצפוי במועד היציאה שלהם, והסתכם לסך של כ-401 מיליון דולר
 (ערכים מהוונים).
- ההוצאות המשתנות כללו הוצאות שכר צוות אוויר, דלק, אגרות, קייטרינג, עלויות מטענים והוצאות הפעלה ישירות אחרות. מחיר הדלק נקבע בהתאם לעקום הדלק מיום 30 ביוני 2009, לשנים 2009 ו-0202, כאשר מחירי הדלק לשנת 2000 הונחו לאורך חיי התחזית, וכן תוך שקלול מדיניות הגידור של החברה, והכל בהתאם ללוח הטיסות הצפוי של החברה לשנים 2019 ו-2000 ותוך שקלול התייקרויות מסוימות בחלק מן העלויות.
- הונח כי הסכמים עם המדינה בקשר למימון אבטחת התעופה, לרבות שיעור ההשתתפות בהוצאות והסכמי הטסת עובדי המערך, יתחדשו למשך כל תקופת התחזית ותנאיהם יישארו ללא שינוי.
- החוצאות העקיפות כוללות את הוצאות התקורה של החברה, בין היתר שכר עובדי קרקע ותפעול.
- שיעור היוון: לצורך היוון מזרימי המזומנים הצפויים מפעילות צי המטוסים והיוון ערכי השייר שלהם, נעשה שימוש בשיעור היוון של 657.6 לאחר מס, אשר משקף שיעור היוון לפני מס של כ-62.8. שיעור ההיוון משקף את הסיכון התפעולי של צי המטוסים, המבוסס על שיעור ההיוון המשוקלל של החברה.
- שער החליפין של השקל מול הדולר הינו בהתאם לשער החליפין היציג ליום 30 ביוני 2019.

נמצא, כי הסכום בר השבה של צי המטוסים עולה על עלותו המופחתת בדוחות הכספיים של החברה. בהתאם לכך, לא הכירה החברה בהפרשה לירידת ערך.

נכון ליום 31 בדצמבר 2019, לא נמצאו סימנים לירידת ערך וכן לא חל שינוי באומדן התרומה, באופן אשר עשוי להצביע על סימן נוסף לירידת ערך, ביחס לתרומה ששימשה לצורך החישוב שנערך למועד ההערכה לעיל. עם זאת, לאור משבר הקורונה מתכוונת החברה לבצע בחינה של סכום בר ההשבה לדוחותיה הכספיים לרבעון הראשון לשנת 2020.

6L0Z 4

דיאורים לדומות הכספיים המאוחדים אל על נתיבי אזיר לישראל בע"ימ

ביאור 9 - מטוסים, ציוד טיסה, רכוש קבוע אחר ורכוש בלתי מוחשי (המשך)

ג. תכנית ההצטיידות לרכישה ולחכירה של מטוסים רחבי גוף מדגם 187;

למועד פרסום הדוח על המצב הכספי, החברה השלימה הצטיידות ב-15 מטוסי דרימליינר חדשים, מתוכם 8 מטוסים חכורים מדגם 9-187 ו-7 מטוסים בבעלות (4 מטוסי 9-187 ו-3 מטוסים 8-187, מתוכם התקבל בחברה מטוס אחד בחודש פברואר 2000, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי). לעניין המטוסים החכורים, יצוין, כי כל החכירות הינן לתקופות של 12 שנים, כאשר ביחס לחלק מהמטוסים, קיימת לחברה אפשרות יציאה מוקדמת לאחר 10 שנים, זאת בכפוף למתן הודעה מוקדמת ותשלום דמי יציאה, על פי התנאים הקבועים בכל הסכם.

להלן פירוט מועדי הקבלה של המטוסים שהתקבלו נכון פרטום הדוח על המצב הכספי:

		7	S	L	l l	SI
8-787	דתגוע	_	-	2	Į.	3
6 - 787	ፒ ለረוư	-	ε	l	-	Þ
6-78T	שכירה	2	2	₽	-	8
TLO	עכירה בעלות /	2017	2018	2019	0207 עבעון ראשון	ou"c

מועד קבלתו של המטוס האחרון מדגם 8-787 נדחה בשל משבר הקורונה. לפרטים נוספים ראה ביאור 13.ב.10.

העלות הכוללת המוערכת בגין עסקת ההצטיידות, מסתכמת בכ-1.3 מיליארד דולר. התשלום בגין כל מטוס מתבצע במועד מסירתו לחברה, למעט מקדמה בשיעור של כ-90% מן העלות המוערכת הנ"ל בגין כל מטוס, אשר משולמת במועד מוקדם יותר, על פי תנאי הסכם הרכישה.

בגין מטוסים בבעלות הכלולים בעסקת ההצטיידות, שילמה החברה בשנת הדוח, סך של כ-357 מיליוני דולר. לעניין הלוואות שהועמדו לחברה עבור עסקת ההצטיידות, ראה ביאור 13 להלן.

בנוסף, הכירה החברה בגידול של כ- 2.364 מיליון דולר בנכס זכויות השימוש בגין ארבעה מטוסים חכורים חדשים שנכנסו לשירות במהלך שנת 1099.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאור 9 - מטוסים, ציוד טיסה, רכוש קבוע אחר ורכוש בלתי מוחשי (המשך)

תכנית ההצטיידות לרכישה ולחכירה של מטוסים רחבי גוף מדגם 187: (המשך)

תכנית ההצטיידות המקורית והשינויים שהיו בה:

(ג) נכישת מטוסים:

ביום 29 באוקטובר 2102, חתמה החברה על הסכם עם חברת בואינג לרכישה 4 מטוסי דרימליינר חדשים מדגם 2-187 ("הסכם הרכישה"), כאשר בחודש נובמבר 218.09, הודיעה החברה ליצרנית המטוסים בואינג על ביטול אחד מדגמי בואינג 8-187 כמפורט בסעיף 3 8102, הודיעה החברה ליצרנית המטוסים בואינג על ביטול אחד מדגמי בואינג 8-187 כמפורט בסעיף 3 להלן, בהתאם להסכם הרכישה. כמו כן, הוענקו לחברה אופציות לרכישה של עד 13 מטוסים מדגמי 787 ("מטוסי האופציה"), לגביהן קיימות זכויות המרה למטוסים מדגמים אחרים של סדרת ה-787. כאשר בסמוך למועד פרסום הדוח, נותרו לחברה שתי אופציות למימוש. יצוין, כי במצב בו תחליט החברה לממש איזה ממטוסי האופציה, הרי שבמועד כל מימוש תעמוד לחברה זכות לרכישת אופציה נוספת לרכישת מטוס מדגם 10-187 ("מטוסי האופציה הנוספים").

(ב) חכירת מטוסים:

בנוסף, חתמה החברה, בסמוך למועד הסכם הרכישה, על הסכמים לחכירה של חמישה מטוסי דרימליינר חדשים מדגם פ-787 ושני מטוסים מדגם 8-787 (אשר הומרו בחודש נובמבר 8102, למטוסים מדגם בואינג פ-787). בנוסף, הוענקה לחברה אופציה לחכירת שני מטוסים נוספים מדגם בואינג פ-877 ע"פ התנאים אשר נקבעו בהסכם.

כמו כן, בחודש ינואר 2018, ("מועד ההתקשרות הנוספת") התקשרה החברה עם חברה זרה בהסכם לחכירת מטוס דרימליינר נוסף מדגם 2-787 (על אף שבהתאם לתכנית ההצטיידות, לחברה לא היתה כוונה להצטייד ביותר מ- 16 מטוסים) לתקופה של 12 שנים עם אופציה להארכה על פי התנאים הקבועים בהסכם, אשר התקבל ברבעון השלישי לשנת 2019.

(3) מכירה וחכירה מחדש:

בחודש ספטמבר 2010, חתמה החברה על הסכמים עם חברה זרה על פיהם שניים מהמטוסים מדגם 8-787, מתוך חמשת המטוסים מדגם זה אשר נרכשו על ידי החברה כאמור בסעיף 1 לעיל, יימכרו לחברה הזרה עם מסירתם מבואינג וייחכרו בחזרה ממנה על ידי החברה (מכירה וחכירה מחדש - BAAL & BLAS להלן - "BLS"). יצוין, כי לחברה ניתנה זכות לבטל את עסקאות המכירה והחכירה מחדש בהתקיים תנאים מסוימים, כפי שנקבעו בהסכם ובכפוף להודעה מראש למחכיר.

כאמור לעיל, בחודש נובמבר 2018, הודיעה החברה לבואינג על ביטול רכישת מטוס אחד מדגם בואינג 8-787 שנרכש במסגרת עסקת ההצטיידות, ובהתאם מסרה הודעה לחברה הזרה עמה התקשרה בעסקת מכירה וחכירה מחדש בדבר ביטול העסקה ביחס לאותו מטוס.

בנוסף, ביום 13 באוגוסט 2019, הודיעה החברה למחכירה, על ביטול ההסכם האמור לגבי המטוס השני. יודגש, כי התקשרות החברה בקשר לרכישת המטוס עם בואינג כחלק מעסקת ההצטיידות עומדת בעינה והודעת הביטול ניתנה למחכירה בלבד, כך שהחברה רכשה וקיבלה את המטוס מבואינג, אך ללא מכירתו למחכירה וחכירתו חזרה (Sag ease) & ease).

ד. קליטת מנועים עבור מטוסים מדגם בואינג 877:

- בחודש פברואר 2019, הושלמה רכישת מנוע רדרבי שני לצי המטוסים מדגם 9-787 מחברת רולס רויס.
- בחודש פברואר 2005 חתמה החברה עם יצרנית המנועים רולס רויס על הסכם לרכישת מנועים חליפיים, על הסכם הטבות בנוגע לרכישת המנועים מסוג HHT 0001-TNBAT (להלן: "מנועי HBT") (שיותקנו על מטוסים בבעלות החברה ועל מטוסים חכורים) וכן על הסכם לאחזקת המנועים. ברבעון הרביעי לשנת 2017 עדכנה רולס רויס את החברה בדבר מגבלות שנוצרו בתהליך הייצור של מנועי

ברבעון הרביעי לשנת 2017 עדכנה רולס רויס את החברה בדבר מגבלות שנוצרו בתהליך הייצור של מנועי MHT. המגבלות בעיקרן הן מגבלות רגולטוריות הנוגעות לחלקי מנוע שייתכן כי ידרשו החלפה מוקדמת מהמתוכנן. יצוין, כי רולס רויס הודיעה לחברה בשנת 2018 שצומצמו חלק מהמגבלות האמורות. על פי הודעתה, רולס רויס בוחנת את הפתרונות האפשריים לצורך פתרון וצמצום המגבלות שנותרו ותעדכן את החברה בדבר פתרונות אלו.



ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים אַן אַן נעיבי אויר לישראַל בע"יני

ביאור 9 - מטוסים, ציוד טיסה, רכוש קבוע אחר ורכוש בלתי מוחשי (המשך)

Γ. קליטת מנועים עבור מטוסים מדגם בואינג אאר: (המשך)

הרישיונות הרגולטוריים למנועי ABT בעת מסירת שני המטוסים הראשונים), בחודש פברואר PIOS במנועי רולס רויס מדגם DACK C במנועי רולס רויס מדגם TRENT-1000 PACK במנועי רולס רויס מדגם אספר בנוסף, ביחס לשני מטוסי דרימליינר מדגם 9-787 אשר התקבלו בחברה בשנת 7107 ואשר הגיעו מצוידים

המתוארות לעיל, קיימים עיכובים בעולם באספקת מנועי ATT למטוסי הדרימליינר החדשים מדגם SAT. על פי המידע שנמסר לחברה מחברת הולס רויס ויצרנית המטוסים בואינג, בשל המגבלות הרגולטוריות השלימה רולס רויס את החלפת המנועים לדגם מנועי MBT.

בחודש פברואר 2019 הושלמה רכישת מנוע רזרבי שני לצי מטוסי הדרימליינר מחברת רולס רויס. לפרטים לעניין זה יצוין, כי החברה קיבלה 15 מטוסי דרימליינר 877 במועד המתוכנן.

את מועדי החלפת חלקי המנועים האחרים לעומת הנדרש על פי המגבלות שפרסמה ASA∃. לצורך החלפת החלקים. לאור גילוי הממצאים, בחודש יולי 2019 הנחתה רולס רויס את החברה להקדים בשניים מממעי ITCI ולכן הם הוחלפו בשני מנועים רדרביים שבבעלות החברה ונשלחו למתקני רולס רויס ורשות בטיחות התעופה האירופאית. בעקבות ביצוע הבדיקות האמורות התגלו בחודש יולי 2019 ממצאים חלקים. כמו כן, עד להחלפתם בפועל הוגדלה תדירות בדיקתם של החלקים בהתאם להוראות רולס רויס שפרסמה רשות בטיחות התעופה האירופאית (ASA3) לעניין ניצולת ההפעלה המקסימאלית של אותם הדרימליינר מדגם 877 אשר התקבלו בחברה ידרשו החלפה מוקדמת מן הצפוי, וזאת בהתאם למגבלות בחודש אפריל 2019 עדכנה רולס רויס את החברה כי חלקים מסוימים של מנועי MET המותקנים על מטוסי בדבר הסכם המימון שחתמה החברה עם בנק זר ראה ביאור 13.

לאור האמור, הקדימה החברה רכישה של שני מנועי MET רדרביים נוספים שהיו אמורים להתקבל בחברה

הטיסות שמפעילה החברה במטוסיה מדגם דירמליינר בהם מותקנים מנועי MET icן נוכח השלכות משבר יובהר, כי היות וכפועל יוצא מהשלכות משבר ה"קורונה" על פעילות החברה, ירד באופן משמעותי היקף אשר גגרמו לחברה עקב הממצאים שהתגלו במנועים והפעולות אותן נוקטת החברה בעקבותיהם. בחודש מארס 2020 סוכם בין החברה לבין רולס רויס, כי רולס רויס תשפה את החברה בגין חלק מההוצאות יצוין, כי החברה פועלת בהתאם להנחיות והוראות רשויות בטיחות התעופה בעולם והוראות היצרן. ארבעה מנועי MET רדרביים המותקנים על מטוסי החברה והמשמשים לתמיכה בתוכנית ההחלפות לעיל. שלא ישתנו הוראות אלו ולא יימצאו ממצאים נוספים בבדיקות האמורות. לעניין זה יודגש, כי ברשות החברה התוכנית אמורה לתת מענה להחלפת החלקים בהתאם לאופן ההפעלה של מטוסי 877 על ידי החברה וככל של רולס רויס ובאחריותה, תכנית אשר החלה (ומותאמת מעת לעת) וצפויה להימשך עד סוף שנת 2011. בעקבות הממצאים שהתגלו במנועי PTT רולס רויס גיבשה עם החברה תכנית להחלפת חלקים במתקניה בשנים 2014-203 והם התקבלו בחברה בחודש אוגוסט 2019.

G. הסכמי חכירה לצי DN 008-187:

בואינג 200-757 לתקופה של שש שנים החל מתאריך מסירתם, כאשר מנווס אחד מתוכם נמסר לחברה בחודש נובמבר 2019, חתמה החברה עם חברה זרה על הסכמים לחכירת שלושה מטוסי נוסעים מדגם

ה"קורונה" על פעילותה השוטפת של רולס רויס, יתכן כי יחול שינוי בתוכנית ההחלפות לעיל ומועדיה.

המחכירה כי אין בכוונתה להחזיר את המקדמה ששולמה בעבור מטוסים אלו בסכום שאינו מהותי. בדבר ביטול הסכמי החכירה של שני המטוסים שטרם נמסרו לחברה כאמור. בעקבות כך הודיעה החברה בחודש מרץ 2000, לאור השלכות משבר ה"קורונה" על פעילות החברה, הודיעה החברה לחברה המחכירה בחודש פברואר 2020.

١. יציאה משימוש של צי 767:

- חוזה מכביד בסך של כ- 4 מיליון דולר (לפני מס). בחודש פברואר 2019, הוציאה החברה משירות את אחרון המטוסים מצי זה והכירה בהפרשה נוספת בגין
- שיצאו משירות, בסך של כ- 3.3 מיליון דולר (לפני מס), אשר סווג במסגרת הכנסות (הוצאות) אחרות. במהלך הרבעון השני לשנת 2019, הכירה החברה בהפסד הון בגין מכירת עודפי חלפים, בעיקר של ציים (Z)
- c- ₱.₱ מיליון דולר שהעריכה החברה). רווח הון בסך של כ-9.4 מיליון דולר, אשר סווג במסגרת הכנסות (הוצאות) אחרות (חלף רווח הון בסך של S בספטמבר 2019, הושלמה בדיקתו הטכנית של המטוס לשביעות רצון הקונה, התקבלה התמורה ונרשם A3008-787 יחד עם שני מנועיו מסוג 3-3004 γenitol & Mhitney 18-3004 ("המטוס" ו- "ההסכם", בהתאמה). ביום (5) בחודש יוני 2019, חתמה החברה עם חברה זרה ("הקונה") על הסכם למכירת מטוס מדגם בואינג



אל על נתיבי אויר לישראל בע"ומר אל על נתיבי אויר לישראל בע"ומר

ביאור 6 - מטוסים, ציוד טיסה, רכוש קבוע אחר ורכוש בלתי מוחשי (המשך)

ז. יציאה משימוש של צי 447:

- (1) במהלך חודש יוני 1003, לקראת סיום תקופת החכירה המקורית בחודש יולי 2003, יצא משירות מטוס המטען החכור בחכירה יבשה של החברה מדגם 400-747. בהמשך לכך, החליטה החברה כי הובלת המטענים (בנוסף להובלת מטען בבטן מטוסי נוסעים) תבוצע במטוס מטען חכור בחכירה רטובה (חכירת מטוס על צוותו), מדגם 400-747. בהתאם התקשרה החברה בהסכם עם חברה זרה לתקופה החל מחודש יולי 2019 ועד לחודש דצמבר 2019. בחודש נובמבר, התקשרה החברה עם חברה זרה אחרת בהסכם לתקופה החל מחודש ינואר 2010 ועד לחודש דצמבר 2010.
- (2) בחודש אוגוסט 2105, חתמה החברה עם חברה זרה ("הקונה") על הסכם למכירת ארבעה מנועים מסוג 8-3304 γentidW & their אשר נרכשו במקור על ידי החברה במסגרת רכישת מטוסי בואינג מסוג 004-747 ("המנועים" ו-"ההסכם", בהתאמה). בחודש דצמבר 2105, הושלמה בדיקתם הטכנית של המנועים לשביעות רצון הקונה, התקבלה תמורה ונרשם רווח הון בסכום של כ-3.6 מיליון דולר (לפני מס).
- (5) בחודש נובמבר 2004, חתמה החברה עם חברה זרה ("הקונה") על הסכם למכירת שנים עשר מנועים מסוג 8-3604 yantidW & this ("המנועים" ו-"ההסכם", בהתאמה), כאשר לפי ההסכם מימוש המכירה כפוף להשלמת בדיקה טכנית של המנועים ומסמכיהם לשביעות רצון הקונה. עד למועד הדוח הושלמו בדיקות לגבי מנוע אחד, והחברה הכירה ברווח הון בגין מכירתו בסך כ- 2.0 מיליוני דולר (לפני מס), ועד למועד פרסום הדוח הושלמה מסירתם של ארבעה מנועים נוספים והתקבלה התמורה בגינם ואשר בגין מכירתם צפויה החברה להכיר ברבעון הראשון של שנת 2000 ברווח הון בסך של כ- 10 מיליון דולר (לפני מס). על רקע משבר ה"קורונה" הודיעה הקונה לחברה, כי ברצונה לנהל משא ומתן מחודש לגבי עצם המכירה של יתר שבעת המנועים, אשר טרם הושלם נכון למועד פרסום הדוח, כאשר במקביל החלה החברה לנהל משא ומתן עם קונים פוטנציאליים אחרים ביחס לחלק מהמנועים.

2019

ל אונים לדוחות הכספיים המאוחדים אל על נתיבי אויך לישראל בע"ימ

ביאור 9 - מטוסים, ציוד טיסה, רכוש קבוע אחר ורכוש בלתי מוחשי (המשך)

ח. הפחתה של רכוש קבוע אחר ונכסים בלתי מוחשיים:

יתרת הרכוש הקבוע האחר של החברה מופחתת בקו ישר על פני אורך החיים השימושיים הצפויים לנכסים השונים, או במקרה של שיפורים במושכר, לתקופה הקצרה מבין אורך החיים השימושיים לבין יתרת תקופת השכירות של אותו נכס.

נכסים בלתי מוחשיים (1)
משרדים בבעלות
כלי רכב וציוד מוסך
שיפורים במשרדים שכורים
מכונות וציוד קרקע
מחשבים וריהוט משרדי
מכנים ומתקנים בנתב"ג

תנוע	פחת נצבר	יתרה
ж4Gı LI4L	Χ ζGι LIζL	X4G: LI4L
103,993	68£'69	\$4 [,] 604
32,068	871,4 <u>S</u>	068,7
r80,4a	114'64	0Z9, Þ r
₽60,7S	297,8S	1,632
8,325	490 '9	2,268
3,237	₹96'Z	273
216,97	908,£4	33,106
315,710	792,122	844,48

ליום ל3 בדצמבר 102

	596,045	200,408	969,49
נכסים בלתי מוחשיים (1)	685,49	32,412	32,177
משרדים בבעלות	7 £2,£	9⊅6'Շ	162
כלי רכב וציוד מוסך	£68,7	9 ⁺ 9'9	842,2
שיפורים במשרדים שכורים	5 2,735	77,424	118,1
מכונות וציוד קרקע	92,570	£16,84	759,81
מחשבים וריהוט משרדי	£8 1 ,0£	22,084	668,8
מבנים ומתקנים בנתב"ג	100,538	1 86'99	3 4 ,553
	אנפי דונר	אלפי דולר	אגפי דוגר
	תנוע	שטע נגדנ	יתרה

(1) יתרה זו כוללת בעיקר תוכנות שנרכשו על ידי החברה לרבות עלויות לפיתוחן.

דיאורים לדוחות הכספיים המאוחדים אל על נתיבי אויר לישראל בע"ת

ביאור 01 - מכירות

א. רקע כללי ומדיניות חשבונאית:

נכון ליום 31 בדצמבר 2019, חכרה החברה 31 מטוסים. יתרת תקופות החכירה נעות בין שנה ל-12 שנים. על פי ההסכמים לחכירת מטוסים מדגם בואינג 308-757 משלמת החברה למחכירים סכום חודשי קבוע, בתוספת סכום נוסף המשולם בגין רזרבות תחזוקה, הנגזר בעיקר מהיקף השימוש במטוס, אשר ישמש את המחכיר למימון שיפוץ עתידי של המטוס. על פי הסכמים לחכירת מטוסים מדגם בואינג 300-787 לא נדרשת החברה לתשלום רזרבות תחזוקה כאמור. החברה מבצעת הפרשות בגין שיפוץ עתידי של המטוסים בהתאם לאומדן עלויות העבודות והחלפים שידרשו בהתאם למחיבות החוזית למחכירים לגבי תחזוקת המטוסים.

בנוסף, הסכמי החכירה של החברה כוללים גם חכירות בגין מבנים ומתקנים נוספים, לרבות התקשרויות עם רשות שדות התעופה, וכן רכבים, אשר חכורים על ידי החברה וחברות הבנות שלה. לעניין תקן דיווח כספי בינלאומי 16 PS בדבר חכירות, ראה ביאור 2.ד לעיל.

ב. התחייבויות לתשלומי דמי חכירה מינימאליים עתידיים בגין חכירות שאינן ניתנות לביטול:

לעניין פירוט סכומי התשלומים עבור דמי החכירה המינימאליים העתידיים בגין החכירות. של החברה, לרבות חכירות מטוסים מדגמי בואינג 877, ראה ביאור 13.5.ה. להלן, כחלק מביאור סיכון הנזילות.

- ג. בחודש פברואר 2019, חתמה החברה עם חברה זרה על הארכת הסכם חכירה של מטוס נוסעים מדגם 200-757 לתקופה נוספת של 47 חודשים, החל מחודש מרץ 2019.
- ד. בחודש מאי 2019, חתמה החברה עם שתי חברות זרות על הארכת הסכמים לחכירת שני מטוסי נוסעים מדגם בואינג 300-157 לתקופה של 29 חודשים החל מחודש מאי 2010.

610Z +

אל על נתיבי אויר לישראל בע"ות אויר לישראל בע"ות

ביאור 10 - חכירות (המשך)

להלן הרכב יתרות הנכסים בגין החכירות ליום 31 בדצמבר 2019:

ליום ל3 בדצמבר 1002	8.878	9.701	₽ .£86
ליום 1 בינואר 1002	6.564	4.111	6.309
<u>הערך בספרים</u>			
יתרה ליום ל3 בדצמבר 2019	1.28	9.41	Z ['] 96
גריעות בגין הסכמי חכירה שהסתיימו		(6.0)	(6.0)
שימיים בהסכמים ואחרים	_	(T.0)	(1.0)
פטע עאנע	1,28	9.31	7.76
יתרה ליום 1 בימאר 2019	-	-	-
הפחתות והפסדים מירידת ערך			
יתרה ליום ל3 בדצמבר 1909	6.786	122.2	1.080,1
עפרשי שער	-	(\$.0)	(S.0)
גריעות בגין הסכמי חכירה שהסתיימו	-	(6.0)	(6.0)
שינויים כתוצאה מהצמדה	-	6.0	6.0
שינויים בחוזים במהלך התקופה	8.7	ታ `ታ	12.2
תוספות במהלך התקופה בגין הסכמים חדשים	426.2	S.T	463.4
יערה ליום 1 בינואר 2019	6.564	4.111	605.3
אגוע			
		מולווני דולר	
	מטוסים	נדל"ן ורכבים	ou"c

להלן הרכב יתרות ההתחייבויות בגין החכירות ליום 31 בדצמבר 2019:

פתחייבויות לזמן ארוך בגין חכירה	1.118	8.911	6.729
התחייבויות שוטפות בגין חכירה	2.58	6.6	4.86
יתרה ליום ל3 בדצמבר 2019	9.468	7.921	1,021.3
הפרשי שער	-	2.5	2.5
גריעות בגין הסכמי חכירה שהסתיימו	-	-	-
עאלומים במהלך התקופה	(0.301)	(7.02)	(1.351)
טואאות מימון שוטפות	1.35	9.8	7.54
שינויים כתוצאה מהצמדה	-	6.0	6.0
שינויים בחוזים במהלך התקופה	8.7	l ' b	6.11
תוספות במהלך התקופה בגין הסכמים חדשים	7.994	2.7	463.4
יתרה ליום 1 בינואר 2019 התחייבות בגין חכירה	9.003	7.421	625.2
		עיליוני דולר	
	นถเดเต	נדל"ן ורכבים	ou,,c

oe"c	Z0Z' Þ 9
עהגומי טכירה משתנים	729,1
חכירות <i>ב</i> סכומים שאינם מהותיים	21 4 ,7
חכירות לטווח קצר (עד שנה)	891,34
	χζGι LIζL

הוצאות בגין חכירות לטווח קצר ובסכומים שאינם מהותיים לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 1019

ou"c	1322.5
שנת 202 ואילך	Z [*] 899
νιπ 1 20Σ	2.911
VI 2023 DIV	153.5
νιπ SSOS	132.3
שנת 2021	7.381
VI 2020 A10	<u> </u>
	מולוונו דולר

מועדי פירעון של התחייבויות בגין חכירה (תשלומי קרן וריבית):

דיאור 10 - ucירות (המשך)

דיאורים לדוחות הכספיים המאוחדים אל על נתיבי אויר לישראל בע"ימר



006,06

100'101

דיאורים לדוחות הכספיים המאוחדים אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאור 11 - זכאים ויתרות זכות

התחייבויות שוטפות:

	գոս լջ	てレメはてし
	201 <u>8</u>	2018
	אלפי דולר	אנפי דונר
מוסו נמל לשלם	7 / 7 '9 7	6 77 '8E
זכאים בגין קטעי טיסה חברות זרות שטרם מומשו (1)	13,613	74,082
מוסדות ממשלתיים	232	۲۲3,۲۲3
Li ፒi ሂ ረቡረ ዐ	964,4	4,324
פיקדומת שהתקבלו בגין קבוצות נוסעים	7,38⊄	∠ 99'9*
הפרשות לשיפוצים עתידיים של מטוסים חכורים (ראה ביאור 10.א.)	∠60'91	⊅£6,61
זכאים אחרים	7 69'∠	8 1 9'll*
	05 90	799 101

את הטיסות. (1) יתרה זו משקפת סכומים של כרטיסי טיסה שנמכרו על ידי החברה, ועליה להעבירם לחברות זרות אשר תבצענה את הטיסות.

עעטייבויות לא שוטפות:

	855,53	12,883
אחרים	160,1	966'1
הפרשות לשיפוצים עתידיים של מטוסים חכורים*	742,28	689'Z
יתרות זכות בגין מיצוע דמי חכירה	-	8 4 £,£
	אלפי דולר	χζGι LIζL
	2019	2018
	נום גנ	エエエなエ

^{*} לעניין יישום תקן דיווח כספי בינלאומי 16 BAH בדבר חכירות ראה ביאור S.T.

ביאור 12 - הכנסות מראש מכרטיסי טיסה ונקודות מועדון הנוסע המתמיד

א. רקע ומדיניות חשבונאית

מכירות כרטיסי טיסה, נכללות גם הכנסות מראש, עד למועד ההטסה, בו נזקפות ההכנסות לדוח רווח והפסד. הכנסות מראש, עד למועד ההטסה, בו נזקפות ההכנסות לדוח רווח והפסד. הכנסות מהטסת נוסעים כוללות גם הכנסות בהן מתן השירות מבוצע על ידי החברה, בעוד שמכירת כרטיסי הטיסה בוצעה בידי חברות תעופה אחרות. כמו כן, ההכנסות מהטסת נוסעים כוללות גם הכנסות הנובעות מהסכמי שיתוף פעולה עם חברות תעופה אחרות. במקרים אלו, כאשר מתן השירות מבוצע על ידי חברות התעופה האחרות, בעוד שהמכירה בוצעה על ידי החברה, ההכנסות מוצגות בנטו, כלומר החברה גובה את התקבולים הנובעים מהטסת הנוסעים, מעבירה לחברת התעופה האחרת את חלקה, ומכירה בהכנסה בגין ההפרש ביניהם בלבד. הכנסות מהטסת מטענים מוכרות בברוטו, כלומר המכירה ללקוח מוכרת כהכנסה במומה המלא ואילו התשלום לחברת התעופה האחרת מוכר נהוצאה, מכיוון שבעסקאות אלה, להבדיל מתחום הטסת הנוסעים, מהווה החברה ספק עיקרי גם עבור קטעי טיסה המבוצעים על ידי חברות תעופה אחרות.

