

986/20

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

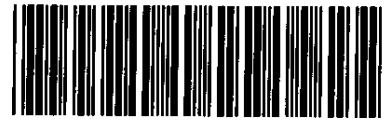


Companies House

☒ **What this form is for**
You may use this form to
accompany your accounts
disclosed under parent law.

☒ **What this form is for**
You cannot use this form
for an alteration of management
with accounting requirements.

WEDNESDAY



A04

A76JGZUG

23/05/2018

#48

COMPANIES HOUSE

ise

jk

Part 1 Corporate company name

Corporate name of
overseas company ①

"EL AL" ISRAEL AIRLINES LIMITED

UK establishment
number

B R 0 0 1 1 6 0

→ Filling in this form

Please complete in typescript or in
bold black capitals.

All fields are mandatory unless
specified or indicated by *

① This is the name of the company in
its home state.

Part 2 Statement of details of parent law and other information for an overseas company

A1 Legislation

Please give the legislation under which the accounts have been prepared and,
if applicable, the legislation under which the accounts have been audited.

Legislation ②

IFRS

② This means the relevant rules or
legislation which regulates the
preparation and, if applicable, the
audit of accounts.

A2 Accounting principles

Accounts

Have the accounts been prepared in accordance with a set of generally accepted
accounting principles?

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 ③

③ Please insert the name of the
appropriate accounting organisation
or body.

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

Audited accounts

Have the accounts been audited in accordance with a set of generally accepted auditing standards?

Please tick the appropriate box.

☐ 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'.

● Please insert the name of the appropriate accounting organisation or body.

Name of organisation or body ●

DELOITTE

A5

Unaudited accounts

Unaudited accounts

Is the company required to have its accounts audited?

Please tick the appropriate box.

☐ No.

☐ Yes.

Part 3