מכירות של כרטיסי טיסה, אשר במסגרתן מעניקה החברה ללקוחותיה נקודות טיסה, במסגרת מועדון הנוסע המתמיד, אותן ניתן להמיר לטיסות (או למוצרים אחרים) במועד מאוחר יותר, מופרדות למחויבויות ביצוע, תוך הקצאת התשלום המתקבל מהלקוח לרכיב ההטסה ולרכיב הנקודות, בהתבסס על מחיר המכירה התיאורטי הנפרד של נקודת הטיסה המוערך על ידי החברה. התמורה המיוחסת לנקודות המועדון תוכר כהכנסה בעת ביצוע השירות הניתן על ידי החברה מימוש הנקודות. עד למועד ההכרה בהכנסה, מוכרת ההתחייבות בגין נקודות המועדון כהכנסה מראש.

תמורות ממכירת נקודות מועדון לשותפים עסקיים נכללות ברובן כהכנסות מראש ומוכרות כהכנסה בעת ביצוע השירות הניתן על ידי החברה תמורת מימוש הנקודות.

לעניין שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים ששימשו בקביעת ערכה של ההתחייבות בדוחות הכספיים, ראה ביאור S.ג.(6).

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים אַן אַן נעיבי אויר לישראל בע"ימ

ביאור 12 - הכנסות מראש מכרטיסי טיסה ונקודות מועדון הנוסע המתמיד (המשך)

ζ.

	000 03	
	אלפי דולר	אנפי דונר
	2019	2018
	ליום ל3 בדצמבר	
עעטייבויות לא שוטפות:		
	<u> </u>	310,765
אטכוע	976,4 5	-
מענקים מחברות אשראי (ראה סעיף 12ב. להלן)	681,81	-
בגין נקודות מועדון	988,87	82,124
ממכירת כרטיסי טיסה	796,742	225,641
	אלפי דולר	אגפי דולר
	6102	2018
	4:10 LE	LTYRL
ענטייבויות שוטפות:		

	6102	8102
	אגפי דוגר	אנפי דונר
בגין נקודות מועדון	960,83	962,28
מענקים מחברות אשראי (ראה סעיף 12ד. להלן)	409,88	962,25

הרכב התחייבות בגין נקודות מועדון הנוסע המתמיד

	ליום ל3 בדצמבר	
	6102	8102
	אלפי דולר	אגפי דוגר
יתרת פתיחה התחייבות בגין נקודות מועדון שוטפת ולא שוטפת	117,420	_269,E01
אבירות	105,769	986,26
מימושים ופקיעות	(702,88)	(002,67)
יתרת סגירה	786,981	117,420



דיאורים לדוחות הכספיים המאוחדים אל על נתיבי אויר לישראל בע"ת

ביאור 12 - הכנסות מראש מכרטיסי טיסה ונקודות מועדון הנוסע המתמיד (המשך)

ד. מועדון הנוסע המתמיד - התקשרות בהסכמים מדשים עם חברות כרטיסי אשראי:

בהמשך לביאור S1.ד לדוחות הכספיים השנתיים לשנת \$102, בדבר התקשרות חדשה עם דיינרס קלוב ישראל בע"מ וכרטיסי אשראי לישראל בע"מ (שתיהן ביחד: "קבוצת כאל") בעניין הנפקה ותפעול של כרטיסי אשראי ממותגים לחברי מועדון הנוסע המתמיד של החברה ("הסכם bisDyla"), בספטמבר 2019 חתמה החברה על הסכם משולש עם חברת S4 eqoiu bisoretseM ("מאסטרקארד") וקבוצת כאל ("ההסכם המשולש") שאושר על ידי הדירקטוריון. ההסכם המשולש מסדיר את שיתוף הפעולה עם מאסטרקארד ביישום הסכם bisDyla: הנפקת כרטיסי bisoyla (פרימיום וברונזה) במותג מאסטרקארד וכרטיסים משולבים במותג מאסטרקארד ודיינרס; הוספת בלעדיות חלקית למאסטרקארד ביחס לכרטיסי פרמיום מסוגים מסוימים; תמיכות של מאסטרקארד בתקציבי שיווק וכן תמיכות כספיות וייעוץ מקצועי, אשר היקפן תלוי בעמידה ביעדים לאורך תקופת ההסכם. תקופת ההסכם הינה עשר שנים החל מיום 1 בספטמבר פ102, עם זכות יציאה הדדות לכל אחד מהצדדים לאחר שבע שנים.

במהלך הרבעון הראשון לשנת 2019, קיבלה החברה מחברות האשראי מענקים בסך מצטבר של כ-100 מיליון ש"ח (כ-44 מיליון דולר), וברבעון הרביעי לשנת 2019, קיבלה החברה מענק חתימה בסך של כ- 15 מיליון דולר המהווה את יתרת המענקים שטרם שולמה.

המענקים נזקפים כהכנסות מראש והם צפויים להיות מוכרים כהכנסה בתקופה של עד שבע שנים מכניסת המענקים נזקפים כהכנסות מראש והם צפויים להיות מוכרים כהכנסה בתקופה של עד שבע שנים מכניסת ההסכם לתוקף (החל מחזדש ספטמבר 2019), באופן המשקף את תקופת ההסכם אליה הם מיוחסים (התקופה שבה ההסכם אינו ניתן לביטול על ידי כל אחד מהצדדים ללא קנס משמעותי).

בשל רכיב המימון הרעיוני (על פי כללי החשבונאות) המגולם בחלק המענקים שהתקבלו, מכירה החברה בהוצאות ריבית רעיוניות כנגד הגדלת סכום ההכנסות מראש, אשר תגדלנה בעתיד את הסכום שייפרס כהכנסה בדוחות הכספיים.

בנוסף, הוענקה לחברה כאמור באותו ביאור אופציה מסוג "פאנטום" אשר מקנה לחברה זכויות כלכליות בחברת כאל (שוות ערך ל- 35.8 מעליית השווי של חברת כאל) או בדיינרס (שוות ערך ל-36.8 מעליית השווי של דיינרס). האופציה ניתנת למימוש אך ורק באירועי מכירה או הנפקה של מי מהן, בהתאם לתנאים שנקבעו בהסכם בקשר לכך ותסולק במזומן. לאור העובדה שקיימת אי וודאות מהותית בדבר סבירות התקיימותם של התנאים כאמור, שווי האופציה הוערך בסכום שאינו מהותי.

4.019

<u>ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים</u> אַן תֹן נעוּדי אווּר ןוּהראַן דתַּוּע

ביאור 13-עןוואוע מעאציבים בנקאיים ואחרים

הריבית האפקטיבית. (Consortium), לאחר מועד ההכרה הראשונית, נמדדות ההלוואות בעלות מופחתת תוך שימוש בשיטת ביטוח לבנקים באמצעות פוליסת ביטוח הניתן על ידי קונסורציום OFIC Shirciast Finance Insurance AFIC האמריקאי MIXE וסוכנות ממשלתית לקידום היצוא מאנגליה AHEF וקונסורציום חברות ביטוח המעמיד פוליסות ועמלות ששולמו, בעיקר בגין ערבויות המועמדות לחברה על ידי צדדים שלישיים, כגון ערבות הבנק לעידוד היצוא ההלוואות אותן נוטלת החברה למימון רכישת מטוסים, מוכרות לראשונה בסכום שגויס, לאחר ניכוי עלויות עסקה

תנועות ויתרות:

9'9-62'\ ע לפי דולר קבועה	۲٬۲۱۲) אלפי דולר ۲٬۲۱۲ אלפי דולר	۱۸٬۹۵۲ ۲۱۲۲ (۳۹۵۹۳)	אלפי דולר משיכות יתר	- - - - - - - - - - - - - - - - - - -
9 ⁻ 9-67.1	2.54-6.09	18.4-69.4	<u></u>	<u> </u>
9.3-67.1	5.54-6.09	18.4-68.4		
39,72	976,8£1	102,230	90£,72	293,165
72,681 *	751,824 *	716, <u>S</u> 4	-	126,838
26'912	701,262	741,841	27,306	984,136
39,401	996'6€ 1	(102,230)	-	442,385
-	-	701,61	-	701,61
(33,98	(144'48 4)	-	(5,299)	(387,881)
39'7	(789,71)	-	-	(14,955)
72,062	186,658	62,024	700,22	1,214,286
19,35	802,86	**62,024	700,22	217,852
72 4 '98	577, r47	_		7E7'966
	72,681 * 69,401 69,401 72,062 72,062 72,062 72,062 73,062 73,062 73,062 73,062 73,062 73,062 73,062 73,062 73,062 73,062 73,062 73,062 73,062 73,062 73,062 73,062 73,062 73,062 74,062	72,081 * 251,324 * 701,232	72,081 * 251,024 * 719,24 701,233 741,241 701,24 741,241 701,61 701,61 68,65 (424,441) - 72,062 189,658 420,23 72,062 186,658 420,23 72,062 786,658 420,23 72,062 786,658 420,23 72,062 786,658 420,23 72,062 786,658 720,23 72,062 786,658 720,23 72,062 786,658 720,23 72,062 786,658 720,23 72,062 786,658 720,23 72,063 786,658 720,23 72,063 786,658 720,23 72,063 786,658 720,23 72,063 786,658 720,23 72,063 786,658 720,23 73,063 786,658 720,23 74,064 786,658 720,23 75,065 786,658 720,23 76,067 786,658 720,23 76,067 786,658 720,23 76,067 786,658 720,23 76,067 786,658 720,23 76,067 786,658	75,981 * 251,924 * 719,241

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2018:

סע _{יי} כ עַּלְווּאוֹע לְזַמּוֹ אַנוּל	129,903	109'991	716,54	_	126,838
מזה: חלויות שוטפות	₽ 99,72	376,351 *	102,230	27,306	591,562
סה"כ הלוואות ליום 31 בדצמבר 2018	182,587	974,168	741,841	90£,7S	987,136
שינויים אחרים	855,4	(12,245)	-	_	(706,7)
פירעונות שוטפים ותנועה במשיכת יתר	(883,88)	(65,431)	-	332	(679,601)
קבלת הלוואות למימון PDP ב.(S)(4)(6)	-	-	イ セト, さムト	-	146,147
למימון PDP ב.(1)(3)(5)(7)	-	ZÞ6'Þ0Þ	(82,000)	-	316,942
ל <i>ב</i> לת הלוואות לזמן ארוך ופרעון הלוואות					
תנועות במהלך שנת 100\$:					
סע _{יי} כ עלוואוע	208,152	264,210	000,28	176,82	£86,762
עגוואוע זמּל אטל	188,153	213,906		_	402,059
טלויזת שוטפות	6 7 9'EE	£0£,02	82,000	۲46,82	₽Z6'96L
ליום 1 בינואר 2018:					
ריבית שנתית באחוזים	06.4-4 4 .2	6/:9-/6:7	LE'9-8/.1p		-

כולל סך של 69 מיליון דולר הלוואת בלון למימון מטוסים מדגם 200-777 אשר מומנו מחדש בשנת 2019.

עיבוואט עיפרע בעת קבלת המטוס באמצעות נטילת הלוואה לזמן ארוך.

אן על נתיבי אויר לישראל בע"מו אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

יביאור 13 - עלוואות מתאגידים בנקאיים ואחרים (המשך)

ב. שינויים במצבת ההלוואות של החברה בשנת הדיווח ולאחר מועד הדוח על המצב הכספי:

- בחודש ינואר פלסב, התקבל בחברה מימון מבנק זר בסך של כ-פל מיליון דולר לתשלום מקדמות לרכישת מטוס מדגם 8-787. ההלוואה היא בריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח, המשולמת מידי רבעון, כאשר החברה לבנק הזר, בין היתר את זכויותיה במטוס על פי הסכם הרכישה עם חברת בואינג וזכויות המגיעות לה על פי הסכם עם חברת רולס רויס.
- (2) בחודש מרץ 2019, חתמה החברה עם בנק זר על הסכם למימון מנוע רדרבי עבור מטוסים מדגם 2-787. סכום ההלוואה הינו כ- 18 מיליון דולר והיא הועמדה לחברה לתקופה של 10 שנים. ההלוואה בריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח, המשולמת (קרן וריבית) מידי רבעון.
- (3) בחודש יוני 2019, חתמה החברה על הסכמים ("ההסכמים") לקבלת מימון בסך של כ-451 מיליון דולר בתוספת עמלה ("עסקת המימון") לרכישת מטוס מדגם 9-787, אשר הינו המטוס הרביעי שנרכש על ידי החברה מחברת בואינג והעשירי מדגם זה, שנמסר לחברה במהלך חודש יוני 2019 במסגרת עסקת ההצטיידות. עסקת המימון בוצעה במבנה משפטי המכונה "OJJOL" IIsD s diw selegation (Companess)

עסקת המימון בוצעה במבנה משפטי המכונה "OJJOL" llsO s ditw eased goitsiego easensgel) and coition up to fix and coition up to go the coition up to go the coition and coition a

המימון מורכב מהלוואה בסך 116 מיליון דולר מבנק יפני לתקופה של 12 שנים עם פירעון רבעוני ("ההלוואה"), אשר גובתה באמצעות פוליסת ביטוח mamys9-noN DIAA ("פוליסת הביטוח") הניתן על ידי קונטורציום DIAA (muitonce Consontium) הניתן על ידי קונטורציום DIAA (muitonce Consontium) הניתן על ידי קונטורציום הבעמיד פוליטות ביטוח לבנקים המממנים רכישות מטוסים בתמורה לעמלה, ומסכום נוסף של כ-20 מיליון דולר, שהועמד לחברה הייעודית במטבע יין יפני ("הסכום הנוסף") על ידי חברה יפנית (ראה סעיף 4 להלן לעניין גידור החשיפה ליין יפני).

ההלוואה הינה בריבית AOBIJ ל-3 חודשים בתוספת מרווח בטווח 3.0-3.1. בנוסף, בגין ההלוואה שילמה החברה עמלה בסך של כ-5 מיליון דולר במעמד לקיחתה.

עסקת המימון הובטחה, בין היתר, על ידי פוליסת הביטוח, שעבוד המטוס, המחאה של זכויות החברה בקשר עם ביטוחי המטוס, זכויות החברה בהסכם החכירה עם החברה הייעודית היפנית, אחריות (yinshsW) חברת בואינג למטוס ושל חברת רולס רויס למנועי המטוס.

ההסכמים כוללים סעיפים מקובלים בעסקאות מסוג זה, כגון: אפשרות של המממנים לפירעון מוקדם של המימון בקרות אירועי הפרה המפורטים בהסכמים או במקרה בו הפרה החברה את התחייבויותיה על פי הסכמים אחרים בהם תינתן פוליסת ביטוח או הפרה של הסכמים אחרים מעל לסכום מסוים, כפי שהוסכם בין הצדדים (thusted asonO). ההסכמים אינם כוללים התחייבות לעמידה באמות מידה פיננסיות.

לחברה לא תהיה אפשרות לבצע פירעון מוקדם של המימון, למעט במקרים המקובלים בעסקאות מסוג זה כגון: הגדלת עלויות המימון לבנק (assed Costs), שינויים במיסוי שיושת במסגרת עסקת המימון, הפרה על ידי החברה הייעודית היפנית, וזאת בכפוף לתשלום שהוסכם בעסקת המימון.

עם קבלת המימון כאמור, פרעה החברה הלוואה ששימשה למימון המקדמה אשר שולמה עבור המטוס שנרכש, וזאת בסך של 37 מיליון דולר.

דּיאורים לדוחות הכספיים המאוחדים אל על נתיבי אויר לישראל בע"ות

ביאור 13 - הלוואות מתאגידים בנקאיים ואחרים (המשך)

- ב. שינויים במצבת ההלוואות של החברה בשנת הדיווח ולאחר מועד הדוח על המצב הכספי: (המשך)
- עם קבלת המימון כאמור בסעיף (3) לעיל, רכשה החברה עסקת PAWS להחלפת סכום ההחזר במטבע יין יפני לסכום דולרי קבוע מראש, באופן שהחברה אינה חשופה, לאחר ביצוע עסקת הגידור, לשינויים של שער החליפין בין היין היפני והדולר. החברה ייעדה את הנגזר כמכשיר מגדר בגידור תזרים מזומנים, באופן שפערי הריביות בין המטבעות נזקפים כהוצאת ריבית, ואילו הפרשי השער בגין שער ה-foq8 ליום הדוח על העסקה המגדרת נזקפים לרווח והפסד (ומקזזים את הפרשי השער המוכרים ברווח והפסד בגין ההלוואה) כך שבפועל מדי תקופה נרשמת הוצאת ריבית דולרית על ההלוואה בדוח רווח והפסד. שארית שערוך השווי ההוגן של העסקה המגדרת נזקפת לרווח הכולל האחר.
- (3) בחודש מאי 2019, נטלה החברה הלוואה מבנק זר בסכום של כ-30 מיליון דולר אשר צפויים להיות מושקעים בהמשך שדרוג צי המטוסים. ההלוואה ניתנה לחברה בריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח. ההלוואה והריבית תיפרענה בתשלומים רבעוניים על פני תקופה של חמש שנים.
- (9) בחודש יולי 2019, פרעה החברה ממקורותיה העצמאיים סך של כ-60 מיליון דולר ימרת הלוואה ("בלון") שנלקחה במקור למימון שני מטוסים מדגם בואינג 200-777, בחודש אוגוסט 2019, חתמה החברה מול גורמים פיננסיים זרים על הסכמים למימון מחדש של שני המטוסים האמורים.
- הסך הכולל של ההלוואות החדשות הינו 50 מיליון דולר (25 מיליון דולר כל אחת), כאשר כל אחת מההלוואות החרשות הינו 50 מיליון דולר (25 מיליון דולר כל אחת), כאשר כל אחת מההלוואות מורכבת מחוב בכיר לתקופות של 6 ו-7 שנים ומחוב נחות לתקופה של 4 שנים. ההלוואות הינן בריבית קבועה, למעט החוב הבכיר באחת ההלוואות שהינו בריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח. במהלך תקופות ההלוואות מוחזקים המטוסים באמצעות חברות ייעודיות (CPS). ההלוואות מובטחות, בין היתר, באמצעות שעבוד המטוסים, המחאה של זכויות החברה בקשר עם ביטוחי המטוסים, המחאה של זכויות החברה בקשר אם ביטוחי המטוסים, המחאה של זכויות החברה בקשר אחריות (לחודודאל) של חברת רולס רויס למנועי המטוסים.
- (7) בחודש נובמבר, 2009 חתמה החברה עם בנק זר על הסכם למימון שני מנועים רזרביים עבור מטוסים מדגם 787 אשר נרכשו כמפורט בביאור 2.ו.(3). סכום ההלוואה עומד על כ- 38 מיליון דולר והיא הועמדה לחברה לתקופה של 10 שנים. ההלוואה בריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח, שתשולם (קרן וריבית) מדי רבעון.
- (8) בחודש נובמבר 2019, חתמה החברה על הסכמים לקבלת מימון בסך של כ-251 מיליון דולר בתוספת עמלה ("ההסכמים" ו-"המימון", בהתאמה) לרכישת מטוס מדגם דרימליינר 8-787, אשר הינו המטוס החמישי שנרכש על ידי החברה מחברת בואינג והראשון מדגם זה אותו תקבל החברה במסגרת עסקת ההצטיידות של שישה עשר מטוסי דרימליינר חדשים ואשר נמסר במהלך חודש נובמבר 2019 ("המטוס").

עסקת המימון התבצעה במבנה' "ODJOU", על פין המטוס מוחזק ע"י חברה ייעודית ORS ביפן ולאחר כ10 שנים יועבר המטוס פורמלית לבעלות החברה, בכפוף לפירעון יתרת החוב באותה עת במחיר מוסכם
11 שנים יועבר המטוס פורמלית לבעלות החברה, בכפוף לפירעון יתרת החוב באותה עת במחיר מוסכם
12 וידוע מראש, הכולל רכיב דולרי ורכיב יין יפני, אשר נכון למועד ביצוע העסקה הינו כ- 45 מיליון דולר. המימון
12 מהלוואה בסך של כ- 60 מיליון דולר מבנק זר בתוספת עמלה כאמור בסך של כ-8 מיליון דולר לי13 אט") ennant forcia mobgniN behinU (olctin ממשלתית לקידום הייצוא מאנגליה) לתקופה של 13 שנים ("ההלוואה הינה בריבית POBIJ ל- 3 וודשים בתוספת מרווח שבין 700 ל-700 עם פירעון
14 מים ההלוואה הינה בריבית POBIJ ל- 3 וודשים בתוספת מרווח שבין 700 ל-100 עם פירעון
15 שנים ההלוואה מובטחת בערבות PABIJ ל-3 וודשים בתוספת מרווח שבין 700 ל-100 עם פירעון
17 שנים ההלוואה מובטחת בערבות PABIJ לפירעון יתרת החוב, כאמור לעיל, תיפרע לאחר כ18 שנים ההלוואה מובטחת בערבות PABIJ לפירעון יתרת החוב, כאמור לעיל, תיפרע לאחר כיינוחי המטוס, זכויות החברה בהסכם החכירה עם החברה הייעודית ואחריות (עור הווב, כאמות מידה פיננסיות. ביטוחי המטוס, זכויות החברה בהסכם החכירה עם החברה הייעודית ולעמידה באמות מידה פיננסיות.
19 המימון בקרות אירוש הפרה כמפורט בהסכמים או במקרה בו הפרה החברה את התחייבויותיה
19 מוקדם של המימון בקרות אירוש הפרה כמפורט בהסכמים או במקרה בו הפרה החברה את התחייבויותיה
19 על פי הסכמים אחרים (fluss) desorb).

אן על נתיבי אויר לישראל בע"ומר אל על נתיבי אויר לישראל בע"ימר

ביאור 13 - הלוואות מתאגידים בנקאיים ואחרים (המשך)

ב. שינויים במצבת ההלוואות של החברה בשנת הדיווח ולאחר מועד הדוח על המצב הכספי: (המשך)

לחברה לא תהיה אפשרות לבצע פירעון מוקדם של המימון, למעט במקרים המקובלים בעסקאות מסוג זה כגון: הגדלת עלויות המימון לבנק (ato) beaseatonl), שינויים במיסוי שיושת במסגרת עסקת המימון, הפרה על ידי החברה הייעודית היפנית, וזאת בכפוף לתשלום שהוסכם בעסקת המימון.

(9) בחודש דצמבר 2019, חתמה החברה על הסכמים לקבלת מימון בסך של כ- SS1 מיליון דולר בתוספת עמלה ("ההסכמים" ו- "המימון", בהתאמה) לרכישת מטוס מדגם דרימליינר 8-787, אשר הינו המטוס השישי שנרכש על ידי החברה מחברת בואינג והשני מדגם זה אותו קיבלה במסגרת עסקת ההצטיידות של שישה עשר מטוסי דרימליינר חדשים ואשר נמסר במהלך חודש דצמבר 2019 ("המטוס").

סטטט. ההלוואה מובטחת, בין היתר, על ידי פוליסת הביטוח, שעבוד המטוס, המחאה של זכויות החברה בקשר עם ביטוחי המטוס, זכויות החברה בהסכם החכירה עם החברה הייעודית היפנית ואחריות (עfanty) חברת בואינג למטוס ושל חברת רולס רויס למנועי המטוס.

ההסכמים כוללים סעיפים מקובלים בעסקאות מסוג זה, כגון: אפשרות של המממנים לפירעון מוקדם של המימון בקרות אירועי הפרה כמפורט בהסכמים או במקרה בו הפרה החברה את התחייבויותיה על פי הסכמים אחרים בהם תינתן פוליסת ביטוח או הפרה של הסכמים אחרים מעל לסכום מסוים כפי שסוכם בין הצדדים (llusiad asond). ההלוואה אינה כוללת התחייבות לעמידה באמות מידה פיננסיות. לחברה לא תהיה אפשרות לבצע פירעון מוקדם של המימון, למעט במקרים המקובלים בעסקאות מסוג זה

לחברה לא תהיה אפשרות לבצע פירעון מוקדם של המימון, למעט במקרים המקובלים בעסקאות מסוג זה כגון: הגדלת עלויות המימון לבנק (assed Costs), שינויים במיסוי שיושת במסגרת עסקת המימון, הפרה על ידי החברה הייעודית היפנית, וזאת בכפוף לתשלום שהוסכם בעסקת המימון.

(01) בחודש פברואר 2002, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, חתמה החברה על הסכמים לקבלת מימון בסך של כ-251 מיליון דולר בתוספת עמלה ("ההסכמים" ו- "המימון", בהתאמה) לרכישת מטוס מדגם דרימליינר 8-787, אשר הינו המטוס השמיני שיירכש על ידי החברה מחברת בואינג (והרביעי מדגם זה) וכן הינו המטוס השישה עשר והאחרון אותו צפויה הייתה לקבל החברה במסגרת עסקת ההצטיידות במהלך חודש מרץ 2000 ("המטוס"). בשל משבר הקורונה, עד למועד פרסום הדוח, החברה לא קבלה את המטוס.

עסקת המימון תתבצע במבנה משפטי המכונה OSCL, על פיו המטוס מוחזק על ידי חברה ייעודית SPC ביפן ולאחר כ- 10 שנים יועבר המטוס פורמלית לבעלות החברה, בכפוף לפירעון יתרת החוב באותה עת במחיר מוסכם וידוע מראש (הכולל רכיב דולרי ורכיב ין יפני), אשר נכון למועד ביצוע העסקה מסתכם לכ-10 מיליון דולר.

המימון יורכב מהלוואה בסך של כ- 98 מיליון דולר מבנק זר אשר תגובה במוצר ביטוחי DIAA Shrorall inscredit finence הביטוח") באמצעות (Shibaneal ansarial finence) אהינו קונסורציום חברות ביטוח המעמיד פוליסות ביטוח לבנקים המממנים רכישות מטוסים, בתוספת עמלה בסך של כ- 4 מיליון דולר לטובת מנפיק פוליסת הביטוח, לתקופה של 12 שנים ("ההלוואה"), ומסכום נוסף של כ- 24 מיליון דולר שיועמד לחברה הייעודית במטבע ין יפני על ידי חברה יפנית.



אנ אנים לדוחות הכספיים המאוחדים אל על נתיבי אויר לישראל בע"ומ

ביאור 13 - עלוואות מתאגידים בנקאיים ואחרים (המשך)

ב. שינויים במצבת ההלוואות של החברה בשנת הדיווח ולאחר מועד הדוח על המצב הכספי: (המשך)

ההלוואה הינה בריבית AOBIJ ל-3 חודשים בתוספת מרווח הריבית להלוואה הינו בטווח שבין 7.6.0-%5.1 עם החזר רבעוני לתקופה של 12 שנים מיום קבלתה, אשר בכפוף לפירעון יתרת החוב, כאמור לעיל, תיפרע לאחר כ- 10 שנים.

ההלוואה תובטח, בין היתר, על ידי פוליסת הביטוח, שעבוד המטוס, המחאה של זכויות החברה בקשר עם ביטוחי המטוס, זכויות החברה בהסכם החכירה עם החברה הייעודית היפנית ואחריות (עthems) חברת בואינג למטוס ושל חברת רולס רויס למנועי המטוס.

ההסכמים כוללים סעיפים מקובלים בעסקאות מסוג זה, כגון: אפשרות של המממנים לפירעון מוקדם של המימון בקרות אירועי הפרה כמפורט בהסכמים או במקרה בו הפרה החברה את התחייבויותיה על פי הסכמים אחרים בהם תינתן פוליסת ביטוח או הפרה של הסכמים אחרים מעל לסכום מסוים כפי שסוכם בין הצדדים (Jusied seoro).

ההלוואה אינה כוללת התחייבות לעמידה באמות מידה פיננסיות.

לחברה לא תהיה אפשרות לבצע פירעון מוקדם של המימון, למעט במקרים המקובלים בעסקאות מסוג זה כגון: הגדלת עלויות המימון לבנק (stso Osesed Cori), שינויים במיסוי שיושת במסגרת עסקת המימון,

הפרה על ידי החברה הייעודית היפנית, וזאת בכפוף לתשלום שהוסכם בעסקת המימון. המועד המקורי למסירת המטוס לחברה היה בחודש מרץ 2000. בשל משבר הקורונה, עד למועד פרסום הדוח, החברה לא קבלה את המטוס ואת ההלוואה בגינו, כאשר, נכון למועד פרסום הדוח החברה נמצאת במגעים עם המממנים בעניין זה. ההלוואה למימון המקדמות ששילמה החברה בגין אותו מטוס הוארכה עד ליום 30 ביוני 2000.

(11) בחודש פברואר 2000, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, חתמה החברה על הסכמים לקבלת מימון בסך של כ-125 מיליון דולר בתוספת עמלה ("ההסכמים" ו- "המימון", בהתאמה) לרכישת מטוס מדגם דרימליינר 8-787, אשר הינו המטוס השביעי שנרכש על ידי החברה מחברת בואינג (השלישי מדגם זה) וכן הינו המטוס החמישה עשר אותו קיבלה החברה במסגרת עסקת ההצטיידות של שישה עשר מטוסי דרימליינר חדשים

ואשר נמסר במהלך חודש פברואר 2020 ("המטוס"). עסקת המימון התבצעה במבנה משפטי המכונה CPC, על פיו המטוס מוחזק על ידי חברה ייעודית CPC ביפן ולאחר כ- 10 שנים יועבר המטוס פורמלית לבעלות החברה, בכפוף לפירעון יתרת החוב באותה עת במחיר מוסכם וידוע מראש (הכולל רכיב דולרי ורכיב יין יפני), אשר נכון למועד ביצוע העסקה מסתכם לכ-

44 מיליון דולר. המימון מורכב מהלוואה בסך של כ- 106 מיליון דולר מבנק זר בתוספת עמלה כאמור בסך של כ-8 מיליון דולר ל- HET - By - Export Tinance המשלתית לקידום היצוא מאנגליה), לתקופה של 12 שנים ("ההלוואה") ומסכום נוסף של כ- 19 מיליון דולר במטבע ין יפני שיועמד לחברה

היעודית על ידי חברה יפנית. ההלוואה הינה בריבית POBIJ ל- 3 חודשים בתוספת מרווח בטווח שבין 7% ל- 1% עם החזר רבעוני לתקופה של 12 שנים מיום קבלתה אשר בכפוף לפירעון יתרת החוב, כאמור לעיל, תיפרע לאחר כ- 10

סינע: ההלוואה מובטחת בערבות PKEF ובאמצעות שעבוד המטוס, המחאת זכויות החברה בקשר עם ביטוחי המטוס, זכויות החברה בהסכם החכירה עם החברה הייעודית ואחריות (Wartanty) חברת בואינג למטוס

וחברת רולס רויס למנועי המטוס. ההסכמים כוללים סעיפים שונים אשר מקובלים בעסקאות מסוג זה, כגון: אפשרות של המממנים לפירעון מוקדם של המימון בקרות אירועי הפרה כמפורט בהסכמים או במקרה בו הפרה החברה את התחייבויתיה על פי הסכמים אחרים (Jusiab asono). ההלוואה אינה כוללת התחייבות לעמידה באמות מידה פיננסיות. לחברה לא תהיה אפשרות לבצע פירעון מוקדם של המימון, למעט במקרים המקובלים בעסקאות מסוג זה כגון: הגדלת עלויות המימון לבנק (asono), שינויים במיסוי שיושת במסגרת עסקת המימון,

הפרה על ידי החברה הייעודית היפנית, וזאת בכפוף לתשלום שהוסכם בעסקת המימון.



דיאונים לדוחות הכספיים המאוחדים אל על נתיבי אויר לישראל בע"ות

ביאור 13 - הלוואות מתאגידים בנקאיים ואחרים (המשך)

ג. מאפייני האשראי, בטוחות ויחס הלוואות לביטחונות:

חלק מהסכמי האשראי (אשר אינם נכללים במסגרת "אשראי בר-דיווח" בהתאם להנחיות רשות ניירות ערך) קובעים, כי יחס יתרת החוב לבנק אל מול שווי שוק המטוסים המשועבדים לא יעלה על יחס של כ-80% (ראה טבלה להלן). בדיקה לעמידה ביחס זה תבוצע אחת לשנה (בחלק מההסכמים - פעמיים בשנה), בהתבסס על פרסומים מקצועיים בינלאומיים מסוימים שנקבעו לגבי שווי השוק של המטוסים. כמו כן, נקבע, כי במידה ויחס הביטחונות בפועל יהיה נמוך מהשיעור הנ"ל, החברה תעמיד בטחונות נוספים, או תקדים פירעונות של התחייבויות לתאגידים הבנקאיים, על מנת לעמוד ביחס הנדרש. נכון ליום 31 בדצמבר 2010 עומדת החברה ביחס ההלוואות לביטחונות כנדרש. כמו כן, משבר הקורונה גרם לירידת ערך במחירוני מטוסים בעולם. בהתאם, הירידה בערך המטוסים, אשר משמשים בטוחה להלוואות שנטלה החברה מבנקים ישראליים בקשר לרכישת מטוסים (הלוואות שאינן "אשראי בר דיווח"), הביאה לאי עמידה באמות המידה הפיננסיות של יחס בין שווי בטחונות להלוואה (VTJ). בהתאם להסכמי ההלוואות, אי עמידה ביחס הנדרש מקימה לבנקים זכות לקבלת פיקדונות (המוערכים בכ-30 מיליון דולר נכון ליום פרסום הדוח). החברה פנתה לבנקים אלו בבקשה לויתור (זפטוֹ&ע) על עמידה ביחס האמור לתקופת המשבר.

בלתי מסולקת לשווי בטחונות: בלתי מסולקת לשווי בטחונות:

אגרות חוב אשר הונפקו על ידי חברה ייעודית (4)	07 4 ,89	<u>+ αυιοι 006-757</u>	-
בנקים זרים (3)	272,558	f מטוס 8-787	<u> </u>
בנקים זרים (S)	589,406	1 ασιο 009-757 5 ασιο 008-757 1 ασιο 9-787 1 ασιο 8-787	_
בנקים זרים	395,426	3 מטוס 200-177 4 מנועים רדביים 2 מטוסי 9-187 1 שדרוג צי המטוסים	-
בנקים מקומיים	978,8375	Z aulo: 006-757	%08
בנק מקומי (1)	898,09	ε αυιο: 002-777 ε αυιο: 008-7ε7 Γ αυιο 009-7ε7	%08
	אנקי בונע	-	
מקור המימון	יתרה בלתי מסולקת ליום 31/12/2019	מטוסים ומנועים רזרביים כבטוחה	לשווי בטחונות דלתי מסולקת דלשווי בטחונות

- (†) קיים מנגנון Cross Default ההלוואות השונות של אותו מוסד בנקאי.
- (S) קיים מגגון Default בין ההלוואות המובטוחות בערבויות MIXE או HEF של המוסדות המממנים שונים.
- (5) קיים מגגמן Musied esonO בין ההלוואות המובטחות בפוליסת ביטוח OlaA באמצעות קונסורציום חברות ביטוח המעמיד פוליסות ביטוח לבנקים המממנים רכישות מטוסים.
- (4) הלוואות שנלקחו למימון מטוסים, ומומנו על ידי אגרות חוב אשר הונפקו על ידי חברות ייעודיות (PP2) אשר אינן בבעלות החברה, ומובטחות בערבות MIX3, שהינו בנק בבעלות ממשלת ארה"ב, כאשר מקור ההתחייבות הינו תשלומי קרן וריבית אשר משולמים לחברה הייעודית על ידי החברה. במקרה שאגחת החוב לא תפרענה כסדרן על ידי החברה, ותמומש ערבות ה-MIX3, תממש MIX3 את המטוסים המשועבדים ותפרע את יתרת אגרות החוב. ככל שכספי מימוש המטוסים לא יספיקו לכיסוי סכום הערבות, תהא החברה מחויבת להשיב ל-MIX3 את יתרת החוב. יצויין, כי קיים מנגנון befallmin המנויות בהערה (C) לעיל.

יציין, כי חלק מההלוואות הקיימות ליום 31 בדצמבר 2009, ניתנות לפירעון מוקדם על ידי החברה, כמקובל. כמו כן, חלק מהסכמי ההלוואות שנטלה החברה כוללים זכות לבנק לדרוש ממנה פירעון מיידי של יתרות ההלוואות שהועמדו על ידי הבנק הרלוונטי בקרות אירועים מסוימים כגון ביצוע מיזוג או העברת שליטה ללא קבלת הסכמת המוסד הבנקאי מראש ובכתב, וכן בהתקיימותם של אירועים נוספים וסטנדרטיים המקובלים בעסקאות מימון.

♦ ٢-∠₽

אל על נתיבי אויר לישראל בע"ומי הכספיים המאוחדים

ביאור 13 - הלוואות מתאגידים בנקאיים ואחרים (המשך)

ד. שווי הוגן של הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים בריבית קבועה:

דומים (רמה 2 - מבוסס על נתונים נצפים).

אלפי דולר אלפי דולר אלפי דולר אלפי דולר	6107	8107	6107	8102
---	------	------	------	------

עלוואות לזמן ארוך בריבית קבועה

השווי ההוגן של ההלוואות מבוסס על חישוב הערך הנוכחי של תזרימי המזומנים לפי שיעור ריבית של 20% ליום 31 בדצמבר 1099 (ליום 31 בדצמבר 2019) המקובל להלוואות בעלות מאפיינים

 * OIIK MNTW.

ए जली सन्दापः

הטבלה שלהלן מפרטת את מועדי הפירעון החוזיים של התחייבויות החברה לרכישת רכוש קבוע, תשלומי קרן וריבית של הלוואות וכן דמי חכירה מינמליים של חכירות מטוסים וחכירות אחרות. הטבלה נערכה בהתבסס על תזרימי המזומנים הבלתי מהוונים, על פי המועד החוזי בו החברה נדרשת לפרוע את התחייבויותיה. לעניין מכשירים פיננסיים נגזרים ראה ביאור 18 להלן. לפרטים בדבר יכולתה של החברה לעמוד בפירעון התחייבויותיה ראה ביאור

ouc				- 			
••	_06	9/	89	69	09	<u>681</u>	232
תשלומי ריבית בגין התחייבויות חכירה	∠ ₩	Z Þ	88	34	67	86	882
תשלומי ריבית בגין הלוואות שטרם התקבלו למועד הדוח	9	S	Ŝ	₽	7	6١	43
תשלומים אשר יכללו בדוח רווח והפסד ולכן יכללו בתזרים המזומנים מפעילות שיטפת: תשלומי ריבית בגין הלוואות קיימות נכון למועד הדוח	<u> </u>	52	SZ	72	<u> </u>	77	201
סה"כ תשלומי קרן התחייבויות בגין חכירה	<u>96</u> ₊	⊅ 6	⊅ 6	06	06	029	1,033
למימון מטוסים סה"כ תשלומי קרן הלוואות	971	143	128	129	124	997	<u> </u>
למואב עבוט' כאט לעיל פלוואות אשר טרם התקבלו נכון	6	۷۱	Z١	Z.	18	181	529
פירעונות שוטפים של קרן הלוואות קיימות נכון למועד הדוח	136	126	111	112	901	₽ZS	391,1
ou"c	(11)	_	-	-		_	(11)
ע [ַ] כעע עַנוואוע אַכוכוע הווט (גָ)	(529)	_	-	_	_	-	(528)
פירעון הלוואות למימון מקדמות על חשבון מטוסים (PDP)	79	_	-	-	_	_	79
התחייבויות עתידיות בגין מטוסים ומנועים שטרם נמסרו נכון למועד הדוח: תשלומים עתידיים	981	-	-	-	-		981
				מוקונו בוער			
	2020 3020	2021 ນາຄ	ນາຄ ນາຄ	2023 2023	702¢	אילך 2025 שנת	ou"c

קבלת הלוואות ארוכות טווח למימון עסקת ההצטיידות, כמתואר בביאור 9 לעיל.

5010

דיאונים לדוטונג הנכספיים המאוחדים אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאור 14 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים

א. מדיניות חשבונאית:

(١) הטבות לאחר סיום העסקה:

הטבות לאחר סיום העסקה כוללות התחייבות לפיצויי פרישה ופיטורין לרבות מענק פרישה לטייסים ותיקים, פריון ימי מחלה, מענקי הסתגלות לעובדים בכירים והטבות מסוימות לגמלאי החברה. בנוסף, כוללות ההטבות גם תשלומי פנסיה עבור עובדים מקומיים מסוימים המועסקים בארצות הברית ובאנגליה. הטבות החברה לאחר סיום העסקה הינן בחלקן תכניות להפקדה מוגדרת ובחלקן תכניות להטבה מוגדרת.

הוצאות בגין התחייבות החברה להפקדת כספים במסגרת תכנית להפקדה מוגדרת (nal noinutibutinut) נזקפות לדוח רווח והפסד במועד קבלת שירותי העבודה, בגינם מחויבת החברה לביצוע ההפקדה.

הוצאות בגין תכנית להטבה מוגדרת (nslq tiped Beniled) נזקפות לדוח רווח והפסד בהתאם לשיטת יחידת הזכאות החזויה (both Method) tinU bejected, תוך שימוש בהערכות אקטואריות. הערך הנוכחי של מחויבות החברה בגין תכנית להטבה מוגדרת נקבע באמצעות היוון תזרימי המזומנים העתידיים הצפויים בגין התכנית בתשואות שוק של אגרות חוב קונצרניות באיכות גבוהה הנקובות במטבע בו ישולמו ההטבות בגין התכנית, ובעלות תקופות פדיון הזהות בקירוב למועדי הסילוק החזויים של התכנית.

בהתאם למדיניות החשבונאית של החברה, עלות הריבית נטו (אחרי קיזוד התשואה על נכסי התכניות) נכללת בדוח על הרווח או הפסד במסגרת הוצאות השכר. רווחים והפסדים אקטואריים נזקפים לרווח הכולל האחר במועד היווצרותם ולא יסווגו מחדש לרווח או הפסד במועד מאוחר יותר.

נכסי התוכניות השונות (כגון קופה מרכזית לפיצויים) נמדדים בשווי הוגן. הכנסות ריבית על נכסי התוכניות נקבעות על בסיס שיעור ההיוון של המחויבויות המתאימות ונזקפות לרווח והפסד כחלק מעלות הריבית נטו. ההפרש בין הכנסות הריבית על נכסי התוכניות לבין תשואתם בפועל נזקף לרווח כולל אחר ולא יסווג מחדש לרווח או הפסד במועד מאוחר יותר.

(ב) הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך:

הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך, הן הטבות אשר צפוי כי תמצלנה בתקופה העולה על 12 חודשים מתום התקופה בה סופק השירות המזכה בהטבה.

הטבות עובדים אחרות כוללות ניצול ופדיון ימי חופשה ומנוחה, מענק לימודים לילדי עובדים וכן מענקי יובל. הטבות אלו מוכרות ונמדדות באותו אופן בו מקפות הטבות לאחר סיום העסקה, ובלבד שרווחים והפסדים אקטואריים בגינן נזקפים לרווח והפסד במועד היווצרותם, חלף לרווח הכולל האחר.

(3) הטבות עובדים לטווח קצר:

הטבות עובדים לטווח קצר, הן הטבות אשר צפויות להיות מסולקות במלואן תוך 12 חודשים מתום השנה בה ניתן השירות המזכה על ידי העובד.

הטבות עובדים לטווח קצר כוללות את התחייבות החברה בגין שכר שוטף. הטבות אלו נזקפות לדוח רווח והפסד במועד היווצרותן.

(ף) הטבות בגין תכניות פרישה מוקדמת:

הטבות בגין תכניות לפרישה מוקדמת מוכרות כאשר החברה מחויבת מבחינה מעשית כלפי העובדים במתן ההטבות, וזאת שלא כנגד שירות עתידי מהותי של אותם עובדים. סכום המחויבות נקבע בהתאם לערכם הנוכחי של תזרימי המזומנים הצפויים בגין המחויבות.

(**3**) לעניין שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים ששימשו בקביעת ערכה של ההתחייבות בדוחות הכספיים, ראה ביאור S.s.(£).

עובדים (המשך)	
התחייבויות בגין הטבות לעובדים	
- התחייבויוו	
ביאור 14	

ההרכב:

'n

סך הכל בדוח על המצב הכספי			127,968	93,746	79,171	109,327	78,994	67,865
הטבות בגין פיטורין: תוכניות פרישה מרצון	۳.	ש"ח		73	1		(569)	1
הטבות עובד אחרות לטווח ארוך: התחייבות בגין ימי חופשה ומנוחה* הטבות אחרות לטווח ארוך	δĀ	ກ ກ ່ອ	59,512 -	- 4,589	1 1	44,733	- 3,990	1 1
י ארצות הברית אנגליה הטבות לגמלאים הטבות אחרות לאחר סיום העסקה	- :	דולר ליש"ט ש"ח ש"ח		(441) 7,933 14,343 8,557	999		5,956 7,665 12,132 6,745	963
הטבות לאחר סיום העסקה: הטבה בגין פיצויי פרישה ופיטורין בישראל פדיון ימי מחלה קרנות פנסיה בגיו עובדים בנציגויות החברה בחו"ל:	ע ו- ני	ח"ש ש"ה	1 1	16,057 42,635	78,172		9,817 33,258	66,902
הטבות עובד לטווח קצר: שכר עבודה, משכורת וסוציאליות		בעיקר ש"ח	68,456	1	ı	64,594	1	1
	הפנייה	מטבע התכנית	ליום התחייבויות שוטפות אלפי דולר	ליום 31 בדצמבר 2019 יות התחייבויות נכ ת לא שוטפות ש לר אלפי דולר אל	נכסים לא שוטפים אלפי דולר	ליום התחייבויות שוטפות אלפי דולר	ליום 31 בדצמבר 2018 יות התחייבויות נכ ד לא שוטפות ש לר אלפי דולר אל	2018 נכסים לא שוטפים אלפי דולר

יצוין, כי התחייבות בגין חופשה ומנוחה מוצגת בדוח על המצב הכספי כהתחייבות שוטפת, אף על פי שצפויה להתממש לאחר תקופה של 12 חודשים ממועד הדיווח (ועל כן מוגדרת כהטבה לטווח ארוך), וזאת מהטעם שאין לחברה "זכות בלתי מותנית" לדחות את סילוק ההתחייבות לתקופה זו, ועל כן על פי כללי החשבונאות מוצגת ההתחייבות

ג-49

בזמן הקצר.



ביאור 14 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ג. הטבות בגין פיצויי פרישה ופיטורין של עובדים בישראל:

(1) מחויבויות החברה בגין פיצויי פרישה ופיטורין בישראל (עבור עובדים קבועים בהסכם הקיבוצי):

הסכמי העבודה של החברה, דיני העבודה בישראל וחוק "פיצויי פיטורים, תשכ"ג-6991", מחייבים את החברה לשלם פיצויי פיטורין לעובדים בעת פיטוריהם או פרישתם.

הסדרת תשלומי פרישה ופיטורים של עובדי החברה:

החל מחודש ספטמבר 1992, זכויותיהם הסוציאליות של חלק מעובדי החברה מוסדרות במסגרת הסכם פנסיה ייעודי ("ההסכם"). בהסכם נקבע, כי תשלומי החברה לקרן הפנסיה ולקרן מאושרת (ביטוח מנהלים או קופת תגמולים) בגין עובד שיצטרף להסדר הפנסיה, יבואו במקום חובת תשלום פיצויי פיטורים לאותו עובד, בהתאם לסעיף 14 לחוק פיצויי פיטורים, התשכ"ג-6991, וזאת בגין אותו חלק של השכר ובגין אותה התקופה שלגביהם בוצעו התשלומים. לרוב, עובדים אשר קיבלו קביעות בחברה לאחר התאריך הנ"ל חייבים היו, להצטרף לתכנית. כמו כן יצוין, כי מרבית העובדים שהצטרפו לחברה החל מחודש ספטמבר 1992 התומים על סעיף 14 כאמור (בין אם הם עובדים קבועים, זמניים או מנהלים בכירים).

עכנית להפקדה מוגדרת:

בהתאם לכך, ההפקדות השוטפות בקרנות פנסיה ובפוליסות בחברות ביטוח, פוטרות את החברה מכל התחייבות נוספת לעובדים, ובאשר לעובדים ותיקים שהצטרפו להסכם הפנסיוני בשנת 1992 - הפטור כאמור הוא בהתייחס לתקופות בגינן בוצעו הפקדות בלבד.

תכנית להטבה מוגדרת:

ביחס לתקופה שבין תחילת עבודתו של העובד בחברה ועד מועד הצטרפות העובד להסכם הפנסיה כאמור, זכאים העובדים לפיצויי פיטורים לפי משכורתם בעת פרישתם מהחברה, עבור מספר השנים בתקופה האמורה. עובדים אשר לא הצטרפו להסכם הפנסיוני כאמור, זכאים לפיצויי פיטורין בגובה משכורתם בעת פרישתם מהחברה עבור כל שנות הוותק שלהם בחברה.

(S) הסדרים ותכניות להבטחת תשלומי הפרישה והפיטורין (נכסי התכנית):

על פי הוראות ההסכם הקיבוצי, מאז ינואר 1939, מפקידה החברה 9.55.8 משכרם השוטף של העובדים בקופות גמל לפיצויים בבנקים ישראליים. ההפקדה הינה על שם החברה.

מאחר והחברה לא הפקידה כספים בגין פיצויי פיטורים בקופות גמל לפיצויים עד לינואר 1981, וכן מאחר ומחברה לא הפקידה כספים בגין פיצויי פיטורים בקופות גמל לפיצויים עד לינואר 1985 שולמו פיצויי פיטורים לעובדים שפרשו (גם על תקופות שקדמו למועד תחילת ההפקדות) מהצבירה בקופות הגמל לפיצויים, לא נותרו, עובר לתאריך הפרטת החברה (שנת 2003), יתרות בקופות הגמל לפיצויים ויתרות להבטחת תשלום פיצויי פיטורין לעובדי החברה.

אוכלוסיית הזכאים והסדר עם מדינת ישראל:

בחודש יוני 2003, כחלק מהליך הפרטת החברה, נחתם הסכם בין המדינה, החברה ונציגות העובדים, בו התחייבו המדינה והחברה לפעול לכיסוי הגרעון שנוצר עד אותו מועד (כ-16 מיליון ש"ח), בתוספת ריבית והצמדה ממועד זה ועד מועד ההפקדה בקופות בפועל, ואשר קשור לזכאות עובדים שהיו מועסקים בחברה בשנת 1892 והמשיכו להיות מועסקים בחודש יוני 2003 ("העובדים הזכאים"). על פי הסכם זה, פתחה החברה קופות פיצויים מרכזיות אשר אליהן העבירו המדינה והחברה את התמורה שקיבלו ממכירת ניירות ערך במסגרת תשקיף 2002, לרבות תמורת מימוש אופציות אותן הנפיקו המדינה והחברה במסגרת תשקיף.

לאחר ביצוע הפקדות הנ"ל של החברה והמדינה, כוסה במלואו הגרעון בקופת העובדים הזכאים, כהגדרתו בהסכם שבין החברה לבין המדינה אשר נחתם ערב הפרטת החברה.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מאוחדים אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ



ביאור 14 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

הטבות בגין פיצויי פרישה ופיטורין של עובדים בישראל: (המשך)

(בסי התכניות להבטחת תשלומי הפרישה והפיטודין (נכסי התכנית): (המשך)

לאחר ביצוע ההפקדות כאמור וכיסוי מלוא הגרעון בקופת הפיצויים, כמתחייב מההסכם, הפקידה החברה סך של כ-6.25 מיליון ש"ח (ליום 31 בדצמבר 2019, לרבות ריבית שנצברה עד למועד הדוח), המהווה את העודף בין תמורת ההנפקה ממכירת מניות המדינה והתמורה מהנפקת מניות החברה ובין הגרעון שנוצר בקופות הגמל המרכזיות עבור קבוצת ה"עובדים הזכאים" המוזכרים לעיל, בחשבון נפרד הנכלל במסגרת הפיקדונות לזמן קצר. מנגד, הכירה החברה בהפרשה בגין התחייבות למדינת ישראל באותו סכום, וזאת בשל בחינתה של החברה בדבר קיומן של מגבלות ביחס ליכולת השימוש ביתרת התמורה כאמור, על פי ההסכם בינה לבין המדינה ונציגות העובדים.

בות 3 במאי 2000, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, התקבל פסק דין חלקי של בית הדין האזורי לעבודה למתר 2000 במאי 2000, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, התקבל פסק דין חלקי של בית הדין האזורי לעבודה לפסק הדין החלקי, אישר בית הדין שחרור של 201 מיליון ש"ח לחברה. יציין כי נכון ליום 30 באפריל 2000 יתרות עודפי קופות הפיצויים המרכזיות עמדו על סך של כ-356 מיליון ש"ח, זאת לאחר השלמת ניוד של כ-60 מיליון ש"ח מקופת פיצויים מרכזיות לקופות הפיצויים האישיות של העובדים הזכאים, להבטחת מלוא הפיצויים אשר יגיעו להם לפי החוק עד למועד סיום יחסי העבודה (בכפוף להותרת סכום שאינו מהותי בקופות המיבויות לצורך השלמה של פיצויים לפי החוק ככל שתידרש, בהתאם לחישוב אקטוארי, עד לסיום יחסי העבודה). העובדים הזכאים בקשר לקופות אלו הינם עובדים אשר עבדו בחברה בשנת 1892 והמשיכו להיות מועסקים בחודש יוני 2003. כיום מועסקים בחברה כ-600 עובדים זכאים, מתוך כלל עובדי החברה. ביום העבודה בחברה בשנת 1892 והמשיכו להיות 11 במאי, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, התקבל פסק דין של בית הדין הארצי לעבודה, לאחר שנציגות העובדים בחברה הגישה ערעור על פסק הדין החלקי לעיל. לפי פסק הדין של בית הדין הארצי ניתן צו לקופת הפיצויים המרכזית להעביר לחברה סך של 105 מיליון ש"ח כאמור. משיכת הכספים קיבלה את אישור פקיד השומה. יציין כי בשנים 1044 בילום מהלים המדינה תביעות כנגד החברה בקשר לכספים שבקופות פיצויים אלו, כמתואר בביאור 15ב (24 להלן. שחרור סך של 105 מיליון ש"ח כאמור ניתן תוך הסכמת המדינה.

הסכם קיבוצי מיוחד לעובדים ותיקים להפקדת כספי פיצויי פיטורים בקופה על שם העובד:

בהתאם להסכם שנחתם ביום SS בדצמבר 2011, לאור הסדר תחיקתי אשר נכנס לתוקף ביום 1 בינואר 2011, ואשר איננו מאפשר עוד הפקדת פיצויי פיטורים בקופה מרכזית לפיצויים, עובדים ותיקים אשר עד ליום 31 בדצמבר 2010 הופקדו עבורם כספי הפיצויים בקופה מרכזית, מופקדים הכספים עבורם החל מיום 1 בינואר 2011 לרכיב פיצויים בקופת גמל על שם העובד.

(3) מענק פרישה לטייסים ותיקים:

טייסים ותיקים עם הגיעם לגיל 65, מועד בו הם אינם יכולים עוד להמשיך לשמש כטייסים פעילים על פי תקנות הטיס, ואשר אינם משמשים בתפקידי מדריכים או מפקחים, מסיימים את עבודתם בחברה והם זכאים למענק פרישה (מעבר לפיצויי הפיטורין אליהם הם זכאים על פי דין) בסכומים שנקבעו בהסכם.

(ד) עניבעים ונושאי משרה בכירה:

עובדים בכירים לרבות נושאי משרה בכירה, מועסקים על פי הסכמי עבודה אישיים, כאשר הוותיקים זכאים לקבל בגין תקופת עבודתם, מעבר לפיצויי הפיטורין על פי דין, תשלום פיצויי פרישה נוספים (פיצויים שניים) בשיעור של חודש לשנה בגין תקופת עבודתם לפי המשכורת הכוללת האחרונה. מובהר, כי עובדים בכירים חדשים אשר מצטרפים לחברה לא זכאים לפיצויים נוספים כאמור. מחויבות זו ממומנת על ידי קופות אישיות ייעודיות.

(5) מדיניות המימון:

תשלומי החברה לפיצויי פיטורין משולמים בעיקר מנכסי התכנית, דהיינו מהקופות המרכזיות ומהקופות האישיות של העובדים. הקופות המרכזיות של החברה וכן הקופות האישיות של העובדים מנוהלות על ידי בתי ההשקעות מהמובילים במשק.



ביאור 14 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ד. פדיון ימי מחלה:

העובדים הקבועים (למעט עובדים בחוזים אישיים), בעת פרישתם מן החברה בפרישת חובה או שפרשו מעל גיל 45 בתנאים המזכים אותם בקבלת פיצויים, זכאים לפדיון ימי מחלה בהתאם לנוסחת המרה אשר נקבעה בהסכם הקיבוצי. יצוין כי, תקרת הצבירה המותרת של ימי מחלה לחלק מהעובדים גבוהה מהקבוע בחוק, ותלויה במועד תחילת עבודתם בחברה. מחויבות זו משולמת ממקורותיה השוטפים של החברה.

ה. קרנות פנסיה של חלק מעובדי החברה המקומיים בארה"ב ובאנגליה:

חלק מעובדיה המקומיים של החברה בארה"ב ובאנגליה נהנים מתוכניות פנסיה ("התכניות"), על פיהן משלמת החברה את עלות הפנסיה של עובדי אותן הנציגויות. עלות הפנסיה מחושבת כמכפלת "שנות הזכאות" לפנסיה בשיעור מהמשכורת הקובעת לפנסיה. פרישה החל מגיל 65 מזכה בדרך כלל את העובד במלוא ההטבות. נכסי קרנות הפנסיה מנוהלים על ידי גוף ייעודי ומושקעים, בעיקר, בניירות ערך סחירים. החברה התחייבה לכסות כל גרעון שייווצר בערכם של נכסי הקרנות ביחס להתחייבויות האקטואריות, ככל שיהיו.

לגבי קרן הפנסיה באנגליה, החל משנת 2005, הקרן אינה מקבלת עובדים חדשים וכמו כן לא קיימת צבירה נוספת של זכויות במסגרתה. קרן הפנסיה בארה"ב סגורה גם היא למצטרפים חדשים, אולם לגבי עובדים קיימים שנכנסו להסדר, קיימת עדיין צבירה של זכויות.

תשלומי המחויבות ממומנים בעיקר מנכסי התכניות, אולם לאור הגירעון הקיים בתכניות הפנסיה, החברה משלימה סכומים מסוימים בגין המחויבויות גם ממקורותיה העצמיים.

וי עמכוע געימגאים:

עובדי חברה זכאים לאחר פרישתם (בכפוף לוותק) לכרטיסי טיסה בהתאם למדיניות החברה וכן לשי לחגים.

הטבות אחרות לאחר סיום העסקה:

הטבות אחרות כוללות מענק הסתגלות לו זכאים חלק מעובדיה הבכירים של החברה. בנוסף, בחלק מנציגויות החברה בחו"ל, עובדיה המקומיים של החברה זכאים לפיצויי פיטורין בהתאם לדין המקומי ובהתאם להסכמי החברה. זאת ועוד, ההטבות האחרות כוללות התחייבויות בגין סיום יחסי עובד מעביד של החברות הבנות.

ח. תכנית מרובת מעסיקים בחברה בת:

חברת הבת "בורנשטיין קיטררס אינק" (ארה"ב), משתתפת בתכנית פנסיה מרובת מעסיקים עבור חלק מעובדיה, בגינה השקיעה חברת הבת סכום של כ-254 אלפי דולר בשנת 2019. חלקה של החברה הבת במחיבויות הלא ממומנות של התכנית הינה כ-3.7 מיליון דולר, כך שאם תחדל החברה הבת מביצוע התשלומים השוטפים כאמור, או תפרוש מהתכנית, יהיה עליה לשאת בסכום זה. בכוונת החברה הבת להמשיך להפקיד כספים לתכנית, על כן לא הוכרה התחייבות בדוחות הכספיים בגינה.

417,11

10,665

Χ4Gι LI4C

7102

カレ乙'レレ

89L

(296)

(669'9)

22

ISZ

867

11,634

184,01

X4Gi LI4L

2018

לשנה שנסתיימה ביום \$\$ בדצמבר

682,1

972

861

(123)

141,1

KLGı LILL

אטנוע

מסדוע

10,200

אנפי דונר

ou,,c

221

X4Gi LI4L

עגמלאים

ນເປດບ

825

328

9,983

ZE9

253

6,093

1,426

977

X4Gi LI4L

2019

ol ucq

ol ucq

שינויים אחרים

שיעור ההיוון

פיצויים לתגמולים

עלות שירות שוטפת

ביום לצ בדצמבר 1902: **לשנה שנסתיימה**

דגין תכניות להטבה מוגדרת: סכומים שהוכרו ברווח והפסד

ביאור 14 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

תשואה ריאלית שהועברה מסעיף

עהואע זג נכסי התכנית על פי

עפרשי שער

עוגאוע מטכע

עוגאוע ענעלה וכלליות

עוגאוע עפתעע (נאט צם סתיף ג(3) לעיל)

פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים:

Z79'9

X4Gi LI4C

דישראל

υ.

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 102: עלות שירות שוטפת עלות הריבית	8,600 8,600	9 ৮ 0՝ Լ	999 999	376 326	127 7 <u>4</u> 2	£61,∆1 766,∂
ol ecg	192,01	(852)	978	(741)	£89	11,634
שינויים אחרים	_	(41)		(2)	6l	
עפרשי שער	₹8 , 1	(106,5)	(69 1)	(618)	(236)	422
פיצויים לתגמולים	23	-	-	-	-	23
תשואה ריאלית שהועברה מסעיף						
שיעור ההיוון	(89£,£)	-	(658,1)	-	(134)	(198,3)
עהואט תל נכסי התכנית על פי						
אגוע עניבית	۲66,۱	۱68	2,323	463	228	Z68'S
אלות שירות שוטפת	<u> </u>	987, r	0 2 9	122	908	359,01
לשנה שנסתיימה ביום 13 בדצמבר 102						
quite modriae						
ol uc4	(12)	197,8	1,135	87ð,1	1,53,1	586,6
שינויים אחרים	-	34	-	-	(35)	(1)
עפרשי שער	(788, 1)	788,2	462	832	592	(223)
פּיצויים לתגמולים	113	-	-	-	-	113
עהואט גיאלית שהועברה מסעיף					, .	
שיעור ההיוון	(4,430)	-	(2,113)	-	(145)	(889,9)
עאואט על נכסי התכנית על פי -						
אגוע עניבי ע	2,545	811,1	82 t ,2	222	567	519,9

ההוצאות בגין תכניות להטבה מוגדרת נכללו בסעיפים הבאים בדוח רווח והפסד:

515

(801)

22

(6,420)

(4,664)

£78,8

3,830

116,1

669

(1,882)

פיטורין	פדיון ימי	קרנות
GıXlıı		

אַג אַג נעיבי אויר לישראַל בע"מ

79Z'L

XLG, LILL

ԱԱՀԵ

453

X4Gi LI4U

GCOIU



לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019	
	י. 🏽 פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים: (המשך)
	G

				212,58	11.62	(13,83	5,70	13,29		6,68	189,205	222,49		11,08	(21,44	18,83	6,91	10,20	196,913	לפי דולר	סה"כ
				35 4,230		_)5 3,793	38 11,788			_					l I	הטבות אחרות
				1								ı	. – I							! !	l I
I	I	ı	1	5,873	445	3,239)	4,612	3,232		2,113	54,710	4,365		842	3,239)	5,580	2,428	423	68,331	1	קרנות פנסיה***
2,550	(2,550)	2.25-3.2	18.2	,			1			1		14,343	1	835	(549)	1,182	522	221	12,132	אלפי דולר	הטבות לגמלאים
3,438	(2,970)	1.75	8.7	ı				•		1	1	42,635	34	2,837	(3,226)	6,852	1,118	1,762	33,258	אלפי דולר	פדיון ימי מחלה
2,831	(2,505)	1.7	ω	141,482	10,985	(10,461)	**1,071	4,868		4,430	130,702	79,367		6,098	(13,864)	4,324	2,545	6,647	73,617	אלפי דולר	פיטורין בישראל
ניתוח רגישות לקיטון של 1% בשיעור ההיוון	ניתוח רגישות לגידול של1% בשיעור ההיוון	שיעור ההיוון באחוזים	משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)	יתרת סגירה -שווי הוגן של נכסי התכנית	שינויים בשער חליפין שינויים בשער חליפין	הטבות ששולמו	הפקדות על ידי המעסיק	המחושבת על פי שיעור ההיוון	מדידות מחדש בגין הפרש בין התשואה בפועל על נכסי התכנית לבין התשואה	תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון	שינוי בשווי ההוגן של נכסי התכנית: יתרת פתיחה - שווי הוגן של נכסי התכנית	יתרת סגירה - ערך נוכחי של המחויבות	שינויים אחרים	שינויים בשער חליפין	הטבות ששולמו	*הפסדים אקטואריים	עלות הריבית	עלות שירות שוטף	התנועה בערך הנוכחי של המחויבות: יתרת פתיחה -ערך נוכחי של המחויבות		

ביאור 14 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

* * *

עיקר ההפסד האקטוארי נובע מקיטון בשיעורי הריבית להיוון. אומדן החברה להפקדות הצפויות בשנת 2020 הינו סך של כ- 1.1 מיליון דולר. שיעור ההיוון עבור הפנסיה בארה"ב %3.15 ועבור הפנסיה באנגליה .%1.8

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2018	
	ט. פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים: (המשך)

GIXI

					(23) - (12,040) (212)						210,801 4,202		196,913 9,57	3 19							'		אחרות סה"כ	הטבות
				3 54,710							2 56,763			9									פנסיה***	
2,076	(2,076)	3.73-4.64	17.6	•		•	,	•		ī	•		12,132	(2)	(819)	(590)	(201)	453	221	13,070		אלפי דולר	לגמלאים	הטבות
2,685	(2,320)	3.2	8.7			1		ı		•			33,258	(14)	(2,901)	(2,843)	(2,245)	891	1,786	38,584		אלפי דולר	מחלה	פריון ימי
2,852	(2,524)	3.15	8	130,702	(11.054)	(11,974)	1,221	(672)		3,368	149,836		73,617		(6,217)	(12,827)	(1,231)	1,997	7,272	84,623		אלפי דולר	בישראל	פיטורין
ניתוח רגישות לקיטון של 1% בשיעור ההיוון	ניתוח רגישות לגידול של1% בשיעור ההיוון	שיעור ההיוון באחוזים	משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)	יתרת סגירה -שווי הוגן של נכסי התכנית	תשואה ריאלית שהועברה מסעיף הפיצויים לסעיף התגמולים שינויים בשער חליפיו		הפקדות על ידי המעסיק	המחושבת על פי שיעור ההיוון	מדידות מחדש בגין הפרש בין התשואה בפועל על נכסי התכנית לבין התשואה	תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון	יתרת פתיחה - שווי הוגן של נכסי התכנית	שינוי בשווי ההוגן של נכסי התכנית:	יתרת סגירה - ערך נוכחי של המחויבות	שינויים אחרים	שינויים בשער חליפין	הטבות ששולמו	רווחים אקטואריים*	עלות הריבית	עלות שירות שוטף	יתרת פתיחה -ערך נוכחי של המחיבות	התנועה בערך הנוכחי של המחויבות:			

ביאור 14 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

* * * *

עיקר הרווח האקטוארי נובע מגידול בשיעורי הריבית להיוון. שיעור ההיוון עבור הפנסיה בארה"ב 4.17% ועבור הפנסיה באנגליה 2.6%.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"ומרים

ביאור 14 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ט. פירוט ההשפעות הכמותיות בגין מכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים: (המשך)

ענעות אקטואריות נוספות:

על מנת לאמוד את המחויבויות (מעבר לשיעור הריבית כמפורט מעלה בנתונים הכמותיים) ששימשו את החברה ההנחות האקטואריות העיקריות (מעבר לשיעור הריבית כמפורט מעלה בנתונים הכמותיים) ששימשו את החברה

שיעור עליית השכר החזוי הינו בטווח של בין %3 ל-%3.3.

במידה ושיעור עליית השכר החזוי היה גבוה באחוז ביחס לשיעור שהובא בחשבון בחישוב המחויבות, ההתחייבות בגין הטבות לאחר סיום ההעסקה (למעט פנסיה) הייתה גדלה בכ-7.61 מיליון דולר.

ניתוח הרגישות לעיל נקבע בהתבסס על שינויים אפשריים באופן סביר בהנחות האקטואריות לתום תקופת הדיווח.

ניתוח הרגישות אינו מתחשב בתלות הדדית כלשהי הקיימת בין ההנחות.

שיעור העזיבה נאמד על טווח שבין %1.1 ל-%4.4 כתלות בגיל האוכלוסייה (ללא שינוי מהותי משנת 810S).

הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך:

(1) ימי חופשה בתשלום:

בהתאם לחוק חופשה שנתית התשי"א-1361 ובהתאם להסכמי העבודה של החברה, זכאים עובדי החברה לימי חופשה בתשלום בגין כל שנת עבודה. עובד, שחדל לעבוד בטרם ניצל את יתרת ימי החופשה שצבר, זכאי לתשלום בגין יתרת ימי החופשה הנ"ל בעת פרישה. בנוסף, עובדים מסוימים של החברה זכאים לימי מנוחה אשר נפדים בעת פרישה, ככל שנותרת יתרה צבורה. מחויבות החברה בגין חופשה כוללת גם את מחויבותה עבור ימים אלו.

(ב) הטבות אחרות לטווח ארוך:

הטבות אלה כוללות בעיקר מענק עבור לימודים אקדמאים של ילדי עובדים וכן מענקי יובל לעובדים המגיעים ל-20, 30 ו-40 שנות ותק בחברה, הזכאים לשי המוענק ב"טקס עשורים" שנתי שמקיימת החברה.

אַן אַן נעיבי אויר לישּראַל בע^{יי}

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 14 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

הטבות עובדים אחרות לטוות ארוך: (המשך).

(\$) פירוט ההשפעות הכמותיות בגין הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך על הדוחות הכספיים:

משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)	7.8	12.3
יתרת סגירה	667,84	4,429
עמדוע אאולמו	(199,78)	(404)
ol ucq	877,54	
הפסדים (רווחים) אקטואריים	£443	(LS)
<u> </u>	319't	007
אנוע ייריבית	1,352	991
עלות שירות שוטפת	32,368	202
סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:		
יתרת פתיחה	42,682	911'7
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2017:		
משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)	2 .8	7.11
יתרת סגירה	£87,44	3,990
עמדוע אשולמו	(38,554)	(644)
al		
ol uca	34,488	01
הפסדים (רווחים) אקטואריים	(2,322)	7
עפרשי שער	(164,E)	(306)
אנוע <i>ייב</i> יע	1,208	128
עלות שירות שוטפת -	560,66	981
סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:		
יתרת פתיחה	667,84	6ZÞ' Þ
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2018:		
משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)	G .8	£.11
יתרת סגירה	Z19'69	689't
עטבוע אשולמו	(42,250)	(365)
ol ucq	620,73	996
הפסדים (רווחים) אקטואריים *	786,3	567
עפרשי שער	3,856	7££
תנוע עיניבית	イト セ・ト	742
עלות שירות שוטפת	69£'9 1 ⁄	188
סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:		
יתרת פתיחה	££7,44	3,990
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019:		
	אַנקי דונר	אלפי דולר
	ומנוטט טופאט	למווט אכול אטכוע עמכוע

ביאונים לדוחות הכספיים המאוחדים אַן אַן נעיבי אויר לישראַל בע"ימי

ביאור 14 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

עמבוע *אובב*ים אטבוע למווט אכול: (עמשך)

ענוזאוע דגין חופשה ומנוחה שנכללו בסעיפים הבאים בדוח רווח והפסד:

ol ucą	620,72	34,488	677,£4
עוגאוע ענעלה וכלליות	140,8	€98,4	6,173
עוגאוע עכירה	1 61,€	166,1	254,5
טוגאוע טפאנט	7 6∠'9 7	≽ 69,72	32'12 4
	אני דונר	Χ ζGι LIζC	אנקי דונר
	5019	2018	7102
	גאנע אנס	עיימה ביום ל	בדצמבר

תוכניות פרישה מוקדמת:

(נכס) מטוייבות נטו	77	(699)
נכסי תוכנית למימון המחויבות	(806,2)	(170,4)
מחויבות בגין תוכניות פרישה	186,S	3,502
	XLG: LILL	χζGι LίζL
	2019	2018
	ίια ζε	TLXUTL

מידע נוסף:

ı۲.

(1) הסכם עם מגזר הטייסים:

שהתקבל אישור של רוב טייסי החברה. ועוד. ההסכם אושר על ידי דירקטוריון החברה, נציגות העובדים והסתדרות העובדים החדשה, לאחר רטובות של מטוסים, מנגנון יישוב חילוקי דעות, התחייבות הטייסים לשקט תעשייתי למשך תקופת ההסכם מנגנון מענק ותוספת שכר מותני רווחים. עוד קובע ההסכם מכסה מוסכמת על ידי הטייסים של חכירות הקבוע, הסדרים בדבר גילום, מיסוד מגגנון תמריץ לטייס בגין עמידה בתכנית הטיסות האישית וכן קביעת בדבר ביטול רכיבי שכר משתנים מסוימים (כגון פיצויים שונים בגין פעילות טיסתית) תמורת העלאת השכר בקשר לתגמול הטייטים ובכלל זה כולל מנגמון לגידור המסגרת התקציבית לעלות שכר הטייטים, הסדרים תוך התאמה לדרישות התקנות וכן שיפור באורחות החיים של הטייסים. כמו כן, קובע ההסכם הסדרים והן למגזר הטייטים -ובכלל זה צפוי לאפשר צמיחה בפעילות החברה, הפעלת החברה בצורה יעילה יותר אשר צפויים לאפשר הפעלה מסחרית יעילה יותר בעידן הרגולציה התעופתית החדשה ותועלות -הן לחברה לניהול עייפות של טייסים (TTT), כגון, תקופות מנוחה מינימאלית בין טיסות וכדומה. ההסכם קובע מנגנונים ("התיקון למקנות"). התיקון לתקנות מאמץ לדין הישראלי את ההסדר הקיים בתקנות האמריקאיות בנוגע התשמ"ב-1991 ("התקנות"), אשר התפרסם ביום 10 במאי 1016 נוכנס לתוקף ביום 29 באוקטובר 1018 והתאמות במתכונת הפעילות של הטייסים לאור התיקון לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), באוקטובר 2004 ("ההסכם" ו- "תקופת ההסכם", בהתאמה). המו"מ נערך על רקע הצורך בהתייעלות המבטא את ההסכמות שהושגו בין החברה לטייסים אשר תחול מיום 1 בנובמבר 2018, ועד ליום 31 ביום 29 באוקטובר 2018, נחתם הסכם בין החברה ובין נציגות העובדים והסתדרות העובדים החדשה

עעעטייבויוע. התאמה הקיימים בהסכם אשר מחריגים את העלאת השכר הקבוע, נשואת הסכם זה, לעניין חישוב יצוין, כי להסכם אין השפעה מהותית על יתרות ההתחייבויות בגין הטבות לעובדים, בעיקר לאור מנגנוני

(Z) למידע בדבר התחייבויות שוטפות בגין הטבות לעובדים שניתנו לאנשי מפתח ניהוליים, ראה ביאור S.S.ה.



ביאור 15 - הפרשות והתחייבויות תלויות

בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי 32 Al, נכללות הפרשות בגין תביעות והליכים משפטיים, אשר צפוי כי יידרש בגינם תזרים שלילי (בהסתברות מעל ל-40%), אשר לדעת הנהלת החברה, בהתבסס, בין היתר, על חוות דעת של יועציה המשפטיים, הן נאותות בהתאם לנסיבות המקרה.

על כן, הרוחות הכספיים כוללים הפרשות מתאימות לגבי תביעות והליכים משפטיים, כאמור, כנגד החברה, אשר לדעת ההנהלה קיימת סבירות כי לא תדחנה או תתבטלנה, וזאת למרות שהתביעות הנ"ל מוכחשות על ידה.

לעניין שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים ששימשו בקביעת ערכה של ההתחייבות בדוחות הכספיים, ראה ביאור S.ג(S).

נכון ליום 31 בדצמבר 2019, הוגשו כנגד החברה תביעות משפטיות בסך כולל של כ- 182, מיליון דולר ותביעות משפטיות בסך בולת של כ- 281, מיליון דולר ותביעות משפטיות בסך בולת מכומתות בסכומים בסך כולל של כ- 7.52 מיליון דולר. לדעת הנהלת החברה, המתבססת על חוות דעת של יועציה המשפטיים, לא צפוי, כי לחברה תהיה חשיפה להפסד נוסף בגין התביעות הנ"ל מעבר לסכומי ההפרשות שנכללו בדוחות הכספיים.

אי ענואני בהפרשות:

יתרה ליום 13 בדצמבר 2019	Z19'6	14,224	747,62
הפרשות קיימות) סכומים שנוצלו ובוטלו במהלך השנה השפעת שער חליפין	LLL	633,7 (633,£) 13.£	699,7 (869,1)
יתרה ליום 31 בדצמבר 2018 הפרשות נוספות שהוכרו (כולל עדכון	0 ኮ ૮'8	6,813	18'223
הפרשות נוספות שהוכרו (כולל עדכון הפרשות קיימות) השפעת שער חליפין	(989) - -	E1S,E (178,SS) (908)	\$12,8 (178,22) (869)
יתרה ליום 1 בינואר 2018	974'6	59,580	900,65
	אנפי דונר	אלפי דולר	אלפי דולר
	מדינת ישראל בגין מחלוקת על עודפי קופת הפיצויים של העובדים הזכאים*	עפרשות אחרות	ol uc4

* ראה ביאור ۲۵.۶.(2) בדבר התחייבויות בגין הטבות לעובדים.



ביאור 15 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים:

להלן מפורטות התובענות הייצוגיות אשר הוגשו כנגד החברה:

			שנצברו על ידי הקבוצה. שנצברו של ידי הקבוצה.		בוווו שוג זוה יכ. גישוו .	המשפטיים, בגין הווגדיפוו.
			המועדון ופגיעה כלכלית		בקשת רשות הערעור נדחתה באוקטובר 2019 והצדדים הסכימו על פנייה	על חוות דעת יועציה
			הרעה משמעותית של תנאי		הצדדים פנו להליך גישור אשר הסתיים ללא הצלחה בפברואר 2019.	הערכת ההנהלה ובהתב00
			מאפיינים אשר כולם מהווים		לבית המשפט העליון על ההחלטה לאשר את התובענה כייצוגית. במקביל,	לשנת 2019, על פי
			תכנית המועדון במספר	(ก"๒	פחת בשל השינויים. החברה הגישה בדצמבר 2017 בקשת רשות ערעור	ההפרשה ברבעון הרביעי
		תל אביב	באופן חד צדדי את תנאי	7,300 אישי של	מהשינויים שנערכו בתכנית המועדון, החזיק בנקודות ושערך נקודותיהם	2017 ובהמשך עדכנה את
	2015	ייצוגית/מחוזי	טענה, כי החברה שינתה	שקל (סכום	להחלטה, חברי הקבוצה הם כלל חברי המועדון אשר במועד כל אחד	בדוחותיה הכספיים לשנת
ω	אפריל	תביעה	בבסיס התביעה עומדת	מיליארד 1.3	בנובמבר 2017, אישר בית המשפט לנהל את התובענה כייצוגית. בהתאם	החברה הכירה בהפרשה
					להשבת מסי הנמל.	
					עליה להשיבם וציווי על החברה לפעול ליידוע לקוחותיה בדבר זכותם	
					הנינה. הספרים המבתקשים הם הסבור הסכונים שהודור היונב	
			התייצבו לטיסה.		הסכומים שגבתה לשם כך, או שהיא יכולה לתבוע את השבתם מרשויות	התביעה.
			במקרים בהם הנוסעים לא		הכרטיס) מקום בו החברה לא העבירה לנמלי התעופה השונים את	יועציה המשפטיים, בגין
			במועד חיוב כרטיסי הטיסה		או בעקיפין (לרבות השבה באמצעות סוכן הנסיעות באמצעותו נרכש	ובהתבסס על חוות דעת
			גובה החברה מהנוסעים		לקטע טיסה, ושהחברה נמנעה מלהשיב להם את כל מיסי הנמל במישרין	פי הערכת ההנהלה
		מרכז	אגרות ו/או מיסי נמל אותם	(ก"ש 257	כרטיס טיסה בשבע השנים שטרם הגשת התובענה ולא התייצבו לטיסה או	השלישי לשנת 2019, על
	2015	כייצוגית/מחוזי	עומדת טענה לאי השבת	סכום אישי (להחלטה, חברי הקבוצה הם כל הלקוחות של החברה אשר רכשו מהחברה	בדוחותיה הכספיים לרבעון
2	ינואר	בקשה לאישור	בבסיס בקשת האישור	60 מיליון ש"ח	בספטמבר 2019 אישר בית המשפט לנהל את התובענה כייצוגית. בהתאם	החברה הכירה בהפרשה
					בית המשפט המחוזי לאשר את התובענה כייצוגית.	
					החברה להגיש בקשת רשות ערעור לבית המשפט העליון על ההחלטה של	
			לופטהנזה וסוויס.		המחיר שהיה נגבה בתנאי שוק תחרותי אלמלא התיאום הנטען. בכוונת	
			,התעופה בריטיש איירוויס		שנגבה בפועל לאור התיאום הנטען, לרבות תוספות הדלק והביטחון, לבין	
			הוגשה גם כנגד חברות		פיצוי בגין הנזק שנגרם לחברי הקבוצה המהווה את הפער בין המחיר	
			ותוספת הבטחון. הבקשה		או מישראל (למעט מארה"ב/לארה"ב) בתקופה הנ"ל. הסעד הנתבע הוא	
			ובפרט של תוספת הדלק		הישירים, אשר רכשו מהנפגעים הישירים שירותי שילוח מטענים לישראל	המשפטיים, בגין התביעה.
			שילוח מטענים בהטסה,		המוקדם 14.2.2006, וכן נפגעים עקיפים שהם כל הלקוחות של הנפגעים	חוות דעת יועציה
			רכיבים שונים של מחירי		מארה"ב/לארה"ב) מיום 1.1.2000 ועד מועד סיום ההסדר שהינו לכל	ההנהלה ובהתבסס על
		מרכז	עולמי רחב היקף לתיאום		ישירים שהם כל הלקוחות אשר שילחו מטענים לישראל או מישראל (למעט	2018, על פי הערכת
	2013	כייצוגית/מחוזי	עומדת טענה להסדר כובל		לנהל את התובענה כייצוגית. בהתאם להחלטה, חברי הקבוצה הם נפגעים	בדוחותיה הכספיים לשנת
1	פברואר	בקשה לאישור	בבסיס בקשת האישור	מיליון ש"ח 473	בינואר 2020, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, אישר בית המשפט	החברה הכירה בהפרשה
	התביעה	ערכאה				
og S	מועד	סוג התביעה/	נושא התביעה	סכום התביעה	ουυιο	השפעות חשבונאיות



ביאור 15 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: ij

להלן מפורטות התובענות הייצוגיות אשר הוגשו כנגד החברה: (המשך)

			קיבלו השבה של דמי הכרטיס או טיסה חלופית לבחירתם, לקוחות החברה שלא קיבלו שירותי סיוע ודפי מידע בגין זכויותיהם להטבות וכן לקוחות החברה אשר קיבלו מהחברה מענה מטעה.			המשפטיים, בגין התביעה.
	2017	מרכז	ביטה או עינב טיטו, הוברה שעלות זון השרונ חוק שרותי תעופה, התשע"ב-2012, וחובות נוספות. הקבוצה המוגדרת בבקשה הינה, בין היתר, לקוחות החברה אשר טיסתם בזטלה ולא	= 6 +	בקשונ מאישוו מצויו בשלב ויטיכומים.	בו ווווניה הנספיים לשנונ 2017, על פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועציה
7	פברואר	בקשה לאישור	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה כי בעת	סכום אישי של מנום אישי של	החברה הגישה את תגובתה לבקשת האישור.	החברה הכירה בהפרשה
					הכספי, הוגשה לבית המשפט בקשה לאישור הסכם פשרה.	
		מרכז	.המתמיד		בפברואר 2020, לאחר מועד הדוח על המצב	
_	2016	כייצוגית/מחוזי	פסולה בגביית תשלום דמי חבר למועדון הנוסע		לאחר הליכי הידברות שהתקיימו בין הצדדים,	זניח.
თ	דצמבר	בקשה לאישור	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה להפליה	60 מיליון ש"ח	החברה הגישה את תגובתה לבקשת האישור.	הסכם הפשרה הינו בסכום
			במקרים בהם הטיסה החלופית זולה יותר.			התביעה להידחות.
			המקורית לבין מחיר הטיסה החלופית, זאת	דולר)		סביר מאשר לא, כי דין
		מרכז	תשלום נוסף שהינו ההפרש בין מחיר הטיסה	179.8 אישי של		יועציה המשפטיים, כי יותר
	2016	כייצוגית/מחוזי	,גובה מלקוחות המבצעים שינוי בכרטיס הטיסה	ש"ח (ocום	הצדדים פנו להליך גישור.	בהתבסס על חוות דעת
თ	דצמבר	בקשה לאישור	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה כי החברה	2.3 מיליון	החברה הגישה את תגובתה לבקשת האישור.	הנהלת החברה מעריכה,
			כאמור.			התביעה להידחות.
			אין לה די טייסים וקברניטים לביצוע לוח הטיסות		.האישור נמצאת בשלב של הליכים מקדמיים	סביר מאשר לא, כי דין
		מרכז	לוח טיסות המפורסם על ידה, בעוד שמלכתחילה		הגישה בקשה לתיקון בקשת האישור. בקשת	יועציה המשפטיים, כי יותר
	2016	כייצוגית/ מחוזי	מפרסמת, משווקת ומוכרת כרטיסי טיסה על פי		לאחר דיון מקדמי בבקשת האישור, המבקשת	בהתבסס על חוות דעת
4	אוגוסט	בקשה לאישור	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה כי החברה	לא מכומת	החברה הגישה את תגובתה לבקשת האישור.	הנהלת החברה מעריכה,
	התביעה	ערכאה				
ď	מועד	סוג התביעה/	נושא התביעה	סכום התביעה	ουυιο	השפעות חשבונאיות



ביאור 15 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים:

į

להלן מפורטות התובענות הייצוגיות אשר הוגשו כנגד החברה: (המשך)

						התביעה להידחות.
				(n"w 371		סביר מאשר לא, כי דין
		מחוזי מרכז		אישי של	הסף. ההליך קבוע לדיון מקדמי.	יועציה המשפטיים, כי יותר
	2018	לאישור כייצוגית/		ש"ח (סכום	המתוקנת וכן בקשה לסילוק בקשת האישור על	בהתבסס על חוות דעת
	מרץ	בקשה מתוקנת	החברה גובה תשלום "היטל בטחון" שלא כדין.	612 מיליון	החברה הגישה את תגובתה לבקשת האישור	הנהלת החברה מעריכה,
					ההליך קבוע לדיון מקדמי נוסף.	
			מומבאי מהווה הסדר כובל.		2020, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי,	
			חברת תעופה הודית מכניסה לקו תל אביב-	ص"n)	להגיש תשובה משלימה, וזו אכן הוגשה בפברואר	התביעה להידחות.
			גבוה מנוסעים רגישי זמן וכן נטען, כי הימנעות	11,250	לעניין נזק בלתי ממוני. כמו כן, ניתנה לחברה זכות	סביר מאשר לא, כי דין
		מרכז	אביב- מומבאי בדרך של גביית מחיר בלתי הוגן	אישי של	ומהתובענה יימחקו עילה של הסדר כובל והסעד	יועציה המשפטיים, כי יותר
	2018	כייצוגית/ מחוזי	ניצלה את מעמדה לרעה כמונופול מוכרז בקו תל	ש"ח (סכום	בתום דיון מקדמי, הוסכם כי מבקשת האישור	בהתבסס על חוות דעת
6	פברואר	בקשה לאישור	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה, כי החברה	321 מיליון	החברה הגישה את תגובתה לבקשת האישור.	הנהלת החברה מעריכה,
						התביעה להידחות.
				(ท"ษ 577		סביר מאשר לא, כי דין
		מרכז	. הטייה לאחור	אישי של		יועציה המשפטיים, כי יותר
	2017	כייצוגית/ מחוזי	בקשר למושבים במטוס אשר קיימת בהם מגבלת	ש"ח (סכום	ההליך קבוע לדיון מקדמי.	בהתבסס על חוות דעת
ဖ	אוקטובר	בקשה לאישור	בבסיס בקשת האישור עומדות טענות שונות	33 מיליון	החברה הגישה את תגובתה לבקשת האישור.	הנהלת החברה מעריכה,
			את שירותי הבידור המובטחים.			התביעה להידחות.
			אינה מסופקת במלואה מאחר והנוסע אינו מקבל			סביר מאשר לא, כי דין
	2017	מרכז	הטענה שבמקרים רבים חווית השירות בטיסה			יועציה המשפטיים, כי יותר
	ונובמבר	כייצוגית/מחוזי	מאוחדת לאישור תובענה ייצוגית, שבבסיסה	٦ او	המאוחדת. ההליך קבוע לדיון מקדמי.	בהתבסס על חוות דעת
ω	אוקטובר	בקשה לאישור	בנובמבר 2018, הוגשה מטעם המבקשים בקשה	70 מיליון	החברה הגישה את תגובתה לבקשת האישור	הנהלת החברה מעריכה,
	התביעה	ערכאה		התביעה		
g	מועד	סוג התביעה/	נושא התביעה	OCIO	00010	השפעות חשבונאיות



ביאור 15 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים:

להלן מפורטות התובענות הייצוגיות אשר הוגשו כנגד החברה: (המשך)

השפעות חשבונאיות בשלב מקדמי זה, טרם	סטטוס החברה הגישה בקשה לסילוק בקשת	סכום התביעה 297 מיליון	נושא התביעה בבסיס בקשת האישור עומדת טענה, כי החברה	סוג התביעה/ ערכאה בקשה לאישור	מועד התביעה ינואר	12
ניתן להעריך את סיכויי	האישור על הסף.	ש"ח (סכום	מחשבת, לכאורה, זמני המראה שונים ומטעים, על	כייצוגית/מחוזי	2019	
התביעה להתקבל.		אישי של	מנת לקצר ברשומותיה את זמני עיכוב טיסותיה לשם	מרכז		
		(n"w 3,080	הימנעות מכוונת מתשלום פיצוי כספי לנוסעים.			
בשלב מקדמי זה, טרם	החברה טרם הגישה את תשובתה לבקשת	8.08 מיליון	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה, כי החברה אינה 60.8 מיליון	בקשה לאישור	דצמבר	3
ניתן להעריך את סיכויי	האישור.	ש"ח (סכום	מפצה נוסעים אשר רכשו ממנה כרטיס טיסה הכולל	כייצוגית/מחוזי	2019	
התביעה להתקבל.		אישי של	שני מקטעים, ובמסגרת המקטע הראשון של הטיסה	מרכז		
		(ก"ש 3,120	חל עיכוב שהינו קצר מ-8 שעות, אשר גרם לנוסעים			
			להחמיץ את טיסת ההמשך וכפועל יוצא מכך לעיכוב		_	
			העולה על 8 שעות.			

תביעה נגזרת:

עריך את סיכויי ז להתקבל.	אקדמי זה, טרם
20 ניתן לה עה התביש ער :מן ניתן ה -	על בשלבו
מחיקת הבקשה לגילוי מסמכים וביוני 2019 ניתן להעריך את סיכויי הוגשה לבית המשפט בקשה לאישור תביעה התביעה להתקבל. נגזרת. בית המשפט קבע, כי ההליך יעוכב עד לקבלת עמדת רשות ניירות ערך שתינתן עד ליום 24 במאי 2020. בהתאם, החברה טרם הגישה את תגובתה לבית המשפט.	התקבל אצל החברה פסק דין אשר הורה על בשלב מקדמי זה, טרם
	9 מיליון ש"ח
החברה, הוגשה הבקשה בהמשך לחקירה הפלילית שנפתחה בעניינו של מר פנחס גינזבורג, דירקטור לשעבר ובעל מניות בחברה, ולטענה כי נעשה לכאורה שימוש במידע פנים שהיה מצוי ברשותו, מתוקף מעמדו ותפקידו בחברה, בעת שכרת עסקה למכירת חלק ממניותיו בחברה בחודש יולי 2017.	לטענת המבקש, המחזיק ב-247 מניות רגילות של
תביעה נגזרת/ מחוזי מרכז	בקשה לאישור
2018	נובמבר

מעבר למפורט בטבלה לעיל, כנגד החברה הוגשו בקשות נוספות לאישור תובענות כייצוגיות ליום 31 בדצמבר, 2019 בסך כולל של כ- 79.2מיליון ש"ח (כ-22.9 מיליון דולר). בגין בקשות אלו, הכירה החברה בהפרשה בסכום לא מהותי בדוחות הכספיים.

ביאור 15 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: (המשך)

עוכענות ייצוגיות שהסתיימו:

- בפברואר 6102, ניתן פסק דין במסגרתו אישר בית המשפט את בקשת ההסתלקות ודחה את התביעה אשר הוגשה על ידי המועצה הישראלית לצרכנות בסכום של כ- 6.04 מיליון דולר, במסגרתה נטען, כי החברה פעלה בניגוד לתקנות רישוי שרותי תעופה (העברה, הסבה ופדיון של מסמך תובלה בטיסות סדירות), התשמ"ג-6891, בכך שקבעה תנאים מגבילים בחלק מכרטיסיה לפידיון, להעברה, או להסבה של כרטיסים. יצוין, כי החברה לא הכירה בהפרשה בדוחותיה הכספיים בקשר לתובענה זו וכן לא נשאה בתשלום למבקשת או לבא כוחה בגין ההסתלקות.
- (31) בהמשך לביאור 51ב.(3) לדוחות הכספיים לשנת 2018, בקשר עם בקשה לאישור תובענה כייצוגית, בסך כ-3.58 מיליון ש"ח, בטענה להפרת החובה לפי חוק שיוויון לאנשים עם מוגבלות להפעיל מערכת עזר לשמיעה בנמל התעופה בן גוריון, במרץ 2019, ניתן פסק דין המאשר את הסדר פשרה כפי שהוגש על ידי הצדדים שהינו בסכום זניח.
- בהמשך לביאור \$1ב.(41) לדוחות הכספיים לשנת \$102, בקשר עם בקשה לאישור תובענה כייצוגית, בסך כ-500 מיליון ש"ח, במסגרתה נטען, כי החברה ודיינרס קלוב ישראל בע"מ מטעות במכוון בפרסומיהן את חברי מועדון הנוסע המתמיד, מחזיקי כרטיס האשראי מסוג פליי קארד, בנוגע לאופן חישוב נקודות הטיסה הנצברות עבור שימוש כנקודות טיסה וכן עבור שדרוג או שמירה על מעמד חבר המועדון ואינן מציינות, כי קיימת מגבלה על סך הנקודות החודשי אשר ניתן לצבור בעת שימוש בכרטיס במסגרת תשלום למשרדי ממשלה, במאי \$102, ניתן פסק דין בו קיבל בית המשפט את הבקשה לסילוק על הסף שהגישו החברה ודיינרס והורה על מחיקת בקשת האישור תוך חיוב המבקש בהוצאות.
- (18) בהמשך לביאור 51ב.(2) לדוחות הכספיים לשנת 2004, בקשר לבקשה לאישור תובענה כייצוגית אשר הוגשה ואושרה כנגדה בבית המשפט המחודי בירושלים, בנושא אופן הצגת תנאי ביטול ושינוי תנאי עסקה בעת רכישה באתר, ביוני 2019, ניתן פסק דין המאשר ונותן תוקף להסדר פשרה אליו הגיעו הצדדים. במסגרת הסדר הפשרה שאושר על ידי בית המשפט הוסכם, כי החברה תבצע שינויים מסוימים הן בתהליך רכישת כרטיסי טיסה באתר המרשתת, והן בשליחת מידע לנוסעיה בתום תהליך רכישת הכרטיס. כמו כן, הוסכם כי החברה תפצה את לקוחותיה בפיצוי כספי, תעניק הנחה בדמי שינוי כרטיס והטבות שונות, וכן תשלם גמול לתובע המייצג ושכ"ט לבא כוחו, והכל בשווי כולל בסך של כ-7 מיליון ש"ח ("סכום הפשרה הכולל"). יצוין, כי בגין סכום הפשרה הכולל הוכרה הפרשה מתאימה בדוחות הכספיים של החברה בשנים הקודמות. לפסק הדין אין השפעה מהותית על תוצאות החברה.
- (91) בהמשך לביאור \$1ב.(\$1) לדוחות הכספיים השנתיים בקשר לבקשה לאישור תובענה ייצוגית אשר הוגשה נגד החברה בבית הדין האזורי לעבודה בתל-אביב-יפו בסך של 603,1\$1 ש"ח לתביעה האישית וסכום כולל לכלל חברי הקבוצה בסך של כ- \$05 מיליון ש"ח, במסגרתה נטען, כי התשלום המשולם על ידי החברה במטבע זר לאנשי צוות האוויר וצוות דיילי האוויר המועסקים על ידה אשר מוגדר על ידי החברה כתשלום החזר הוצאות אוכל שתיה ולינה ("אש"ל"), מהווה שכר עבודה ואיננו החזר הוצאות, וכי ההוראות בהסכמים הקיבוציים המגדירות את תשלומי האש"ל כהחזר הוצאות שאינן חלק משכר העבודה הינן הוראות בלתי חוקיות שיש לבטלן, בספטמבר \$102, ניתן פסק דין במסגרתו אישר בית הדין את בקשת ההסתלקות אשר הוגשה על ידי המבקשים ומחק את התביעה. יצוין, כי החברה לא הכירה בהפרשה בדוחותיה הכספיים בקשר לתובעה זו וכן לא נשאה בתשלום למבקשים או לבאי כוחם בגין ההסתלקות.
- (ס2) בהמשך לביאור 51ב.(9) לדוחות הכספיים לשנת 2004, בדבר בקשה לאישור תובענה כייצוגית אשר הוגשה עלגד החברה בבית המשפט המחזי בתל אביב ("הבקשה"), במסגרתה נטען כי החברה ו/או עובדיה גורמים לעיכוב מכוון של טיסות, זאת תוך פגיעה לכאורה בצרכנים אשר נאלצים לבלות זמן מיותר באוויר ועל הקרקע ואשר בה נתבע נזק אישי למבקשים על סך של 700,0 ש"ח וסכום הנזק לכלל הקבוצה הוערך בעשרות מיליוני שקלים, בנובמבר 2019, ניתן פסק דין במסגרתו אישר בית המשפט את בקשת ההסתלקות שהוגשה על ידי המבקשים (בין היתר על רקע עמדת המאסדר שהוגשה בהליך), מחק את הבקשה והורה על דחיית תביעתם האישית של המבקשים. יצוין, כי החברה לא הכירה בהפרשה בדוחותיה הכספיים בקשר לבקשה תובענה זו וכן לא נשאה בתשלום למבקשים או לבאי כוחם בגין ההסתלקות.

ביאור 15 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

- ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: (המשך)
- (עמשל: (עמאל: (עמאל: (עמאל)
- בהמשך לביאור פֿוֹב.(6) לדוחות הכספיים לשנת 100S, בקשר לטיסות אל על, אשר בשל אילוצים שונים בוצעו במסגרת של "חכירה רטובה" (חכירת מטוס על צוותו) מחברה זרה, בספטמבר 200S, הוגש לאישור בית משפט הסכם פשרה חתום ולפיו הגיעו הצדדים להסכמות ולפיהן למשך שלוש שנים פרטי טיסות שבהן יעשה שימוש בחכירה רטובה יפורסמו באופן מרוכז באינטרנט, החברה תאפשר ללקוחותיה בתנאים מסיימים לבטל ללא דמי ביטול טיסות שניתנה לגביהן הודעה שתבוצענה באמצעות חכירה רטובה וכן הוסכם לאפשר לחברי הקבוצה הצטרפות למועדון הנוסע המתמיד ללא עלות או לזכות את חברי הקבוצה שהינם חברי מועדון הנוסע המתמיד במספר נקודות מועדון ובהיקף זניח.
- (22) באוקטובר 2019, הוגשה כנגד החברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית בסכום של 1050 מיליון שקל, במסגרתה נטען כי אחד או מספר מטוסים של החברה, וביניהם מטוס המכונה "ראשון לציון", הינם מטוסים ישנים ובלתי מתוחזקים, כביכול, כאשר החברה עושה בהם שימוש לצורך הטסת נוסעים בתשלום למספר יעדים, וכן כי תנאי ההטסה במטוס שונים כביכול מהותית ובפרטים מהותיים יחסית לסביר ויחסית ליתר צי המטוסים של החברה. בינואר 2020, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, ניתן פסק דין במסגרתו אישר בית המשפט את הסתלקות המבקשים מהבקשה ודחה את תביעותיהם האישיות. יצוין, כי החברה לא הכירה בהפרשה בדוחותיה הכספיים בקשר לבקשה.

פירוט הליכים משפטיים עיקריים אחרים:

- (22) בפברואר 2102, נתקבל בחברה כתב תביעה בסך כולל של כ-58 מיליון ש"ח, אשר הוגש כנגדה בבית הדין האזורי לעבודה בתל אביב על ידי 021 עובדי ביטחון אשר, הועסקו/מועסקים על ידי החברה כעוזרי קציני ביטחון האזורי לעבודה בתל אביב על ידי 021 עובדי ביטחון אשר, הועסקו/מועסקים על ידי החברה כעוזרי קציני ביטחון ליתן סעד הצהרתי על פיז ייקבע, כי הסכם העבודה הקיבוצי המסדיר את זכויות העובדים בחברה חל על התובעים וכן ליתן סעדים כספיים בגין רכיבי שכר שונים. באפריל 2003, נתקבל בחברה כתב תביעה מתוקן על פיו, בין היתר, כומת סכום התביעה להיקף של כ-88 מיליון ש"ח, עודכנו רכיבי התביעה ומספר התובעים עומד עתה על 321. בחודש יולי 7102, התקבל פסק הדין, לפיו דחה בית הדין את מרבית טענות התובעים עומד דרישת התובעים ליתן סעד הצהרתי אשר ביקש לקבוע, כי הסכם העבודה הקיבוצי המסדיר את זכויות העובדים בחברה חל על התובעים ליתן סעד הצהרתי אשר קבע את סך הפרשי השכר להם זכאים התובעים בקשר למיעום הטענות פחברה מקיבוצי בחודש מאי 1003, הגישה החברה לבית הדין הארצי ערעור על פסק הדין ביחס לרכיבים שנפסקו לחובת החברה, ובמקביל הגישו התובעים לבית הדין הארצי ערעור ביחס לדחיית הטעד ההצהרתי כאמור וכן ביחס לרכיבים אשר נדחו על ידי בית הדין. בגין תביעה זו, הכירה החברה בהפרשה על פי הערכת ההנהלה ביחס לליבים אשר נדחו על ידי בית הדין. בגין תביעה זו, הכירה החברה בהפרשה על פי הערכת ההנהלה ביחס על חוות דעת יועציה המשפטיים.
- (42) באוגוסט 2004, נתקבלה במשרדי החברה תביעה אשר הוגשה כנגדה על ידי מדינת ישראל -משרד האוצר לבית המשפט המחוזי מרכז, על סך של כ-88 מיליון ש"ח. עניינה של התביעה היא דרישת המדינה להשבת כספים אשר הועבח כתמורה מניירות ערך של החברה לכיסוי גירעון בקופת הפיצויים של עובדי החברה במסגרת הפרטת החברה בשנת 2003. יצוין, כי הגירעון כהגדרתו בהסכם, כוסה במלואו בשנת 2007 ונותר עודף בין המרות ההנפקה של החברה ושל המדינה ובין הסכום שהופקד בקופות הפיצויים המרכזיות ל"עובדים הזכאים", כמתואר בדוחותיה הכספיים של החברה (ראה ביאור 41.ג(2)). עוד נטען, כי החברה קיבלה תמורה נוספת מכח הנפקת אופציות לעובדים בחברה, אשר הייתה אמורה להיות מועברת לקופת הפיצויים כאמור. כמו כן, כוללת התביעה סעד למתן חשבונות ביחס לקופת הפיצויים ולגירעון הנטען.

לעניין הפרשה שנערכה בנוגע לעודף בתמורות ההנפקה ראה ביאור Pt.x(S) לעיל. על פי הערכת הנהלת החברה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים של החברה, לא נרשמה הפרשה נוספת בדוחות הכספיים. בחודש מרץ PlOS, הוגשה על ידי משרד האוצר תביעה נוספת כנגד החברה לבית המשפט המחוזי מרכז בלוד בסכום של כ-TV מיליון ש"ח, ביחס לרווחים כתוצאה מהשקעת הכספים בקופת הפיצויים, בצירוף עודפים

המבעים מתקינה חשבונאית (בסכום שלא כומת). בתביעה נטען על ידי משרד האוצר, כי חלק מהעודף בקופת הפיצויים נוצר עובר למועד בו היה על המדינה להשלים את יתרת הגירעון בקופת הפיצויים ומשכך סכום ההשלמה אשר נדרש מהמדינה לצורך כיסוי הגירעון היה צריך להיות נמוך משמעותית מהסכום ששולם בפועל, נוכח סיבות הקשורות לרווחים כתוצאה מהשקעות בקופה ושינוי התקינה החשבונאית ל-1873, ועל כן נתבעת השבת הסכומים כאמור.

ביאור 15 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: (המשך)

פירוט הליכים משפטיים עיקריים אחרים: (המשך)

במרץ 2005, הוגש על ידי משרד האוצר כתב תביעה מתוקן כנגד החברה לבית המשפט המחוזי מרכז בלוד בסכום של כ- 251 מיליון ש"ח. בכתב התביעה המתוקן נטען ביחס להפקדות יתר כתוצאה מרווחים מהשקעות בקופת הפיצויים, ולא (כפי שנטען בתביעה השנייה המקורית מחודש מרץ 2005) ביחס להפקדות יתר כתוצאה משינויים בתקינה חשבונאית. לעניין התביעה הנוספת, הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה

המשפטיים של החברה, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות. כמו כן, לעניין בקשת גוף בשם "ועד הפעולה של עובדי אל על" להצטרף לתביעת משרד האוצר כנתבע ובקשת נציגות העובדים והסתדרות העובדים הכללית, ביולי 2016, החליט בית המשפט, בהסכמת הצדדים, לדחות את בקשת ההצטרפות של ועד הפעולה ולקבל את בקשת ההצטרפות של נציגות העובדים והסתדרות העובדים הכללית לתביעה כנתבעים פורמאליים, מבלי שיתאפשר להם להעלות טענות בנוגע לזכאותם בכספים מול

הוגדיל סכום התביעה השניה מכ-15\$ מיליון ש"ח לכ-15\$ מיליון ש"ח, וכן הוספו כנתבעות פורמליות נציגות העובדים באל על והסתדרות העובדים הכללית החדשה, בהתאם להחלטת בית המשפט מחודש יולי 1005 בדבר צירופן כנתבעות פורמליות ובהמשך להסכמת הצדדים לעניין זה, זאת מבלי שיתאפשר לנתבעות הפורמליות להעלות טענות מול החברה בנוגע לזכאות העובדים בכספים. באוגוסט 1009, הגישה החברה כתב הגנה מתוקן בהתאם. לעניין פסק דין חלקי מיום 3 במאי 2000, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, לפיו אושרה הגנה מתוקן בהתאם. לעניין פסק דין חלקי מיום 3 במאי 2000, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, לפיו אושרה ביאור 11\$גנ.(2) לעיל.

(25) בנובמבר 2002, נתקבלה במשרדי החברה תביעה אשר הוגשה כנגדה בבית המשפט המחוזי מרכז בסך של כ-20 מיליון דולר ארה"ב. עיקר הטענות, כפי שעולה מהתביעה, עניינן בהפרת חוזה, נזקים ועשיית עושר ולא במשפט במסגרת מיזם משותף בתחום כרטיסי אשראי בארה"ב בין מועדון הנוסע המתמיד של החברה לבין חברת ("2AH") biJ səsiviəS yiiniiiA əgsinəH, חברה הרשומה במדינת ניי יורק, ארה"ב ואשר לה חברה בת בבעלות מלאה המאוגדת בישראל. החברה הגישה כתב הגנה וכן כתב תביעה בסך של כ-2.1 מיליון דולר בגין חובה של 2AH לחברה, בנוסף לבקשות זמניות להפקדת ערובה ולעיקול. שלב ההוכחות בתביעה הסתיים וההליך מצוי בשלב הסיכומים. הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים של החברה, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.

ביאור 16 - מסים על ההכנסה

מיסים נדחים מוכרים בגין הפרשים זמניים בין ערכם לצורכי מס של נכסים והתחייבויות לבין ערכם בדוחות הכספיים. יתרות המיסים הנדחים (נכס או התחייבות) מחושבות לפי שיעור המס הצפוי בעת מימושן, בהתאם לחוקי המס שחקיקתם הושלמו למעשה ליום 31 בדצמבר 2019, כמפורט להלן.

בחישוב המסים הנדחים לא מובאים בחשבון המסים שהיו חלים במקרה של מימוש ההשקעות בחברות מוחזקות, מאחר וההפרשים הזמניים אלו הינם בשליטת החברה ואינם צפויים להתהפך בעתיד הנראה לעין.

א. יתרות מסים נדחים:

הרכב (התחייבויות) נכסי מסים נדחים מפורטים כדלהלן:

ou"c	(044,89)**	16,982	217,01	(947,17)
הפסדים והטבות מס שלא נוצלו: הפסדים לצורכי מס	869'09**	28,388	-	980,68
הפרשי עיתו": רכוש קבוע מכשירים פיננסיים נגזרים הפרשות, חובות מסופקים והתחייבויות בגין הטבות עובדים סה"כ	ל בינואר 1 בינואר 1 בינואר 1 בינואר 1 בינואר (862,471) 1 ב (1861,631)	псс дснп псеот (287,8) - (458,8) (458,8)	(992) 214'01 	יתרה ליום 16 בדצמבר 10S אלפי דולר 10SO,181) 17S,7 12E,21
ou,,c	(169'99) **	£99,71	(264,3)	(54,523)
הפסדים והטבות מס שלא נוצלו: הפסדים לצורכי מס *	861,46 **	37,252	-	131,390
הפרשי עיתוי: רכוש קבוע מכשירים פיננסיים נגזרים הפרשות, חובות מסופקים והתחייבויות בגין הטבות עובדים סה"כ	(850,181) 472,7 256,21 (258,081)	(821,42) 862 482,4 (888,91)	(864,8) 300,1 (264,8)	(781,802) SEO,1 SSS,81 (E16,881)
	אלפי דולר 12סל 1 בינואר יתרה ליום	אלפי דולר הוכטד הוכר ברווח	אנקי דונר הכולל האחר הוכר ברווח	יתרה ליום 3019 אלפי דולר

- יתרת ההפסדים המועברים לצורכי מס של החברה לסוף שנת 2019 הינה כ- 1.173 מיליון דולר. על סכום זה במלואו, הכירה החברה בנכס מס בדוחותיה הכספיים (לסוף שנת 2018: כ- 2.783 מיליון דולר).
- ** ראה ביאור S.T. לעניין השפעת יישום תקן דיווח כספי 16 SAFI על יתרת המיסים הנדחים.

אג **תג נעידי אויר גישראג ד**ת<u>"מ</u>

<u>ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים</u>

ביאור 16 - מסים על ההכנסה (המשך)

ב. המס האפקטיבי:

סה"כ מסים על הכנסה (הטבת מס) שהוצגו בדוח רווח והפסד	(196,91)	(186,81)	3,048
הפרשים אחרים	304	(18)	084
התאמות בגין שינויים בשיעור המס	-	-	(7 4 8)
תוספת במס בגין: הוצאות שאינן מותרות בניכוי (ראה ביאור 15.ב (24) לעיל)	989	172	6 7 0'l
הוצאות (הטבת) מס לפי שיעור מס סטטוטורי	(106,71)	(۱۲۲,3۲)	998,1
היעור מס סטטוטורי	%£Z	73%	%ÞZ
טדכוע כנוגוע - (אל כונג היערוך אופציות ממ"ן) רווח (הפסד) לפני מסים על הכנסה ולפני חלק רווחי	(088,77)	(895,88)	₽ 77,7
	אלפי דולר	ж4Gı LI4L	χζGι LIζL
	6102	2018	7102
	ረ ጠርሀ ጠርር	אתיימה ביום לי	3 בדצמבר

ג. חוקי המס החלים על החברה:

- (1) על פי תקנות מס הכנסה (כללים בדבר ניהול פנקסי חשבונות של חברות בהשקעת חוץ ושל שותפויות מסוימות וקביעת הכנסתן החייבת), התשמ"ו-8861, נמדדות התוצאות לצרכי מס של החברה וחלק מחברות הבת שלה על בסיס דולרי. חלק מהחברות המאוחדות נישומות במשולב עם החברה.
- (2) החברה היא חברה תעשייתית כהגדרתה בחוק עידוד התעשייה (מסים), התשכ"ט-9961, וזכאית, בהתאם לכך, לפחת בשיעורים מוגדלים על מטוסים וציוד טיסה. על פי תקנות מס הכנסה-פחת 1461, זכאית החברה לפחת בגין פריטי רכוש אלו, בשיעור שנתי של 90% ובגין מנועים לפחת בשיעור שנתי של 90%.

ד. שומות סופיות:

לחברה הוצאו שומות מס סופיות עד וכולל שנת המס 2002. כמו כן, לחברה שומות מס הנחשבות כסופיות עד וכולל שנת המס 1004.

ביאור 17 - הון ועודפים

א. הון המניות של התברה:

		l n	THE	וופרע
	מניה מיוחדת לש"ח ע.נ. ש" ח	מניות רגילות י'' מ ע.נ. ש" ח	מניה מיוחדת ל ש"ח ע.נ. ש " ח	מניות רגילות ל ש"ח ע.נ. ש" ח
יתרה לימים 31 בדצמבר 1919 ו-1958	ļ	000,000,000,1		981,917,89 ₽

ב. מניית המדינה המיוחדת והזכויות הנלוות אליה:

ביום 18 במאי 2003, הקצתה החברה מניה מיוחדת לממשלת ישראל אשר אינה ניתנת למכירה או העברה. המניה המיוחדת נועדה להגן על העניינים החיוניים של המדינה, בהתאם להחלטות הממשלה, כדלקמן:

- שמיכה על קיום החברה כחברה ישראלית שהדין הישראלי חל עליה;
- שמירה על כושר תפעול ויכולת הטסה של נוסעים ומטען שלא יקטן מתחת לכמות מינימלית שנקבעה;
- מניעה מגורמים עוינים או מגורמים העלולים לפגוע בעניינים החיוניים של המדינה, מלהיות בעל עניין בחברה או בעל השפעה כלשהי בדרך אחרת על ניהולה;
- שמירה על סידורי הביטחון ואבטחה בחברה כפי שיקבעו על ידי גורמים ממלכתיים מטעם המדינה.

בנוסף, צו החברות הממשלתיות (הכרזה על אינטרס חיוני למדינה באל על נתיבי אויר לישראל בע"מ), תשס"ה-2002, קובע, כי למדינה אינטרס חיוני בקשר לחברה, לאפשר שימוש אפקטיבי בנכסים חיוניים (מטוסים המהווים קיבולת הטסה מינימאלית, כהגדרתם בתקנון החברה) בשעת חירום או לצורכי ביטחון להבטחת המשך קיומן של פעילויות שהן חיוניות לביטחון המדינה וכי החברה תעסיק, בכל עת, אנשי צוות אוויר ישראליים, ובישראל -אנשי צוות קרקע ישראליים, שהם בעלי הכשרה ורישוי כנדרש להפעלת הנכסים החיוניים, והכל במספר שלא יפחת מהנדרש להפעלה רציפה ובו זמנית של כל הנכסים החיוניים בשעת חירום או צורך בטחוני. נכון למועד החתימה על דוחות כספיים מאוחדים אלו, אין הוראות הצו מחייבות את החברה לשינוי כלשהו באופן התפעול או לשינוי כלשהו בהרכב העובדים בה.

f. T'C'T(T'O:

במסגרת מדיניות החברה לחלוקת דיבידנדים, תחלק החברה דיבידנדים מעת לעת, לפי שיקול דעת הדירקטוריון,

יישום מדיניות זו כפוף להוראות כל דין ולהערכת דירקטוריון החברה בדבר יכולתה של החברה לעמוד מעת לעת בחברויתיה הקיימות והצפויות, ובהתחשב בנזילותה, בפעילותה ובתכניותיה העסקיות של החברה הקיימות או הצפויות בעתיד. אין באימוץ מדיניות זו כדי לגרוע מסמכותו של דירקטוריון החברה להחליט בכל עת על שינוי, תיקון האו ביטול מדיניות הדיבידנד שנקבעה בהחלטה זו ו/או לאשר חלוקות נוספות בגבולות המותר על פי הדין ו/או ביטול מדיניות שיעור הדיבידנד אשר יחולק בפועל או על הימנעות מחלוקה בשים לב לנזילותה של החברה, פעילויותיה, עסקיה ומצבה המשתנה מעת לעת.

ביאור 18 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור

א. ניהול הסיכונים הפיננסיים ומקורם:

החברה עושה שימוש במגוון מכשירים פיננסים נגזרים על מנת לנהל את החשיפות לשינויי מחיר של הדלק הסילוני (להלן - "דס"ל"), לו יש השפעה ישירה על הוצאות ההפעלה של החברה, את החשיפות לשינויים בריבית הנובעות מהלוואות שהועמדו לחברה בריבית משתנה וכן את החשיפות לשערי חליפין, הנובעות בעיקר מהוצאות השכר השקליות ברובן של החברה. לחברה יש גם חשיפות מסוימות, קטנות בהיקפן, למטבעות אחרים בעיקר בשל עודף תקבולים על תשלומים במטבעות אלה.

דירקטוריון החברה אחראי לאישור מדיניות ניהול סיכוני השוק של החברה ומפקח על יישום המדיניות באמצעות וועדה לניהול סיכוני שוק. הדירקטוריון אחראי על הגדרת המדיניות ועדכונה. הוועדה מבקרת את יישום המדיניות ובסמכותה לתת הנחיות/אישורים להנהלת החברה לחרוג מיישום המדיניות בהתאם להתפתחויות שונות (ועדה זו מקבלת דוח חודשי מסמנכ"ל הכספים). מנכ"ל החברה אחראי לקבלת ההחלטות באשר לביצוע עסקאות הגידור בפועל בהתאם למדיניות ולהנחיות הוועדה.

חטיבת הכספים של החברה מספקת שירותים לפעילות העסקית, מאפשרת גישה לשווקים פיננסיים מקומיים ובינלאומיים, מפקחת ומנהלת את הסיכונים הפיננסיים הקשורים לפעילויות החברה באמצעות דוחות פנימיים המנתחים את מידת החשיפה לסיכונים לפי רמתם ועוצמתם.

נכון ליום 31 בדצמבר 2019, מכשיריה הנגזרים של החברה מיועדים כמכשירים מגדרים בחשבונאות גידור תזהים מזומנים. יחסי הגידור מתועדים בידי החברה במועד ההתקשרות בעסקת הגידור. במסגרת התיעוד, מזוהים המכשיר המגדר, הפריט המגודר, הסיכון המגודר, אסטרטגית הגידור המיושמת, ונבחנת מידת ההתאמה של האסטרטגיה למדיניות הגידור של החברה.

ב, מדיניות חשבונאית:

החברה מיישמת את תקן דיווח כספי בינלאומי 9 APAI, ועל כן לכניסתו המחייבת לתוקף של התקן המלא אין השפעה על המדיניות החשבונאית של החברה בעניין גידורים. בהתאם לכך, שינויים בערכם של מכשירים פיננסיים נגזרים המיועדים לגידור תזרימי מזומנים מוכרים תחילה בדוח על הרווח הכולל האחר (ובהון החברה), ולאחר מכן נזקפים לדוח על הרווח והפסד, כאשר העסקה החזויה המגודרת נרשמת בדוח על הרווח והפסד (לדוגמה רכישת דלק סילוני). בפרט, במועד זקיפתן של תוצאות עסקאות הגידור לדוח על הרווח והפסד מקפות תוצאות עסקאות גידור הדס"ל לסעיף הוצאות ההפעלה, ואילו חוזי אקדמה להגנה של שע"ח שקל-דולר מקפים להוצאות השכר, המהוות את העסקה החזויה המגודרת לעניין זה.

כאשר הגידור על ידי אופציות נעשה תוך שימוש בערכן הפנימי בלבד, אזי שינויים בשווי ההוגן של רכיב הזמן בגין אותן אופציות ייזקפו אף הם לרווח כולל אחר (ויוצגו בדוח על השינויים בהון בקרן הון נפרדת) ויסווגו לרווח והפסד עם קרות העסקה המגודרת, או, בתנאים מסוימים, קודם לכן.

על פי הוראות הגידור בהתאם ל-9 PAI, רשאית החברה לגדר את השתנות מחירי הדס"ל גם בגין סיכון ספציפי של השתנות מחיר חומר הגלם (נפט גולמי), לדוגמה. זאת ועוד, בדיקות אפקטיביות הגידור נעשות על ידי מבחן עקרוני המבוסס על "יחסים כלכליים", כאשר הערכת אפקטיביות הגידור נעשית בצורה פרוספקטיבית.

משקף את סכום הקרן.

		WINE UMAIU	VLIU	(CO1	נכסים לא
		מועד תשלום (תקבול) חוזי	נועינלי סכום	wiggia Wiggia	נכטים לא שוטפים
			אנפי דונר	χ ζ <u>ω Είζι</u>	אנפי דונר
מכשירים פיננסיים נגזרים אשר	ועדו				
כפריטים מגדרים:		POICE OUIE	F 2 G 2 G V	0230	000 0
עסקאות גידור דלק סילוני עסקאות נידור כנקת *		1/20-12/21	₽76,751 ₽90 pan	272,£	2,229
עסקאות גידור ריבית * עסקאות גידור ויויים פלופוו		8/20-8/30	990'691	5	+20°+
עסקאות גידור שערי חליפין יי		1/20-8/26	60£'98	181,1	-
סה"כ נכסים בגין מכשירים פיננפ	סיים נגזרים			907,4	6,253
		411	ם ל3 בדצמבר 9	106	
	עותב עהגו	a ocia	התחייבויות	עווודיינוווע	סל עכץ
	(עלכוג) טו			א אומפוע	שווי הוג
weimers outcome terein kine		אני דונ	L אלפי דולר	Χ 4Gι LI4L	אנפי דונ
מכשירים פיננסיים נגזרים אשר יועדו כפריטים מגדרים:					
עסקאות גידור דלק סילוני	1/20-12/21	⊅ 76,781	(357,8)	-	990,S
עסקאות גידור ריבית*	8/20-8/30	990,694		(831,7)	(151,5)
י. עסקאות גידור שערי חליפין	1/20-8/29	82,309	-	(89,5)	(8 2 2,1)
סה"כ נכסים בגין מכשירים				·	
פיננסיים נגזרים			(357,5)	(748,9)	(2,623)
		•	ליום לג בדצמ		
		עותר תשלום מוער תשלום	เเนเนเ OCIB	נכסים	נכסים לא
		(תקבול) חוזי	<u>אלפי דולר</u> נומינלי	אנפי דולר	אלפי דולר אלפי דולר
מכשירים פיננסיים נגזרים אשר	יועדו		W.G. LUI	W.C. LIII	W.C. 1111
CGריטים מגדרים:					
עסקאות גידור ריבית *		02/1-61/7	£7£,S ≯ £	968	964
סה"כ נכסים בגין מכשירים פיננס	סיים נגזרים			968	964
	-		ם 31 בדצמבר 8		<u> </u>
	מועד תשלו מועד תשלו		התחייבויות שוטפות	התחייבויות לא שוטפות	אווי הוגן סך הכל
		ж4Gı LIC		אלפי דולר	אלפי דול
מכשירים פיננסיים נגזרים אשר					
יועדו כפריטים מגדרים:	1/19-12/20	786,94r	(21,404)	(828)	(287,62)
עסקאות גידור דלק סילוני עסקאות גידור ריבית*	08/1-61/2	842,373		(875,8) (935,2)	(678)
עסקאות גידור שערי חליפי ן	61/8-61/2	2 4 0,781	(929)	-	(9Z9)
סה"כ נכסים בגין מכשירים		,			
פיננסיים נגזרים			(0£0,52)	(7 4 7,01)	(T80,1E)

ביאור 18 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ביאור 18 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ד. נגזרי דלק סילוני:

משמעות הגידור הפיננסי של מחירי דס"ל הוא הבטחת טווח מחיר רכישה של דס"ל, על מנת להגן על החשיפה של החברה לשינויים במחירי הדס"ל בעולם.

על פי מדיניות החברה בנושא, גידור הדס"ל מתבצע לתקופה של 24-12 חודשים קדימה, באופן מתגלגל מדי חודש ובשיעורים הולכים ופוחתים, כדלקמן:

- לחודש הקרוב תגדר החברה לפחות 20% מצריכת הדס"ל ולכל היותר 20%.
- היקפים אלה יפחתו ב- %5 מדי חודש עד לחודש ה-12.
- לחודשים 18-51 תינתן אפשרות להנהלת החברה לבצע גידור של עד 36-81 תצריכת הדס"ל הצפויה (ללא
- חובת גידור מינימלי).

 לחודשים 24-91 תינתן אפשרות להנהלת החברה לבצע גידור של עד \$61 מצריכת הדס"ל הצפויה (ללא חובת גידור מינימלי).

הגידור מתבצע באמצעות מכשירים פיננסיים שונים (קיבוע מחיר, אופציות ומבני אופציות שונים), תוך שימוש בנכסי בסיס מתאימים, כגון: דס"ל, נפט גולמי או תזקיקיו, והכל על פי שיקול דעתה של הנהלת החברה.

בעת גידור מחירי הדס"ל, מגדרת החברה את מחיר חומר הגלם בלבד מתוך התקשרויות החברה לרכישת דס"ל, הכוללות גם רכיבים לוגיסטיים ואחרים כגון איחסון והובלה. מאחר שמחיר חומר הגלם מהווה את הרכיב התנודתי המשמעותי והעיקרי בהתקשרויות אלו, עסקאות הגידור צפויות להיות אפקטיביות. לעיתים, בוחרת החברה לגדר עסקאות אלו באמצעות גידור של רכיב הנפט הגולמי בלבד (על ידי התקשרות בנגזרים בהם נכס הבסיס הוא הנפט הגולמי). מחיר הנפט הגולמי מהווה את הרכיב העיקרי בקביעת מחיר השוק של הדס"ל (כ-80%-82%), כאשר המתאם בין מחיר הנפט הגולמי למחיר הדס"ל נבחן ע"י החברה מעת לעת, על מנת לוודא, כי גידור רכיב הנפט כאמור מהווה וצפוי להוות גידור אפקטיבי.

לוועדה לניהול סיכונים קיימת הסמכות לחרוג מהמדיניות המפורטת מעלה, לרבות בהיקף הגידור. נכון ליום 31 בדצמבר 2019, הייתה החברה מגודרת, באישור הוועדה, בהיקפים גבוהים מקווי המקסימום המוגדרים במדיניות המפורטת מעלה לגבי התקופות דצמבר 2019 – נובמבר 2010. נכון למועד הדיווח, היו לחברה התקשרויות, לצורך גידור מחירי הדס"ל, בהיקף הנאמד בכ-364 מהתצרוכת הצפויה בשנת 200 וכ-861 מהתצרוכת הצפויה לשנת 200.

להלן השפעת נגזרי הדס"ל על הרווח והפסד, רווח כולל אחר, ההון ותזרים המזומנים של החברה.

כמו כן, הטבלה להלן כוללת גם ניתוח רגישות המסביר את השתנות תוצאות החברה וההון שלה כתוצאה משינויים בשווי נגזרי הדס"ל. השווי ההוגן של עסקאות גידור הדס"ל לתאריך הדוח על המצב הכספי נקבע תוך שימוש בעקומות מחירי פורוורד מקובלות (רמה 2 – מחירים מצוטטים ומחירים הניתנים לצפייה).

נכון למועד הדוח מחיר השוק של הדס"ל היה כ-181 סנט לגלון ואילו נכון למועד הסמוך למועד אישור הדוח מחיר הדוח מחיר השוק של הדס"ל היה כ-181 סנט לגלון ואילו נכון למועד הסמוך למועד אישור הדוח מחיר זה ירד משמעותית לכ-84 סנט לגלון, בנוסף בחלק מהסכמי המסגרת מול המגדרים נקבעו גם תנאים בהם החברה נדרשת להעביר בטחונות (פקדון כספי נושא ריבית) וזאת כאשר השווי ההוגן של העסקאות חורג מסף הקבוע בהסכם המסגרת. הירידה החדה במחירי הנפט הגולמי והדס"ל הביאה לכך ששויים ההוגן של עסקאות הגידור נכון למועד הסמוך למועד אישור הדוח הינו כ- 184 מיליון דולר לחובת החברה (גידור חלק מהצריכה כפי שהיה צפוי טרם משבר הקורונה עבור השנים ל202-0200), סך הביטחונות שהחברה נדרשה להעמיד הם כ- 48 מיליון דולר. הגדלה והקטנה של הבטחונות נעשית ברמה יומית בהתאם לתנודות בשווי ההוגן של העסקאות מול כל אחד

מהגופים המגדרים. שינויים בערכם של מכשירים פיננסים המיועדים לגידור תזרימי מזומנים, שיש בגינם נכס בסיס והינם אפקטיביים, מוכרים תחילה ברווח הכולל האחר ולאחר מכן נזקפים לדוח על הרווח והפסד, במועד שבו העסקה החזויה המגודרת (רכישת הדס"ל) נרשמת בדוח על הרווח והפסד. היות והיקפי הפעילות של החברה נמוכים משמעותית ביחס לתוכניותיה המקוריות לשנת 2020, הרי שגידור כמויות הדס"ל העודפות אינו אפקטיבי. לכן, תוצאות הגידור בגינם תזקפנה לדוח רווח והפסד בשנת 2000.

	אלפי דולר הרווח הפסד הפסד הפסד הפסד הפטר הפטר הפעה על	אלפי דולר האחר הכולל הרווח הפעה על	אנפי דונר תחברה על הון ההשפעה סך	תזרים מזומנים בגין נגזרים אלפי דולר	גידול בהתחייבות בנכס/קיטון בהתחייבות אלפי דולר
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019 נגזרי דלק סילוני: יתרת נגזרי דלק סילוני					
התכול הגן מטלאוע אהנ גוום ן דינואר 2019					(287,62)
חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים	-	32,363	32,363	-	32,363
תקבול עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים הפסד מפרמיות בגין פקיעת	2,919	(616,2)	-	5,919	(616,5)
נגזרים אשר יועדו כמכשירים מגדרים תשלומי פרמיות עבור מכשירים	(361,1)	961'I	-	-	-
מגדרים	-	-	-	(2,404)	7,404
סה"כ תנועה בנגזרי דלק סילוני	<u> </u>	689'08	32,363	919	31,848
יתרת נגזרי דלק סילוני ליום 13 בדצמבר 2019					5,066
לסול יהנע (דמיליוני דולר) על השווי ההוגן של הנגזרים (ירידה) של 15% במחיר הדס"ל השפעה פוטנציאלית של עלייה/	-	3.88\(T.08)	3.EE\(\7.0E)	-	3.88\(7.08
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2008 נגזרי דלק סילוני: יתרת נגזרי דלק סילוני ליום 1 בינואר 2018					0+9'91
שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים	-	(23,88 4)	(23,884)	-	(23,884)
תקבול עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים הפסד מפרמיות בגין פקיעת	187,4 <u>5</u>	(187,45)	-	187,4 <u>5</u>	(154,751)
נגזרים אשר יועדו כמכשירים מגדרים תשלומי פרמיות עבור מכשירים	(199,1)	199'l	-	-	-
מגדרים סה"כ תנועה בנגזרי דלק סילוני	23,090	<u>(476,84)</u>	<u>-</u> (488,82)	(2,2,3) 868,22	2,213 (46,422)
יתרת נגזרי דלק סילוני ליום 31 בדצמבר 2018					(287,62)
לסוף השנה (במיליוני דולר) על השווי ההוגן של הנגזרים השפעה פוטנציאלית של עלייה/	-	\$.1E\(\$.1E)	4.1E\(4.1E)	•	(4.18)\4.1

ד. נגזרי דלק סילוני: (המשך)

ביאור 18 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

<u>אַן אַן נעיבי אויר לישראל בע"מוֹ אַן אַל אַל נעיבי אויר לישראל בע"מו</u>

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 18 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

G. סיכון מטבע:

בשקלים. בהתאם לכך, שינוי בשער הדולר ביחס לשקל משפיע על ערכן הדולרי של ההוצאות השקליות של החברה. הדולר למול מטבעות אחרים בהם יש לה הכנסות והוצאות, בעיקר בגין מרבית הוצאות השכר המשולמות בישראל עיקר הכנסותיה והוצאותיה של החברה הן בדולר, שמהווה מטבע הפעילות שלה. החברה חשופה לשינויים בשער

להקטנת החשיפה מסיכוני מטבע. בשל שערוך היתרות בדוח על המצב הכספי כאמור. החברה בוחנת מעת לעת את הצורך בשימוש במכשירים נגזרים מהדולר (בעיקר ש"ח). כך, ירידה של 10% בשער החליפין הייתה מביאה להוצאה בסך של כ- 8.8 מיליוני דולר, על נכסים פיננסיים (בעיקר בשל התחייבויות בגין הטבות לעובדים, ראה ביאור 14) הנקובים במטבעות שונים לחברה גם חשיפה מאזנית להיחלשות הדולר מול השקל ומול מטבעות אחרים, וזאת בגין עודף התחייבויות פיננסיות

החשיפה התזרימית הצפויה לשקל: 4-% החודשים הקרובים, 30% לחודשים 6-4 ו- 35% לחודשים 9-7, החודשים הקרובים. החל משנת 2019 עודכנה מדיניות הגידור באופן שנקבעו שיעורי גידור מינימליים לגידור מדיניותה של החברה מאפשרת לה לגדר את חשיפתה התזרימית הצפויה לשקל, בהיקף של עד \$5√ ל-בו'

החריגה מדרישת המינימום אושרה ע"י וועדת הסיכונים. נכון ליום 31 בדצמבר 2019, החברה גידרה כ- 7% בממוצע מהחשיפה התזרימית הצפויה לשקל בשנת 2000. באופן מתגלגל מדי חודש.

שערי פורווד מקובלות (רמה S - מחירים מצוטטים ומחירים הניתנים לצפייה). השווי ההוגן של עסקאות גידור המט"ח נקבע תוך שימוש בשער מט"ח לתאריך הדוח על המצב הכספי בעקומות

דיאורים לדוחות הכספיים המאוחדים אל על נתיבי אויך לישראל בע"ים

ביאור 18 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ה. סיכון מטבע: (המשך)

להלן השפעת נגזרי שע"ח שקל-דולר על הרווח והפסד, רווח כולל אחר, ההון ותזרים המזומנים לשנת 2018:

	השפעה על הרווח הפסד לשנה	קמנע טאטר טכולל טכווט הפעה על	יטדנע זיג עוו עימה טנ	תזרים מזומנים בגין נגזרים	דנינטייבות (קיטון בנכס/קידות בהתחייבות בנכס/קיטון גידול
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019 נגזרי שער חליפין:	Χ ζ <u></u> ΚΙζ	X4Gi LI4L	אנפי דונר	Ν ζGι LIζL	X4Gi LI4L
יתרת נגזרי שקל-דולר ליום 1 בינואר 1009					(929)
שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים	-	7 49'9	7 ∠9'9	-	⊅ ∠9'9
משלום עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים	196,3	(5,361)	-	198,3	(198,3)
שערוך של עסקאות גידור הלוואות ביין יפני (ראה ביאור \$1.ב.\$)	(96)	(2,143)	(852,2)	-	(882,2)
השלמת ריבית בגין גידור הלוואות ביין יפני (ראה ביאור 13.ב.3) עלות פרמיות בגין פקיעת נגזרים אשר יועדו כמכשירים מגדרים שהועברה לרווח	(154)	-	(134)	-	(1 5 7)
והפסד עם פקיעתם	(441)	lbb	-	-	-
משלומי פרמיות עבור מכשירים מגדרים סה"כ תנועה בנגזרי שער חליפין	<u> 475,4</u>	(684)	388,8	(443)	(286) 7 7 7
יתרת נגזרי שקל-דולר ליום 31 בדצמבר 2019					(853,1)
העפעה פוטנציאלית של ירידה/(עלייה) של 10% בשער החליפין על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)	_	7.11/(4.9)	7.11/(4.6)	-	7.11/(4.6)
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2008 נגזרי שער חליפין: יתרת נגזרי שקל-דולר ליום 1 בינואר 2008					-
שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים תשלום עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים	- (3,352)	(879,E) S3E,E	(876,£)	- (3,352)	(876,E) SEE,E
סה"כ תנועה בנגזרי שער חליפין	(3,352)	(929)	(876,8)	(3,352)	(929)
יתרת נגזרי שקל-דולר ליום 31 בדצמבר 2018					(979)
העפעה פוטנציאלית של ירידה/(עלייה) של 10% בשער החליפין על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)	-	8.21\(2.01)	8.21\(2.01)	-	8.51\(2.01)

דאונים לדוחות הכספיים המאוחדים אל על נתיבי אויר לישראל בע"ע אל יאר נתיבי אויר לישראל בע"ע



ביאור 18 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ו. סיכון ריבית:

החברה חשופה לסיכון תזרים בגין ריבית הנובע מהלוואות בשיעורי ריבית משתנים. הסיכון מנוהל ע"י החברה באמצעות שמירה על יחס מתאים בין הלוואות בריבית משתנה להלוואות בריבית קבועה, וכן על ידי שימוש בנגזרי ריבית. פעולות הגידור מוערכות באופן שוטף על מנת להתאימן לתחזיות בדבר שיעור הריבית והסיכון המגודר הרצוי. הבטחת אסטרטגיית גידור אופטימאלית נעשית על ידי התאמת תמהיל הלוואות החברה וביצוע הגנות "גב אל גב" מול לוחות הסילוקין של הלוואות קיימות.

בהתאם למדיניות גידור הריבית של החברה, החברה מגדרת את חשיפתה התזרימית לשער ריבית ה-iboil (חשיפה הנובעת מהלוואות החברה) בהיקף של עד 70% מהיקף החשיפה הכוללת לאופק של עד 5 שנים. החל משנת 2019 עודכנה מדיניות הגידור כך שאופק הגידור יהיה מקביל לאורך החיים של ההלוואה.

להלן השפעת נגזרי הריבית על הרווח והפסד, רווח כולל אחר, ההון ותזרים המזומנים של החברה לשנת 2019. השווי ההוגן של עסקאות גידור הריבית לתאריך הדוח על המצב הכספי נקבע תוך שימוש בעקומות ריבית מקובלות (רמה 2).

\$ 2019						— → ۲-9 <u>/</u>
	השפעה פוטנציאלית של בשיעור הריבית על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)	-	Z.e\(S.e)	Z.6/(Z.e)	-	(2.6)/2.6
	יתרת נגזרי ריבית ליום 31 בדצמבר 2018					(678)
	סה"כ תנועה בנגזרי ריבית	830	(ASE,S)	<u>(464,1)</u>	830	(2,324)
	תקבול בגין עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים	088	(088)	-	088	(088)
	שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים	-	(464,1)	(464,1)	-	(1 64,1)
	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 1802: נגזרי ריבית: יתרת נגזרי ריבית ליום 1 בינואר 1003					9 1 9'l
	השפעה פוטנציאלית של בשיעור הריבית על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)	-	0.12\(4.52)	0.15\(4.55)	-	0.121(4.52)
	יתרת נגזרי ריבית ליום 31 בדצמבר 109					(151,8)
	סה"כ תנועה בנגזרי ריבית	£61,1	(2,452)	(632,1)	1,193	(2,452)
	תקבול בגין עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים	1,193	(561,1)	-	<u>861,1</u>	(561,1)
	שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים	-	(1,259)	(1,259)	-	(1,259)
	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2002: נגזרי ריבית: יתרת נגזרי ריבית ליום 1 בינואר 2019					(629)
		KAGI TIKL IGOOT GEOT GEOT GEOT GEOT GEOT GEOT GEOT	אנק בוגנ עאטר לשנה הרווח הכולל השפעה על	אלפי דולר החברה על הון סך ההשפעה	אלפי דולר מזומנים בגין נגזרים	אלפי דולר בהתחייבות בהתחייבות בברס/קיטון בירות הבות אלפי דולר

ביאור 18 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ו. סיכון ריבית: (המשך)

בשל השפעות משבר הקורונה על הכלכלה העולמית, הייתה ירידה משמעותית בריבית ארוכת הטווח לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, ולפיכך השווי ההוגן של של עסקאות הגידור שביצעה החברה במועד הסמוך לפרסום דוח זה עומד על כ- 49 מליון דולר לחובת החברה. בהתאם להסכמי המסגרת עם הגופים המגדרים, נדרשת החברה להעמיד בטחונות (בצורה של פקדון נושא ריבית) כאשר השווי ההוגן חורג מהסף שנקבע בכל אחד מההסכמים. נכון למועד הסמוך למועד אישור הדוח, נדרשה החברה להעמיד בטחונות כנגד עסקאות גידור הריבית ועסקת גידור היין בהיקף כולל של כ- 23 מליון דולר. הגדלה והקטנה של הבטחונות נעשית ברמה יומית בהתאם לתנודות בשווי ההוגן של העסקאות מול כל אחד מהגופים המגדרים.

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר

אַן װג נעיבי אויר לישראל בע"ימ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור פו - פרוטים לסעיפי דות הרוות וההפסד

אי עכנסוע מעפאגע:

766,771,2 2,141,993 866,990,2 טכנסוע אטעןע (2)194'49 64,236 916,33 סה"כ הכנסות מהטסת נוסעים ומטען (1) 2,113,536 הכנסות מהטסת מטענים במטוס מטען 35,018 *ካ*ረረ'ፘኯ **79**49 סה"כ הכנסות ממטוסי נוסעים 818,870,5 2,034,983 1,967,229 הכנסות מטיסות סאן-דור 93,225 191,76 681,189 הכנסות מהטסת מטען בבטן מטוסי הנוסעים 97,520 102,461 266,88 הכנסות מנוטעים בטיסות סדירות של החברה £77,788,1 1,835,361 889,487,1 הכנסות ממטוסי נוסעים: NAG. LIAL **Х**ЦGı LIЦL אגGı LILL 2017 2019 2018

להלן פירוט של הכנסות החברה מהטסת נוסעים ומטען על פי איזורים גיאוגרפיים:

סה"כ הכנסות מהטסת נוסעים ומטען	2,113,536	787,770,2	2,031,683
אסיה ואפריקה	287,443	300,229	311,715
אירופה	1,035,675	2 ₽6′900′↓	1,012,430
אמריקה	814,067	983,077	702,138
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
	6102	2018	2017
	לשנה שהסתיימה ביום 15 בדצמבר		

(ב) ההכנסות האחרות כוללות, בעיקר, הכנסות ממכירת מוצרי דיוטי פרי, שירותי מזון תעופתי, שירותי תחזוקה לגורמי חוץ, דמי חבר במועדון הנוסעים, שירותי פריקה וטעינה ועוד.

די עוגאוע עפתעט:

ou,,c				
••	1,834,804	7.845,737	1,735,268	
פוגאוע פפּלנפ אטכוע	242,542	€90,64	671, <u>28</u>	
הוצאות הביטחון בניכוי השתתפות המדינה (1)	€0£,4	7 87'7	4,028	
הוצאות צוותי אוויר	ZÞÞ'Þ9	626,89	881,48	
מזון וצידה	₱9Z'l9	797 '69	522,78	
דמי חכירת מטוסים וממעים	66E'9 Þ	818,441	664,811	
פחת נכס זכות שימוש	989'76	-	-	
פטת ציוד <i>בב</i> עלות	119,309	69 t 'ZII *	₽ 62,621 *	
מעבר אווירי ותקשורת אווירית	85,284	90,255	287, 68	
אחזקת מטופים, ציוד טיסה וציוד קרקע	991,721	018,601	115,415	
אצרות ושירותים בנמלי תעופה	212,523	223,745	212,132	
הכ ר ונלווע	649,68 4	096' 1 97	440°18 4	
т <u< td=""><td>€08,674</td><td>523,400</td><td>426,842</td></u<>	€08,674	523,400	426,842	
	אנפי דונר	אני דונר	אנפי דונר	
	2019	2018	2017	
	לשנה שהסתיימה ביום לל בדצמבר			

ר) השתתפות בהוצאות הביטחון - שיעור ההשתתפות המדינה בהוצאות הביטחון של החברה עמד בשנים 2019, 2018 ו- 2017 על 5.7%.

^{*} סווג מחדש - ראה ביאור 9.ב.1

ביאור 19 - פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד (המשך)

ג. הוצאות מכירה:

ou"c	213,802	215,116	209,224	
טוגאוע מכירה אחרות	683,71	780,41 *	* 12,736	
עוגאוע דאן מערכות הפצה	52,633	221,122	20,015	
פרסום זיחסי ציבור	22'096	908,91	785,81	
הכ ר וגלוות	069'09	808,13	99 + ,18	
תמ גוע גסוכנים וגטדטע כבמיסי האשראי	⊅ 6∠' ⊅ 6	£67,801	969,601	
	אנקי בונע	אנקי דונר	X4G, LI4L	
	2019	2018	2017	
	לשנה שהסתיימה ביום לל בדצמבר			

בי עוגאוע ענעגע וכגגוע:

ou"c	139,290	132,461	126,800	
אטנונ	135,55	679'97	878,52	
פחת נכס זכות שימוש	8,573	-	-	
פטע ציוד בבעלות	12,590	413,925	+ 13,264	
T ₁ ดเน	2,410	1,805	2,050	
שכירויות ואחזקת משרד	014,8	8,532	7,582	
עלַאורת	168,1	2,412	3,111	
שירותים מקצועיים	₽8₽, ⊺	10,803	8,193	
הכ כ ונגווע	183,581	99 , 455	70,022	
	אלפי דולר	χζGι LIζL	Χ ζGι L ΙζL	
	5019	2018	7102	
	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			

עי עכנסוע אטבוע' נמן:

ou"c	(86 4 ,S1)	(100,41)	(172,8)
אטכוע	(6)	-	<u>(4)</u>
ביאורים 9.1,9.ז	(061,81)	(145,41)	(866,8)
רווח הון ממימוש רכוש קבוע ופיצוי עקב פגיעת מטוס (ראה			
הוצאות בגין מכניות פרישת עובדים, נטו (ראה ביאור 14'יא)	107	0 7 9	187
	χζGı LIζL	XLG, LILL	χζGι LΊζL
	6102	8102	2017
	אַרע הו	סתיימה ביום 1.	3 בדצמבר

* סווג מחדש - ראה ביאור 9.ב.1

ביאור 19 - פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד (המשך)

הבית בגין הלוואות

ו. הוצאות מימון:

2018 2019 2019 2019			
	4		
אגGı LILL	אנקי דונר		
811,82	870,er		
-	-		
811,8	706,₽		
817	-		
1 96,15	_23,985		
	אלפי דולר 811,62 - 811,8 817		

י – ראה ביאור 2 ד לעניין יישום תקן דיווח כספי בינלאומי 16 SP3 "חכירות".

ז. הכנסות מימון:

OU,,C

ריבית עבור התחייבויות בגין חכירות * עמלות גיוס הלוואות והוצאות בנקאיות אחרות הפרשי שער בגין יתרות שאינן דולריות

ou"c	687,3	3,201	584,5
הפרשי שער בגין ימרות שאינן דולריות ואחרות	3,042	t61	1,443
ריבית בגין פיקדונות בנקים לדמן קצר	∠ታ ∠'ፘ	3,007	2,0 4 0
			
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
	2019	2018	7102
	לשנה שהסתיימה ביום 1 <i>2 בדצמבר</i>		

ביאור 20 - דיווח מגזרי

במהלך חודש פברואר 2018, כפועל יוצא של מינוי מר גונן אוסישקין למנכ"ל החברה, שהינו מקבל ההחלטות התפעוליות הראשי של החברה (MOOD), חלו שינויים במידע הנסקר על ידו לצורך הקצאת משאבים באופן שוטף. בהתאם למתכונת החדשה של הדיווחים, לחברה מגזר פעילות יחיד שמטרתו למקסם את רווחיות רשת הנתיבים שלה בכללותה. לאור זאת, לא מוצגות תוצאות החברה בחלוקה למגזרים.

ביאור 21 - מברות בנות

א. פירוט החברות שבבעלות החברה:

(t) אן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ ("סאן דור"):

פעילות טיסות השכר של הקבוצה, מבוצעת באמצעות סאן דור (חברה בבעלותה המלאה של החברה). סאן דור פועלת כמארגן תיירות לסיטונאים וליחידים ומשווקת טיסות סדירות וטיסות שכר, הן על ידי החכרת קיבולת מטוסים שלמים לצד ג', או קיבולת חלקית של מטוס למספר שותפים במחירים מוסכמים מראש, או מכירה ישירה.

החל משנת 2011, סאן דור פועלת כמארגן היירות, תוך שמירה על המותג "סאן דור" בטיסות הסדירות ובטיסות השכר המשווקות על ידה ומבוצעות על ידי החברה (בימי אמצע השבוע) ועל ידי חברות תעופה אחרות (בטיסות סוף שבוע וחגים).

ביאור 21 - חברות בנות (המשך)

א. פירוט החברות שבבעלות החברה: (המשך)

(2) ת.מ.מ. תעשיות מזון מטוסים (נמל תעופה בן גוריון) בע"מ ("תמ"מ"):

תמ"מ (חברה בבעלותה המלאה של החברה) עוסקת בעיקר בייצור ואספקה של ארוחות מוכנות כשרות לחברות תעופה. בנוסף, מספקת תמ"מ בין היתר, שירותי הסעדה למוסדות. מקום מושבה של תמ"מ הוא ישראל. מפעלה ומשרדיה נמצאים בנמל התעופה בן גוריון. החברה היא הלקוח העיקרי של תמ"מ.

בחודש דצמבר 100S, חתמה תמ"מ עם רשות שדות התעופה על הסכם למתן הרשאה לייצור, שינוע, פריקה, טעינה ואספקה של מזון, שתייה ומוצרים נלווים למטוסים בנתב"ג, זאת בהמשך לזכייתה של תמ"מ בחודש אוגוסט 2006 במכרז חוזר אשר פרסמה רשות שדות התעופה לקבלת עד 3 הרשאות לייצור, שינוע, פריקה, טעינה ואספקה של מזון ומוצרים נלווים למטוסים ("המכרז"). בהתאם לתנאי המכרז, תבנה תמ"מ ותפעיל מבנה, חלף המבנה הקיים, לאספקת מזון למטוסים במשך כ-25 שנים. ההשקעה בהקמת המבנה הנ"ל, תחזוקתו ודמי ההרשאה השנתיים שתמ"מ תידרש לשלם לרש"ת, אינם בסכומים מהותיים לחברה.

בחודש דצמבר 2002, קיבלה ממ"מ הודעה מאת רש"ת, לפיה ניתן אישור הממשלה לתקציב, אשר היווה תנאי מתלה לתחילת הפעילות מכוח המכרד והחברה החלה בפעילות מכנון של המבנה. בהתאם להסכם כאמור, נדרשת תמ"מ להשלים את בניית המבנה עד סוף שנת 2000. יצוין, כי נוכח השלכות משבר ה"קורונה" על פעילות החברה, החברה לא המשיכה בתהליך הקמת המבנה ופרויקט הקמת המבנה הוקפא. החברה פנתה לרש"ת בבקשה שעם סיום המשבר, ידונו הצדדים בהמשך.

(E) בורנשטיין קייטררס אינק (ארה"ב) - ("בורנשטיין"):

עיסוקה העיקרי של בורנשטיין (חברה בבעלותה המלאה של החברה), הרשומה בארה"ב והפועלת בסמוך לנמל התעופה ע"ש קנדי בניו-יורק, הוא ייצור ואספקה של ארוחות מוכנות כשרות לחברות תעופה ולמוסדות אחרים. החברה הינה הלקוח העיקרי של בורנשטיין.

(ויסופרסטאר הולידייז לימיטד (אנגליה) - ("סופרסטאר"):

סופרסטאר (חברה בבעלותה המלאה של החברה), הינה סיטונאית תיירות המשווקת חבילות תיור בבריטניה לסוכני נסיעות ולנוסעים ומוכרת כרטיסי טיסה במחירים מוזלים על קווי החברה. לסופרסטאר פעילות במספר מדינות נוספות.

(5) כתית בע"מ ("כתית"):

כתית (חברה בבעלותה המלאה של החברה) מפעילה מספר מסעדות לעובדי החברה בנמל התעופה בן גוריון, ואת שירותי ההסעדה בטרקלין המלך דויד בנמל התעופה בן גוריון.

(a) קוקפיט חדשנות בע"מ ("קוקפיט"):

קוקפיט הוקמה בשנת 2015 על ידי החברה, ומהווה זרוע הפעילות של החברה כחממה למיזמי השקעה הנושקים לתחום התעופה, הן בהיבט של תמיכה פיננסית והן בהיבט של שיתוף פעולה עם החברה לצורך קידום המיזמים.

בחודש דצמבר 100S, התקשרו קוקפיט, החברה ו-HdmD bnshəstiw2 fəmuoD əlsə (להלן - "fəmuoD əlsə"), חברה בת של quonD əlsə (חברה בינלאומית בתחום אספקת מזון לחברות תעופה) בהסכם הקצאת מניות, לפיו הוקצו ל- fəmuoD əlsə c- %S.01 ממניות קוקפיט (בדילול מלא), זאת בתמורה להשקעה של famuoD əlsə בקוקפיט בסכום של 2.5 מיליון דולר. נכון למועד הדוח מחזיקה החברה בכ- %9.08 ממניות קוקפיט ובואינג ו- famuoD əlsə מחזיקות בכ- %9.8 ו- %S.01 (בדילול מלא), בהתאמה. בגין עסקה זו הכירה החברה בהון המיוחס לבעלים של 1.6 מיליון דולר, ובזכויות שאינן מקנות שליטה בסך של 7.0 מיליון דולר. יצוין, כי ההפסד המיוחס לזכויות שאינן מקנות שליטה של קוקפיט הנו זניות.

ביאור 21 - חברות בנות (המשך)

א. פירוט החברות שבבעלות החברה: (המשך)

החברה מחזיקה ב- 90.00 מפליי אין, ויתרת הזכויות מוחזקות ע"י חברת הפניקס סוכנויות ביטוח 1889 בע"מ ("הפניקס"), חברה בבעלות מלאה של הפניקס חברה לביטוח בע"מ, וחברה שהוקמה על ידי הפניקס והחברה ומשמשת כשותף כללי (20.0%) ("השותפות"). במסגרת זו, השותפות תפעיל סוכנות ביטוח אשר תעסוק בשיווק ומכירה של מוצרי ביטוח הן בתחום הנסיעות והן בתחומים אחרים, בין היתר, ללקוחות מועדון הנוסע המתמיד של החברה. יצוין, כי למועד הסמוך למועד אישור הדוח, טרם קיבלה סוכנות הביטוח את הרישיון הנדרש לצורך פעילותה באופן עצמאי ועל כן, נכון למועד זה, הפעילות נעשית באמצעות חברת הביטוח הפניקס וסוכנות מורשית הקשורה להפניקס.

ב. תרגום דוחות כספיים של חברות מוחזקות שמטבע הפעילות שלהן שונה מדולר:

לצורך הצגת הדוחות הכספיים המאוחדים, הנכסים וההתחייבויות של אותן חברות מוצגים בדולר עפ"י שערי החליפין שבתוקף לתום תקופת הדיווח, וכן פריטי הכנסות והוצאות מתורגמים לפי ממוצע שערי החליפין בתקופת הדיווח. הפרשי התרגום המתייחסים, מוכרים ברווח הכולל האחר במסגרת "הפרשי שער בגין תרגום פעילויות חוץ", ויסווגו לרווח או הפסד במועד מימוש פעילות החוץ בגינה נוצרו הפרשי התרגום.

ג. עסקאות והתקשרויות מהותיות עם חברות הבת:

כאמור בביאור Sא. החברה לא כללה בדוחות התקופתיים לשנים מידע כספי נפרד בהתאם להוראות תקנה 3.ג. לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-70% בשל זניחות תוספת המידע.

בעדכע ביימות התקשישות עם החברות המוחזקות שלה כמפורט להלן:

		היקף הפעילות לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר	
		5019	2018
טדנע	סוג הפעילות	אגפי דוגר	אנפי דונר
סאן דור	החכרת מטוסים ומתן שירותים נלווים	82,558	090,88
ជជ"'ជ	רכישת מזון לטיסות החברה מנת <u>ב</u> "ג	31,402	961,62
לורנשטיין	רכישת מזון לטיסות החברה מניו-יורק	894,7	062,8
סופעסטאנ	מכירת כרטיסי טיסה וסידורי קרקע	986,8	946,3
כעית	הסעדות לעובדים ושירותי מזון בטרקלין המלך דוד בטרמינל 3	5,212	5,243

א. בעלת השליטה בחברה:

החל מחודש ינואר 2005, חברת כנפיים אחזקות בע"מ (להלן: "**כנפיים**"), אשר בשליטת משפחת בורוביץ ובעלי שליטה נוספים, הינה בעלת השליטה בחברה. נכון ליום 31 בדצמבר 2019 מחזיקה כנפיים ב-35.9% ממניות החברה.

להלן תיאור כללי של העסקאות עם כנפיים וחברות שלבעלי השליטה בחברה יש בהן עניין אישי, מאפייניהן והיקפן:

במסגרת ההכנסות מהפעלה בשנים 2019, 2018 ו-2017 נכללו הכנסות מחברה בשליטת כנפיים בסך של כ- 151,1, 44.2,1 וכ- 297 אלפי דולר בהתאמה.

במסגרת הוצאות ההפעלה בשנים 2019, 2018 ו-2017 נכללו עסקאות עם כנפיים וחברות שלבעלי השליטה בחברה יש בהן עניין אישי בסך של כ- 2014, 245 וכ- 133 אלפי דולר בהתאמה.

במסגרת הוצאות המכירה בשנים 2019, 2018 ו-2017 נכללו עסקאות באמצעות צד שלישי עם חברות שלבעלי השליטה בחברה יש בהן עניין אישי, בתחום הפרסום, בסך כולל של כ-241, 742 וכ-251 אלפי דולר בהתאמה.

במסגרת הוצאות הנהלה וכלליות בשנים 2019, 2018 ו-2017 נכללו הוצאות בגין ביטוח דירקטורים, בסך של כ-37, 78 וכ- 141 אלפי דולר.

לעניין ההסכם לביטוח קבוצתי, ראה סעיף $L(\Sigma)(L)$ להלן.

עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים:

(1) עסקאות עם בעל שליטה:

τ.

(א) דירקטורים ונושאי המשרה בקבוצה מבוטחים בביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה במסגרת פוליסת ביטוח קבוצתית שנערכת על ידי כנפיים לנושאי המשרה בה, בחברות בנות ובחברות קשורות, זאת בהתאם לעסקת המסגרת אשר אושרה על ידי אסיפה כללית שנתית ומיוחדת של בעלי המניות של החברה ביום 29 בנובמבר 2007, ובהתאם למדיניות התגמול של החברה ("עסקת המסגרת"), לרכישה במשותף של פוליסת ביטוח לדירקטורים ונושאי משרה בחברה ובחברות הבת שלה (לרבות ביחס לבעלי שליטה בחברה המכהנים כדירקטורים ונושאי משרה), כפי שיכהנו בחברה מעת לעת, וזאת לתקופה של 3 שנים נוספות מיום 28 בדצמבר 2017, ועד ליום 27 בדצמבר 2000.

ביום 11 באוגוסט 2002 אישרה ועדת הביקורת ותגמול וביום 13 באוגוסט 2002, אישר דירקטוריון החברה המשך התקשרות, באמצעות כנפיים, עם מנורה מבטחים ביטוח בע"מ לחידוש הפוליסה לביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה, כולל דירקטורים הנחשבים לבעלי שליטה בחברה, לביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה, כולל דירקטורים הנחשבים לבעלי שליטה בחברה, למכהנים ולאו כפי שיכהנו מעת לעת בחברה, בחברות הבנות ובחברות הקשורות של החברה, לתקופה נוספת החל מיום 1 באוגוסט 2009 ועד ליום 31 ביולי 2000 על פי עסקת המסגרת. גבול האחריות במסגרת פוליסת הביטוח הנרכשת תואם את תנאי עסקת המסגרת האמורה, ועמד על 700 (מאה) מיליון דולר ארה"ב. בנוסף לגבולות האחריות הנ"ל זכאים המבוטחים להוצאות הגנה משפטית סבירות מעבר לגבול האחריות הנקוב לעיל, בהתאם לחוק חוזה ביטוח התשמ"א-1891.

בהתאם לתנאי הפוליסה ולעסקת המסגרת, חלקה של החברה בדמי הביטוח הינו סך של כ-037,821 אלפי דולר ארה"ב לשנה, המהווים 70% מסך דמי הביטוח בגין הפוליסה הקבוצתית לאור המלצות יועצי הביטוח בהתחשב בפרמטרים שונים שנבחנו על ידם-הון עצמי, מאזן וניסיון תביעות (כנפיים נושאת בכ- 70% הנוספים מתוך דמי הביטוח), ההשתתפות העצמית הינה בין 10 ל-55 אלפי דולר ארה"ב (בהתאם לסוג ומהות התביעה).

ועדת הביקורת ותגמול אישרה בהתאם לתקנה 1ב1 לתקנות החברות (הקלות בעסקאות עם בעלי עניין), התש"ס-2000 ("**תקנות ההקלות**"), כי תנאי ההתקשרות הינם בהתאם למדיניות התגמול של החברה. כמו כן, ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה אישרו את ההתקשרות בהתאם להוראות תקנה 2(3) ו-1ב(3) לתקנות ההקלות וקבעו כי ההתקשרות תואמת את התנאים שנקבעו בעסקת המסגרת.

(U)

כמו כן, ועדת הביקורת ותגמול והדירקטוריון אישרו כי ההתקשרות הינה זהה לכל נושאי המשרה בחברה, לרבות נושאי המשרה מקרב בעלי השליטה כפי שהיו וכפי שיהיו מעת לעת, הינה בתנאי שוק ואינה עשויה להשפיע באופן מהותי על רווחיות החברה רכושה או התחייבויותיה.

- ביום 29 בנובמבר 1702, אישרה מחדש אסיפה כללית שנתית ומיוחדת של בעלי מניות של החברה הענקת כתבי שיפוי לדירקטורים של החברה, לרבות דירקטורים הנמנים על בעלי השליטה בחברה (כיום - ה"ה תמר מוזס בורוביץ וסופיה קימרלינג), לתקופה של שלוש שנים החל מיום 29 בדצמבר 102 וכן תיקון כתבי השיפוי לכלל נושאי המשרה בחברה.
- (ג) רו"ח נמרוד בורוביץ ("נמרוד"), מונה ביום 11 בדצמבר 100S, לתפקיד סמנכ"ל אסטרטגיה,
- הצטיידות מטוסים ופיתוח עסקי. נמרוד הינו בנו של מר דוד בורוביץ (מבעלי השליטה בכנפיים, בעלת השליטה בחברה, שהינו בעלה של תמר מוזס בורוביץ, סגנית יו"ר הדירקטוריון ומבעלי השליטה בכנפיים) ואחיינו של פרופ' ישראל (איזי) בורוביץ מבעלי השליטה בכנפיים. לפיכך, ההתקשרות אושרה כעסקה שלבעל שליטה בחברה
- יש בה עניין אישי. ביום 15 בינואר 2020, אישרה אסיפת בעלי מניות מיוחדת של החברה, לאחר קבלת אישורי ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, את עדכון תנאי העסקתו של נמרוד כמפורט להלן: העלאת שכרו החודשי (ברוטו) לסך של 61 אלפי ש"ח (צמוד לעליה במדד) וכן התאמת יתר תנאי העסקתו לתנאים דומים למנהלים בדרגה דומה (סמנכ"ל) בחברה החל מיום 1 בפברואר 2000. להפחתת שכרו של
- נמרוד לאור משבר הקורונה ראו ביאור 1 לדוחות הכספיים. נמרוד מועסק בחברה החל מחודש מרץ 2009 בתפקידים שונים. תנאי ההעסקה של נמרוד הקודמים, כפי שאושרו על ידי אסיפת בעלי המניות של החברה ביום 28 ביוני 7017, (לאחר קבלת אישורי ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה), עת מונה כסגן סמנכ"ל לאסטרטגיה, הצטיידות
- מטוסים ופיתוח עסקי של החברה, היו כמתואר להלן: (א) שכר חודשי (ברוטו) בסך של 48 אלפי ש"ח צמוד למדד; (ב) הפרשות לביטוח מנהלים וקרן השתלמות כמקובל בחברה והעמדת רכב מטעם החברה; ו- (ג) זכאות לכרטיסי טיסה כמקובל בחברה.
- (T) גב' דגנית פלטי ("דגנית") מכהנת החל מחודש מרץ PDOS, כסמנכ"ל הכספים של החברה. ביום SS במאי SDOS, אישר דירקטוריון החברה (לאחר אישורה של ועדת הביקורת ותגמול), את עדכון הסכם העסקתה של דגנית והעלאת שכרה, לסך של 88 אלפי ש"ח (צמוד לעליה במדד) החל מחודש אפריל SDOS. יתר תנאי העסקתה של דגנית הינם בדומה למנהלים בדרגה דומה (סמנכ"ל) בהתאם למדיניות תגמול נושאי משרה של החברה. בעלה של דגנית מכהן כדירקטור בכנפיים, בעלת השליטה בחברה ובנוסף קיימים קשרים עסקיים בין חברה בבעלות הזוג פלטי לחברות בשליטת הגב' תמר מוזס בורוביץ, סגנית יו"ר הדירקטוריון ומבעלי השליטה בכנפיים. לפיכך ההתקשרות אושרה כעסקה שלבעל שליטה עניין אישי בה ואשר סווגה כלא חריגה. להפחתת שכרה של דגנית לאור משבר הקורונה ראו ביאור 1 לדוחות הכספיים.
- ביום 6 במרץ 1028 אישרה אסיפת בעלי מניות מיוחדת של החברה, לאחר קבלת אישור ועדת ביום 6 במרץ 2018 אישרה אסיפת בעלי מניות מיוחדת של החברה, לאחר קבלת אישור ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, את הארכת התקשרות החברה בהסכם העסקתה של גב' דלית מוזס ("דלית") בחברה למשך תקופה של 3 שנים מיום 1 ביוני 2004, וכן את עדכון תנאי העסקה כמפורט להלן. דלית הינה רעייתו של מר ארנון (נוני) מוזס, אחיה של גב' תמר מוזס בורוביץ, המכהנת כסגנית יו"ר דירקטוריון החברה ומבעלי השליטה בחברה. לפיכך, ההתקשרות אושרה כעסקה שלבעל שליטה בחברה יש בה עניין אישי. בהתאם לאישור האסיפה, עודכנו תנאי העסקתה של דלית לתקופה של שלוש שנים, כדלקמן: (א) דלית קודמה בדרגה אחת, לדרגת מנהלת יחידה במועדון הוצאות רכב כמקובל בחברה; (ב) ככל שיוענקו מענקים לעובדי החברה, תהא דלית זכאית למענק הוצאות רכב כמקובל בחברה; (ב) ככל שיוענקו מענקים לעובדי החברה, תהא דלית זכאית למענק הממוצע (במונחי שכר ברוטו בגין 70% משרה) לעובדים עד דרגתה ובתנאים נוספים שנקבעו. בנוסף המעוצל לוחלים וקרן השתלמות), ימי חופשה והבראה כמקובל בחברה, וכן למועד פרסום הדוח, דלית הינה בחל"ת.

(1)

(א)

- ביום 3 בדצמבר 2019, אישרה האסיפה הכללית, במסגרת אישור מדיניות התגמול של נושאי המשרה של החברה לשנים 2202-0202, את התגמול לו זכאים חברי דירקטוריון החברה לשלוש שנים נוספות, לרבות דירקטורים הנמנים על בעלי השליטה בחברה ולמעט יו"ר הדירקטוריון שתנאי תגמולו אושרו באופן פרטני. יצוין כי, הדירקטורים החיצוניים והבלתי תלויים, זכאים לגמול השתתפות בישיבות וגמול שנתי, כמפורט במדיניות התגמול ואינם זכאים להטבות בכרטיסי טיסה, יצוין כי לצורך חישוב שווי ההטבה של כרטיסי טיסה המפורטים לעיל, חושב שוויו של כרטיס טיסה על פי שוויו לצורכי מס, בהתבסס על התעריפים המקובלים בחברה. להפחתת גמולם של הדירקטורים לאור משבר הקורונה ראו ביאור 1 לדוחות הכספיים.
- לו) זכויות יו"ר הדירקטוריון הפורש פרופ' ישראל (איזי) בורוביץ לכרטיסי טיסה בחברה לו ולבני משפחתו פרופ' ישראל (איזי) בורוביץ הינו אחד מבעלי השליטה בכנפיים, בעלת השליטה בחברה. העסקה אושרה על ידי ועדת הביקורת, דירקטוריון החברה וכן על ידי האסיפה הכללית מיום 30 בדצמבר 8002.
- (S) עסקאות זניחות או עסקאות לא חריגות עם בעל שליטה:

עסקאות שאינן חריגות ואינן זניחות עם בעל שליטה

החברה מתקשרת מעת לעת עם חברות הביטוח בהסכמי ביטוח אוויריים. החל משנת 2006, בסמוך לאחר שכנפיים נעשתה בעלת השליטה בחברה, הצטרפה כנפיים לפוליסת הביטוחים האוויריים של החברה ותנאי ההתקשרות בין הצדדים הוסדרו בהסכם ביטוחים אוויריים, אשר חודש מדי שלוש שנים ("הסכם הביטוחים האוויריים"). עם סיום תקופת הארכת ההסכם האחרונה (ביום 25 בנובמבר 2017), הוחלט לשנות את מבנה ההתקשרות בהסכם הביטוחים האוויריים באופן שגלובל ליסינג כנפיים בע"מ ("גלובל ליסינג"), חברה ציבורית בשליטת כנפיים, תתקשר עם החברה בהסכם ביטוחים אוויריים חלף כנפיים וכן הוחלט לערוך פוליסות ביטוח נפרדות עבור החברה וגלובל ליסינג חלף פוליסת ביטוח אחת כפי שנעשה עד כה. ביום 19 בנובמבר 2017 וביום 21 בנובמבר 7007 ביטוח אחת כפי שנעשה עד כה. ביום 19 בנובמבר 7007 וביום 21 בנובמבר 7007 ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, בהתאמה, את התקשרות החברה עם גלובל ליסינג בהסכם לתקופה של שלוש שנים שסיומה ביום 25 בנובמבר 2000 ("ההסכם המעודכן"), מעת לעת. בהתאם להסכם, גלובל ליסינג משלמת לאל על דמי אדמיניסטרציה בגין טיפולה של אל על בפוליטות האמורות.

אישור ועדת הביקורת ותגמול והדירקטוריון להתקשרות בהסכם המעודכן ניתן לתקופה של שלוש שנים, כאשר לחברה תעמוד הזכות לבטל את ההתקשרות בקרות אירועים מסויימים כפי שנקבע בהסכם המעודכן. בנוסף, לכל צד תינתן הזכות להביא את ההסכם לכלל סיום, מכל סיבה שהיא ועל פי שיקול דעתו, ובלבד שהודיע על כך לצד השני לפחות 60 ימים מראש.

בהתאם לסעיף TFF (Tא) לחוק החברות, התשנ"ט — 1999 ("חוק החברות"), סיווגה ועדת הביקורת וחגמול את ההתקשרות עם גלובל ליסינג כ"עסקה לא חריגה" וקבעה כי ההתקשרות הינה במהלך העסקים הרגיל של החברה, בתנאי שוק ואינה עשויה להשפיע באופן מהותי על רווחיות החברה, רכושה או התחייבויותיה. דירקטוריון החברה אישר את ההתקשרות עם גלובל ליסינג וקבע כי ההתקשרות הינה לטובת החברה.

דירקטוריון החברה אישר התקשרויות של החברה עם קבוצת ידיעות אחרונות, כמפורט להלן: (1) התקשרות לרכישת שטחי פרסום באמצעי המדיה השונים שבבעלות קבוצת ידיעות אחרונות (אושרה בחודש דצמבר Thos); (2) התקשרות לרכישת עיתונים ומגזינים בישראל (אושרה בחודש דצמבר 2005) ובניו יורק (אושרה בחודש דצמבר 2003) מקבוצת ידיעות אחרונות המיועדים לחלוקה לנוסעים 2002) ובניו יורק (אושרה בחודש דצמבר 2013) מקבוצת ידיעות אחרונות המיועדים לחלוקה לנוסעים בטיסות החברה; (3) התקשרות לרכישת מנויים לעיתונים מקבוצת ידיעות אחרונות עבור מנהלים בחברה (אושרה בחודש נובמבר 2013); (4) התקשרות עם צד שלישי אשר מספק פלטפורמה לקריאה בטיסה של עיתונים ומגזינים, בין היתר, שבבעלות קבוצת ידיעות אחרונות (אושרה בחודש אפריל 2013, התקשרות חברת תור אויר לישראל בע"מ ("איירתור") עם אתר פאינטרנט "ביג דיל" שבבעלות TBMY (מקבוצת ידיעות אחרונות), אשר במסגרתה יפיץ אתר "ביג דיל" עבור איירתור כרטיסי טיסה בתנאים דומים לשיתופי הפעולה של איירתור עם גופים אחרים דיל" עבור איירתור בחודש פברואר 2013, יצוין כי החברה מחזיקה במחצית מהון המניות של איירתור. (אושרה בחודש פברואר 2013). יצוין כי החברה מחזיקה במחצית מהון המניות של איירתור.

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

(r)

יו"ר דירקטוריון החברה והינה מבעלי השליטה בכנפיים, בעלת השליטה בחברה. הואיל וקבוצת ידיעות אחרונות הינה בשליטת אחיה של גב' תמר מוזס – בורוביץ, אשר מכהנת כסגנית ההתקשרויות עם קבוצת ידיעות אחרונות סווגו כעסקאות שלבעל שליטה בחברה יש בהן ענין אישי

בחן את ההתקשרויות הנ"ל והגיע למסקנה, כי ההתקשרויות הינן לטובת החברה. ועדת הביקורת ותגמול קבעה, כי ההתקשרויות הנ"ל אינן מהוות עסקאות חריגות. דירקטוריון החברה

בחן את ההתקשרויות הנ"ל והגיע למסקנה, כי ההתקשרויות הינן לטובת החברה. ההתקשרויות הנ"ל אינן מהוות עסקאות חריגות וכן אישרה התקשרויות אלה. דירקטוריון החברה כהתקשרויות שלבעל שליטה בחברה יש בהן עניין אישי. ועדת הביקורת ותגמול קבעה, כי וכיו"ר דירקטוריון כנפיים, מכהן כיו"ר דירקטוריון SAD. לפיכך, התקשרויות החברה עם SAD סווגו מחזיקה ב-80 מהונה המונפק והנפרע של 8AD וכן מר שלמה חנאל, המכהן כדירקטור בחברה מיוצגות על ידי AD בישראל וכן מספקת AD לחברה שירותים אלה, במידת הצורך. כנפיים ישראל בע"מ ("SAD"), אשר במסגרתן מספקת החברה שירותי תחזוקת קו לחברות תעופה אשר (1) בחודש אפריל 1102, אישר דירקטוריון החברה את התקשרויות החברה עם חברת קיו. איי. אס

(אשר לא אושרו במועד) והן משירותי תחזוקת הקו (אשר אושרו במועד כאמור), הנזכרים לעיל. שירותי התחזוקה מחברת SAD, כלומר הן ההכנסות ממתן שירותי תחזוקת ציוד קרקע ל – SAD 2016-100 נכללו במסגרת הביאור על סך הכנסות החברה מעסקאות עם בעלי עניין, כל הכנסות זניחה" בהתאם להגדרה המפורטת להלן. יצוין כי במסגרת הדוחות הכספיים של החברה לשנים החברה. כמו כן, אישר דירקטוריון החברה כי ההתקשרות עם AAD בשנת 2019 הינה "עסקה ההתקשרות. דירקטוריון החברה בחן את ההתקשרות. והגיע למסקנה, כי ההתקשרות הינה לטובת קודם לכן. ועדת הביקורת ותגמול קבעה, כי ההתקשרות אינה מהוות עסקה חריגה וכן אישרה את הצדדים. בשל טעות אנוש, ההתקשרות לא הובאה לאישור האורגנים של החברה כנדרש על פי דין, שבבעלות AAD ("שירותי תחזוקת ציוד קרקע" או "ההתקשרות"), זאת על פי מחירון שהוסכם בין במסגרתה מעניקה החברה ל – SAD, החל משנת 2010, שירותי תיקונים ותחזוקה לכלים שונים (S) בחודש אוגוסט 2019, אישר ואישרר דירקטוריון החברה, את התקשרות החברה עם SAΩ, אשר

והגיע למסקנה, כי ההתקשרויות הינן לטובת החברה. עסקאות מריגות ואישרה את ההתקשרויות כאמור. דירקטוריון המברה בחן את ההתקשרויות הנ"ל המפורטת לעיל, וזאת לאחר שוועדת הביקורת ותגמול קבעה כי ההתקשרויות הנ"ל אינן מהוות שירותי תחזוקת ציוד קרקע החל מיום 1 בינואר 2000 ועד ליום 31 בדצמבר 2202, במתכונת בחודש דצמבר 2019, אישר דירקטוריון החברה את הארכת התקשרות החברה עם 2AD למתן

להכנסות ו/או הוצאות החברה, לפי העניין. היקפי התקשרויות אלה נכללים בנתונים הכספיים שלהלן. יצוין כי כלל ההתקשרויות המפורטות בסעיף בS(א) עד בS(ג)(S) (נולל) לעיל, אינן מהותיות בהתייחס

עסקאות שאינן חריגות ושהינן זניחות עם בעל שליטה

תיחשב כ"עסקה זניחה" אם מתקיימים בה כל התנאים הבאים:

הנזכרים לעיל, יכונו "עסקת בעל עניין" או "עסקאות בעל עניין").

ובתקנה 64 לתקנות ניירות ערך (פרטי תשקיף וטיוטת תשקיף - מבנה וצורה), התשכ"ט-6991 (סוגי יש עניין אישי באישורה, נקבוע בתקנה S2 לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970 עסקה של החברה, תאגיד בשליטתה וחברה מאוחדת או כלולה שלה, עם בעל שליטה או שלבעל השליטה משמשים את החברה גם לבחינת היקף הגילוי בדוח תקופתי ובתשקיף (לרבות בדוחות הצעת מדף) לגבי או חברה מאוחדת או חברה כלולה שלה, עם בעל עניין בה, כ"עסקה זניחה". כללים וקווים מנחים אלו ביום 18 במרץ 2014, קבע דירקטוריון החברה את הקווים המנחים והכללים לסיווגה של עסקה של החברה "עסקה זניחה"

בעל עניין. הנעשית במהלך העסקים הרגיל של החברה, בתנאי שוק ושאין לה השפעה מהותית על החברה, בהתאם לכך, קבע הדירקטוריון כי בהיעדר שיקולים איכותיים מיוחדים העולים מכלל נסיבות העניין, עסקת

העסקאות הקבועים בתקנות דוחות כספיים בתקנות דוחות תקופתיים ומיידיים ובתקנות פרטי תשקיף

- א. היקף ההתקשרות השנתי (על בסיס שנה קלנדרית) הנקוב בה אינו עולה על 1 מיליון ש"ח. במקרה ובו בהתקשרות מסוימת אין לחברה את מלוא הזכויות והחובות בעסקה נשוא ההתקשרות, תיבחן
- ההתקשרות לפי חלקה היחסי של החברה בעסקה. ב. החברה אינה נדרשת לדווח בדיווח מיידי על העסקה על פי תקנות דוחות תקופתיים ומיידיים או על פי דין אחר.
- ג. העסקה אינה עוסקת בתנאי כהונה והעסקה (כהגדרתם בחוק החברות, התשנ"ט-9991 להלן -"חוק החברות") של בעל עניין או קרובו.

ככלל, כל עסקת בעל עניין תיבחן בנפרד לצורך בחינת סיווגה כ"עסקה זניחה" על בסיס אמת המידה הרלבנטית בדוחות הכספיים המבוקרים המאוחדים והשנתיים האחרונים של החברה. אמות מידה רלוונטיות לבחינת עסקה הינן למשל: (1) סך המכירות נשוא עסקת בעל העניין; (2) סך עלות המכירות נשוא עסקת בעל העניין; (3) היקף הנכסים נשוא עסקת בעל העניין; (4) היקף ההתחייבויות נשוא עסקת בעל העניין; או (5) היקף ההוצאה או התמורה נשוא עסקת בעל העניין.

במקרים בהם, לפי שיקול דעתה של החברה, כל אמות המידה המזכרות לעיל אינן רלוונטיות לבחינת זניחותה של עסקת בעל העניין, תיחשב העסקה כעסקה זניחה, בהתאם לאמת מידה רלוונטית אחרת, שתיקבע על-ידי החברה ובלבד שאמת המידה הרלוונטית המחושבת לעסקה זו תהא בהיקף שלא יעלה על 1 מיליון ש"ח בשנה קלנדרית.

על אף האמור לעיל, עסקאות נפרדות המהוות חלק מאותה התקשרות או עסקאות מתמשכות או עסקאות דומות מאד המתבצעות באופן תדיר וחוזר, ייבחנו כעסקה אחת על בסיס שנתי קלנדרי לצורך בחינת הסיווג כעסקה זניחה ובמקרים כאמור היקף ההתקשרות המצטבר במהלך שנה קלנדרית לא יעלה על 1 מיליון ש"ח.

במהלך שנת הדוח ועד למועד הגשתו, היו לחברה עסקאות עם גופים אשר לבעלי שליטה בחברה

יש בהן עניין אישי ואשר הינן בגדר "עסקאות זניחות", מסוגים ובעלות מאפיינים כדלקמן: התקשרות להובלת מטען (עיתונים) מנמל התעופה בן גוריון לנמל התעופה קנדי בניו-יורק; ממן הטבות בכרטיסי טיסה לידיעות אחרונות על פי הסכם לקוח עסקי; קבלת שירותי פרסום בתחום החצות; מתן וקבלת שירותי שינוע לצורך העלאת והורדת נוסעים ממטוסים; שיתוף פעולה האינחרני של לקוחות יוקרה של החברה בטרקלין דן ולקוחות יוקרה של חברות זרות בטרקלין האינחרני של החברה; שירותי שינוע לצורך העלאת והורדת נוסעים ממטוסים; מתן חסויות לכנסים, מתן שירותים שונים בתחום המזון על ידי חברת הבת, תמ"מ; זכן מתן שירותי תחזוקת ציוד קרקע

לחברת CAD. ההתקשרויות הנ"ל אושרו על ידי הדירקטוריון כ"עסקאות זפיחות", זאת לאחר סיווגן על ידי ועדת הביקורת ותגמול כהתקשרויות לא חריגות בהתאם לאמות המידה המפורטות לעיל.

(5) עסקאות עם בעלי עניין:

- (ב) עסקאות חריגות עם בעלי עניין:
- (1) בחודש נובמבר 2003, אישרו ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, תיקון והארכה של הסכם המסגרת של החברה עם ממן מסופי מטען וניטול בע"מ ("ממן") אשר נחתם בחודש פברואר 2010 ותוקן והוארך בחודש מאי 2016 ("הסכם מסגרת" ו "כתב התיקון והארכה", בהתאמה). בהסכם המסגרת נקבעו תנאי ההתקשרות ביחס לשירותי המסוף הניתנים לחברה על ידי ממן אשר כוללים, בין המסגרת נקבעו תנאי ההתקשרות ביחס לשירותי המסוף הניתנים לחברה על ידי ממן אשר כוללים, בין היתר, ניטול מטענים, שינוע מטענים ואחסון מטענים. בהתאם לכתב התיקון והארכה (א) הוארכה תקופת ההתקשרות עם ממן, שצפויה היתה להסתיים ביום 31 בדצמבר 2003 עד ליום 31 בדצמבר 2003; (ב) הוארכה תקופת מימוש כתבי האופציה שהקצתה ממן לחברה, הניתנים למימוש למניות רגילות של ממן בוילול מלא עד ליום 31 בדצמבר 2002 (ללא כל השיעור של עד 20% מהופציה והנגנון התשלום בהסכם המסגרת באופן שאינו מהותי, יצוין כי השפעת עדכון תנאי האופציה ומנגנון התשלום על הרוחות הכספיים של החברה ועל מצבה העסקי ותוצאות פעולותיה אינה מהותית.

אַל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור SS - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

 (\mathfrak{E})

ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה. (אשר מומשה) מיום 1 בינואר 2000 ועד ליום 31 בדצמבר 2000, כאשר מימושה היה כפוף לאישור ועדת השירותים. בהתאם לכתב התיקון והארכה, הוענקה לחברה אופציה להאריך את ההתקשרות בשנה נוספת (לרבות מטען חריג), אשר מופנות לחברה על ידי ממן, במקרים בהם לממן אין כוח אדם וציוד זמינים למתן כבד המצוי ברשותה, זכן ביחס לאספקת שירותי פריקה וטעינה על ידי החברה לחברות תעופה אחרות ("שירותי פריקה וטעינה") של מטוס המטען שבשימוש החברה אותם מבצעת החברה באמצעות ציוד שינוע והארכה להסכם"). בהסכם ובכתב התיקון והארכה נקבעו תנאי ההתקשרות ביחס לשירותי פריקה וטעינה בחודש אוגוסט 1990 ("ההסכם"), ואשר הוארך מעת לעת ותוקן בחודש פברואר 2015 ("כתב תיקון בחודש דצמבר 2019 אישרו ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, הארכה להסכם עם ממן, אשר נחתם

ואושרו כ"עסקאות חריגות". לוי, סגן יו"ר דירקטוריון החברה, מכהן כדירקטור מטעם החברה בממן. יצוין, כי ההתקשרויות סווגו ההתקשרויות עם ממן סווגו כעסקאות שלבעל עניין בחברה יש בהן עניין אישי, היות ומר יהודה (יודי)

(צ) אסאוע א טביצוע אם דאלי אניין:

שירותים שונים בתחום המזון על ידי חברת הבת, תמ"מ. בנתונים הכספיים שלהלן. מתן הטבות בכרטיסי טיסה על פי הסכם לקוח עסקי; שכירות משרדים, וכן מתן ההתקשרויות הללו אינן מהותיות בהתייחס להכנסות ו/או הוצאות החברה, וכי היקפי התקשרויות אלה נכללים לחברה התקשרויות שלבעלי עניין בחברה יש בהן עניין אישי ואשר אים חריגות כמתואר להלן. יצוין כי כלל

בריאות עבור עובדי החברה המוצבים בחו"ל ובני משפחותיהם. חבות מעבידים ואחריות מקצועית, ביטוח נסיעות לחו"ל עבורי נסיעות בתפקיד של עובדי החברה וביטוח הבאים, אשר נכללות בנתונים הכספיים: ביטוחים אלמנטריים עבור החברה, ביטוח הקמת מבנה תמ"מ, ביטוח אינה נכללת בנתונים הכספיים. בנוסף, לחברה התקשרויות עם קבוצת הביטוח הראל בקשר עם הביטוחים לחברה התקשרות עם קבוצת ביטוח הראל בהיקף לא מהותי, בדבר ביטוח שיניים עבור עובדי החברה, אשר

(ד) התקשרויות עם בעלי עניין מכוח החזקות:

887 ולנוהל חברה. היקפי התקשרויות אלה נכללים בנתונים הכספיים שלהלן. ורעייתו במהלך שנת 2019 כרטיסי טיסה מאת החברה ללא תשלום, זאת בהתאם להחלטת יאט"א מס' בארץ. בנוסף, מכוח היותו של מר גינזבורג סוכן המכירות הכללי של תאי בישראל, ניתנו למר גינזבורג כרטיסי טיסה מחברת התעופה תאי אירווייז ("תאי"), אשר מר גינזבורג משמש coicl המכירות הכללי שלה התקשרויות בתתום הובלת נוסעים ומטענים, ובכלל זה הסכמי קוד משותף והסכמי אינטרליין, וכן רכישת איירתור (חברה אשר גינזבורג הוא בעל מניות ודירקטור בה), לביצוע הזמנות ומתן שירותי קרקע; ו- (4) המשווקות על ידי סאן דור; (3) התקשרויות לרכישת כרטיסי טיסה ולאספקת שירותי מיקור חוץ על ידי לרכישת כרטיסי טיסה לטיסות החברה ולטיסות המשווקות על ידי סאן דור וכן לחכירת טיסות שכר בשליטתו) כמפורט להלן: (1) התקשרויות עם י. הלל (סוכנות נסיעות שבבעלות מר גימבורג ובני משפחתו) הכספיים. (S) התקשרויות עם מר פנחס גינזבורג (להלן: "גינזבורג") או מי מטעמו (לרבות תאגידים התקשרות עם קבוצת הפניקס בדבר ביטוח בריאות עבור עובדי החברה, אשר אינה נכללת בנתונים יצוין, כי לחברה התקשרויות עם בעלי עניין מכוח החזקות בלבד, בהיקפים לא מהותיים ובכלל זה (1)

הסכם שירותים עם יושב ראש הדירקטוריון של החברה:

שעות שירותי ניהול בחודש). דירקטוריון פעיל של החברה. דפס מספק לחברה שירותי יו"ר דירקטוריון בהיקף של 70% משרה (כ- 30) ביום 28 ביוני 2017, החליטה אסיפת בעלי המניות של החברה לאשר את תנאי כהונתו של דפס כיו"ר החל מיום 1 ביוני 2017, מכהן מר אלי דפס, כיו"ר דירקטוריון החברה.

להביא את הסכם הניהול לידי סיום לאלתר. לידי טיום בהודעה מוקדמת של 3 חודשים מראש. במקרה של פיטורים בנסיבות מיוחדות תהיה החברה רשאית דירקטוריון בחברה, מכל סיבה שהיא ("**הסכם הניהול**"). כל צד (דפס או החברה) יוכל להביא את הסכם הניהול תוקפו של הסכם הניהול בין החברה לבין דפס הינו החל מיום 1 ביוני 7107 ועד ליום בו יחדל דפס לכהן כיו"ר

משבר הקורונה ראו ביאור 1 לדוחות הכספיים. שיעודכן אחת לשנה בחודש ינואר בהתאם לשיעור עליית המדד בשנה החולפת. להפחתת שכרו של דפס לאור דפס זכאי לדמי ניהול חודשיים בסך של 900,18 ש"ח בתוספת מע"מ (כנגד חשבונית מס כדין), צמוד למדד,

דפס זכאי לרכב בשווי רכישה שלא יעלה על 200,000 ש"ח. כמו כן, נושאת החברה בכל הוצאות תפעולו ותחזוקתו (כולל עלות גילום המס בגין שווי השימוש ברכב, עד לסך של 200,0 ש"ח לחודש).

בנוסף, זכאי דפס למענק שנתי בסכום שלא יעלה על 36,8 מהמענק השנתי אשר ישולם למנכ"ל החברה, כפי שיהא מעת לעת ואשר בכל מקרה לא יעלה על 96.1 מיליון ש"ח, והכל בהתאם למדיניות התגמול של החברה כפי שתהא בתוקף מעת לעת, לרבות לעניין תנאי סף לקבלת המענק, מגמול נדחה לטווח ארוך, וכן לעניין הפחתת סכום המענק על ידי דירקטוריון החברה והשבת סכומים ששולמו, אם שולמו, על בסיס נתונים שהתבררו כמוטעים והוצגו מחדש בדוחות הכספיים של החברה, וכפוף לאישורים הנדרשים על פי דין ("המענק השנתי"). יצוין כי, לפי הוראות מדיניות התגמול התקפה כיום, המענק השנתי למנכ"ל החברה הוא בשיעור של עד 26 מהרווח השנתי של החברה לפני מס, ולא יותר מסך של 3 מיליון ש"ח. שיעור המענק לדפס (36 מענק המנה"). יצוין כי, לפי החברה לפני מס, ולא יותר מסך של 3 מיליון ש"ח. שיעור המענק לדפס (36 ממענק המנכ"ל) נגזר משיעור המשרה (30%) כפול 30% (לפי התקרה הקבועה במדיניות התגמול של החברה). סכום המענק השנתי ישולם בתוספת מע"מ, כנגד חשבונית מס כדין. בגין השנים 102-1757 לא היה זכאי מר דפס למענק שנתי. דפס זכאי להטבות בכרטיסי טיסה מהחברה, עבורו ועבור בני ביתו, כמפורט היה זכאי מר דפס למענק שנתי. דפס זכאי להטבות בכרטיסי טיסה מהחברה, עבורו ועבור בני ביתו, כמפורט

בהסכם הניהול. כמו כן, ככל שדפס ישלים 3 שנות כהונה כיו"ר הדירקטוריון של החברה, יהא זכאי להטבות בכרטיסי טיסה עבורו ועבור בני ביתו, לאחר פרישתו ולמשך תקופה של חמש שנים.

ד. התקשרות עם מר גונן אוסישקין ("גונן") כמנכ"ל החברה:

החל מיום 15 בפברואר 2018 מכהן גונן כמנכ"ל החברה, זאת לאחר שמינויו אושר על ידי דירקטוריון החברה ביום 2018 גונן כיהן בתפקידים שונים בחברה החל משנת 2004, כאשר החל מחודש ינואר 2017 ועד למועד תחילת כהונתו כמנכ"ל כיהן כסמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים.

עד ליום 15 בפברואר 2018, כיהן מר דוד מימון כמנכ"ל החברה. יצוין כי עד ליום 31 במרץ 2019, בעקבות ניצול ימי מחלה, התקיימו יחסי עובד מעביד בין החברה לבין מר מימון

ביום 6 במרץ 2018, אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את תנאי הכהונה וההעסקה של גונן כמנכ"ל החברה. הסכם ההעסקה בין גונן לבין החברה הינו החל מיום 15 בפברואר 2018 ולתקופה בלתי קצובה במסגרתה יכהן כמנכ"ל החברה בהיקף משרה מלאה ("הסכם ההעסקה"). כל צד יוכל להביא את ההסכם לידי סיום בהודעה מוקדמת של 6 חודשים לפחות.

גונן זכאי למשכורת חודשית כוללת בסך של 600,021 ש"ח ברוטו ("ש**כר בסיס**"). שכר הבסיס צמוד לעליה במדד המחירים לצרכן. להפחתת שכרו של גונן לאור משבר הקורונה ראו ביאור 1 לדוחות הכספיים.

גונן זכאי למענק שנתי בשיעור של 2% מהרווח השנתי של החברה (לפני מס) ולא יותר מסך של 3 מיליון ש, וזאת בהתאם לתנאים, למגבלות ולהוראות שנקבעו או שייקבעו במדיניות התגמול, כפי שתהיה בתוקף מעת לעת, לרבות הוראות בעניין תנאי סף לקבלת מענק, תגמול נדחה לטווח ארוך וכן לעניין הזכות להפחתת סכום המענק על ידי דירקטוריון החברה. כן יציין כי על פי מדיניות התגמול, בשנה בה לא היתה חלוקת מענקים מכל סיבה שהיא (לרבות במקרה שלא התקיימו תנאי הסף לחלוקת מענק בהתאם לקבוע במדיניות התגמול ("תנאי הסף"), יהיו ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה רשאים להחליט, על פי שיקול דעתם, על תשלום מענק מיוחד לגונן בסכום הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה רשאים להחליט, על פי שיקול דעתם, על תשלום מענק המיוחד לגונן גם בשנה בה התקיימו תנאי הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה רשאים להחליט על תשלום מענק מיוחד לגונן גם בשנה בה התקיימו תנאי הסף ובלבד שסך המענקים, המענק השנתי והמענק המיוחד לא יעלו על סך של 3 מיליון ש"ח. בגין השנים הסף ובלבד שסך המענק למענק שנתי.

גונן זכאי לתנאים סוציאליים כגון הפרשות לביטוח מנהלים או קרן פנסיה, לאבדן כושר עבודה ולקרן השתלמות, כמקובל לגבי נושאי משרה בכירים בחברה, וכן לקבלת שווי אחזקת רכב (לרבות גילום). כמו כן, זכאי גונן להחזר הוצאות אש"ל בארץ ובחו"ל על-פי נוהלי החברה ובהתאם לשיעורים ולסכומים החלים בחברה מעת לעת.

גונן ובני משפחתו זכאים להטבות בכרטיסי טיסה בתקופת העסקתו בחברה בהתאם לקבוע בהסכם ההעסקה. ככל שגונן ישלים 3 שנות כהונה בחברה בפועל בתפקיד מנכ"ל החברה (לא כולל תקופת הודעה מוקדמת), יהיה זכאי לקבל כרטיסי טיסה לאחר סיום כהונתו כמנכ"ל החברה ולמשך תקופה של 5 שנים ממועד סיום כהונתו כמנכ"ל החברה, בהתאם לתנאים הקבועים בהסכם ההעסקה. יצוין כי בכל מקרה, זכאי גונן לכרטיסי טיסה בתנאי סמנכ"ל פורש (כפי שהיה זכאי ערב מינויו כמנכ"ל), כמקובל בחברה.

דיאונים לדוחות הכספיים המאוחדים אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

גונן זכאי לימי חופשה, מחלה והבראה, כמפורט להלן: (א) בעד כל שנת עבודה מלאה בחברה (לרבות תקופת ההודעה המוקדמת), גונן זכאי לחופשה שנתית בת SC ימי-עבודה, אשר תהא מותרת בצבירה בתקופת כהונתו של גונן ללא הגבלה; (ב) החברה תשלם לגונן בעד תקופת מחלה - עד ל- 30 ימים לכל שנת עבודה בחברה, עם זכות גבירה ללא הגבלה בתקרה כלשהי - דמי מחלה (שכר הבסיס, ויתר הסכומים וההטבות שהיה זכאי להם אילו עבד בחברה בתקופת המחלה), ללא זכות פדיון; (ג) בעד כל שנת עבודה בחברה, גונן זכאי לדמי-הבראה בשיעור של 14 ימי-הבראה בהתאם לתעריף הנהוג בחברה. יציין כי בהסכם ההעסקה נקבע כי אין באמור בהסכם כדי לגרוע מהזכויות שנצברו לגונן החל מיום תחילת העסקתו בחברה (19 באפריל 2004) ועד למועד כניסת ההסכם לתוקף כאמור). בכלל זאת ובהתאם לאמור, עם סיום העסקת גונן בחברה, יהיה גונן זכאי לפדיון יתרת ימי החופשה שנצברו לזכותו בגין עבודתו בחברה טרם מינויו לתפקיד מנכ"ל (27 ימים), כאשר ערך כל יום חופשה לפדיון כאמור, יהא לפי משכורתו האחרונה כסמנכ"ל טרם מינויו למנכ"ל.

ה. תגמול אנשי מפתח ניהוליים:

ou"c	118,4	1 98,8	698'9
הטבות לאחר סיום העסקה	102	126	97
עחכוע טְמּוֹ עַגּע	60₹,4	867,3	5,833
	אלפי דולר	אגפי דוגר	אנפי גונע
	6 L O Z	2018	7102
	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		

ו. הטבות שניתנו לבעלי עניין:

מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה	6	6	01
גמול דירקטורים אשר אינם מועסקים בחברה	898	144	482
מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה	l	l	· L
ייבוואסלים בחברה שירותי יו"ר ודמי ניהול (כולל הטבה בגין אופציות) לבעלי עניין	927	273	323
	אלפי דולר	אגפי דוגר	אגפי דוגר
	2019	2018	7102
	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		

אַן תֹן נעידי אויר לישראַל דתיים



ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים:

*סווג מחדש.

דאג אניין	930	ZÞ9*
התחייבויות לא שוטפות בגין הטבות לעובדים:		
דאג אניין	744	161*
התחייבויות שוטפות בגין הטבות לעובדים:		
דאג אניין	79	758
במסגרת ההתחייבויות השוטפות:		
	χζGι LIζL	X4G, LI4L
	6102	2018
	4:10 LE	דדצמבר
of יתרות החובה הגבוהות ביותר בשנת החשבון	3,703	789,₽
	968	±92,1
צד קשור ובעל עניין	6 † †	944
צד קשור - חברה כלולה	944	808
Հ ժատ:		
במסגרת הנכסים השוטפים:		
בעלי עניין/ צדדים קשורים אחרים:		
	אלפי דולר	X4G, LI4L
	2019	8102
	410 15	בדצמבר
יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים:		

סווג מחדש.

יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים: (המשך)

	עוגאוע ענענע וכנגווע:	2,810	₹006,2	.2°75
	שירותי פרסום מבעלי עניין	142	742	187
	הוצאות מכירה: בעיקר עמלות ודמי שיווק לבעלי עניין	827,1	196'1	* 2,528
	עוגאוע עפּתנע	820,1	2,503	195,1
	עכנסוע אטעוע	415,1	271,1 *	969 +
	עודגע ממאל (ג)	310		996 *
	כנסוע מכתן, מניין וצרדים קשורים: הכנסות מבעלי עניין וצרדים קשורים:	22,319	29,945	599,15
	בתלו עניין / צדדים קשורים:			
	•	אנפי דונר	X4Gi LI4L	אנפי דונר
		2019	8102	2102
u·	עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים:	נאנע אנס	טעיימה ביום 1	3 בדצמבר
	במסגרת הנכסים הפיננסיים הלא שוטפים: השקעה במניות וכתבי אופציה		111,02	9/9'61
	טדרוע כלולות:			
			XLG: LILL	אלפי דולר
			5107	2018 TTXUTL
ī.	יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים: (המשך)		sing to	CLAUCC

⁽۱) יובהר, כי הסכום המוצג בטבלה כולל, למען הזהירות, גם את היקפי המחזור הכוללים בגין העסקאות מהם

נגזרות עמלות בשיעורים שונים המשולמות לצדדים הקשורים או לחברה, לפי העניין.

ביאור 23 - אירוע בתקופת הדוח

תוקף ההסכם בין החברה ובין מדינת ישראל המסדיר את פעילות מערך אבטחת התעופה הישראלית ("ההסכם") וקובע, בין היתר, כי שיעור השתתפות המדינה בהוצאות הביטחון של חברות התעופה הישראליות הינו %2.79 הוארך עד ליום 30 ביוני 2000. החברה מצויה בהידברות עם הגורמים הרגולטוריים הרלוונטיים לצורך המשך הסדרת המשא.

ביאור 24 - אירועים לאחר מועד הדוח על המצב הכספי

להשלכות משבר הקורונה, אשר אירעו לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, ראה ביאור 1. במסגרת הפעולות שהחברה מבצעת על מנת להתמודד עם ההשלכות המהותיות של משבר ה"קורונה", ביום 23 באפריל 0202 חתמה החברה על מזכר הבנות עם חברה זרה ("מזכר ההבנות") למכירה וחכירה מחדש (AseB esed & eles) של שלושה מטוסים מדגם בואינג 600-757 משנת יצור 6009 על ששת מנועיהם ("המטוסים" ו- "העסקה", בהתאמה). על פי העסקה, המטוסים יימכרו לחברה הזרה במחיר כולל של כ- 76 מיליון דולר ("סכום המכירה") וייחכרו חזרה ממנה על ידי החברה לתקופה של 8 שנים ובסוף התקופה יוחזרו לחברה הזרה, כאשר עליהם לעמוד בתנאי החזרה שייקבעו

בהסכם שייחתם בין הצדדים. מתוך סכום המכירה יופקד בידי הרוכשת סכום של כ-21 מיליון דולר אשר צפויים לכסות את השיפוצים שעתידים להתבצע במטוסים בתקופת ההסכם. סכומים השווים לכ-53% מסך הפיקדון הנזכר לעיל צפויים לחזור לחברה בהדרגה בהמשך 2000 ועד סוף שנת 2011, בכפוף לשיפוצי המנועים בפועל, והיתרה תוחזר לחברה בהדרגה עד לשנת 2016, בהתאם

לשיפוצים כפי שיהיו בשנים הללו. הכספים שיוחזרו לחברה כאמור ישמשו לתחזוקת המטוסים והמנועים. ככל שהעסקה תושלם במתכונת ובתמורה הקבועות במזכר ההבנות, צפויה החברה להכיר במועד המכירה והעברת הבעלות במטוסים בהפסד הון המוערך בסך של כ- 7.5 מיליון דולר (לפני מס), זאת על פי כללי החשבונאות.

השלמת העסקה וקבלת התמורה כפופות לתנאים שנקבעו במזכר ההבנות, ובין היתר: קבלת תמיכה כספית או תמיכה אחרת ממדינת ישראל אשר יבטיחו את יכולת הקיום המתמשכת של החברה לשביעות רצונה של החברה הזרה, שחרור המטוסים משעבודים קיימים, קבלת אישורים פנימיים של החברה הזרה, בדיקה פיזית של המטוסים והניירת הרלוונטית על ידי החברה הזרה, מסירת מידע פיננסי ואופרטיבי על החברה בהתאם לדרישות החברה הזרה וכן חתימה על מסמכי

העסקה. יצוין כי השלמת העסקה בתנאים האמורים לעיל או אחרים אינה ודאית בשלב זה.

בימים 11 ו- \$1 במאי 2000, אישרו ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, בהתאמה, כי החברה תפעל למימוש האופציה הקבועה בפוליסת הביטוח הקבוצתית שנערכת על ידי כנפיים אחזקות בע"מ ("כנפיים"), בעלת השליטה בחברה, לנושאי המשרה בה, בחברות בנות ובחברות קשורות ("פוליסת הביטוח הקבוצתית"), זאת בהתאם לתנאי עסקת מסגרת (כהגדרתה בסעיף 1(\$) לתקנות החברות (הקלות בעסקאות עם בעלי עניין), התש"ס - 2000 ("תקנות ההקלות")) בין החברה לבין כנפיים, לרכישה במשותף של פוליסה לביטוח אחריותם של הדירקטורים ונושאי המשרה המבוטחים, אשר אושרה על ידי אסיפת בעלי המניות של החברה ביום 92 בנובמבר 1007 ("עסקת המסגרת"), וכן בהתאם למדיניות התגמול של נושאי המשרה של החברה ביום 92 בנובמבר 1007 ("עסקת המסגרת"), וכן בהתאם למדיניות התגמול של נושאי המשרת כישי כישי ביטוחי בגין תקופת גילוי מוארכת בת שבע שנים (חס-חוא) שתחילתה ביום 1 באוגוסט 2000 וסיומה ביום 13 ביולי 7207 ("רכישת כיסוי תקופת הגילוי").

בחברות בנות שלה, כולל החברה (לרבות דירקטורים ונושאי משרה הנמנים על בעלי השליטה בחברה) וכן לנושאי משרה

מטעם החברה בעת כהונתם בחברות קשורות ולמנהלים נוספים בחברה. ההחלטה לממש את האופציה כאמור התקבלה לאחר קבלת עמדת יועצי הביטוח והערכתם בדבר הרעה צפויה בתנאי חידוש הביטוח בשוק הביטוח בכלל, ובשים לב בפרט לתעשיית התעופה והקשיים של התקופה הנוכחית.

רכישת כיסוי תקופת הגילוי מותנית בקבלת החלטה ע"י כנפיים לממשה, והחברה תפנה לכנפיים בבקשה לפעול למימוש

תנאי הכיסוי הביטוחי בגין תקופת הגילוי תואמים את תנאי עסקת המסגרת והוראות מדיניות התגמול, לרבות ביחס לחלוקת הפרמיה בין החברה לבין כנפיים, אשר, בהתאם להמלצת יועצי הביטוח, תישאר כפי שהינה בפוליסת הביטוח הנוכחית, כך שהחברה תישא ב-70% מדמי הביטוח (פרמיה) בגין תקופת הגילוי כאמור, קרי סך של 700,220 דולר

ארה"ב בגין כל תקופת הביטוח של 7 שנים כאמור. ועדת הביקורת ותגמול של החברה אישרה בהתאם לתקנה 1ב1 לתקנות ההקלות וקבעה כי תנאי ההתקשרות לרכישת כיסוי תקופת הגילוי הינם בהתאם למדיניות התגמול של החברה, הינם בתנאי שוק ואינם עשויים להשפיע באופן מהותי על רווחיות החברה רכושה או התחייבויותיה.



ביאור 24 - אירועים לאחר מועד הדוח על המצב הכספי (המשך)

ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה אישרו בהתאם לתקנה 1(3) לתקנות ההקלות וקבעו, כי ההתקשרות לרכישת כיסוי תקופת הגילוי תואמת את התנאים שנקבעו בעסקת המסגרת וכן אישרו בהתאם לתקנה 1ב(א)(5) לתקנות ההקלות וקבעו, כי ההתקשרות לרכישת כיסוי תקופת הגילוי הינה זהה לכל נושאי המשרה בחברה, לרבות נושאי המשרה מקרב בעלי השליטה כפי שהיו וכפי שיהיו מעת לעת.

להלן מפורטים תמצית נימוקי ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה לאישור רכישת כיסוי תקופת הגילוי:

- ג. רכישת כיסוי תקופת הגילוי הינה לטובת החברה מאחר ויש בה כדי לאפשר לדירקטורים, לנושאי המשרה ולמנהלים נוספים בחברה למלא את תפקידם כראוי, בשים לב לכך שבעת חידוש הביטוח עלולה להיות הרעה משמעותית בתנאיו בפרט בתעשיית התעופה בתקופה זו ובהתחשב בסיכונים הכרוכים בתפקידם ובאחריות המוטלת על-פי דין על דירקטורים ונושאי המשרה.
- ב. בעצם רכישת הכיסוי כאמור יש בכדי להפחית מתשלומים שהחברה עשויה להידרש במסגרת חובת השיפוי של החברה כלפי הדירקטורים ונושאי המשרה בהתאם לכתבי השיפוי שניתנו לדירקטורים ולנושאי המשרה על-ידי
- החברה. ג. בכפוף להסדר קדימות, הכיסוי הנ"ל יעניק גם כיסוי ביטוחי לחברה עצמה (במובחן מנושאי המשרה בה) בגין תביעות שעניינן הפרה של דיני ניירות ערך וכך יקטין את סיכון החברה בתחום זה.
- ההתקשרות הינה מימוש אופציה שהוענקה ע"י המבטחים במסגרת פוליסת ביטוח שנרכשה על פי עסקת מסגרת עם כנפיים אשר אושרה ע"י האסיפה הכללית של החברה.
- ה. העסקה תואמת את מדיניות התגמול של החברה, הכוללת אפשרות מפורשת לרכוש כיטוי מסוג זה, כאשר מדיניות התגמול קובעת כגבול עליון לתשלום בגין כיסוי זה של עד 600,1 אלפי דולר, כאשר במקרה הנוכחי הסכום הנדרש למישלוס בייי הבכבה
- ז. ההתקשרות בפוליסת הביטוח נעשית בתנאי שוק, בהתאם למתואר לעיל ועל פי חוות דעת של יועצי הביטוח, זאת לאור העובדה כי הכיסוי הנרכש הינו לתקופה של 7 שנים, ואין בה כדי להשפיע באופן מהותי על רווחיות החברה, רכושה או התחייבויותיה.

6102 ◆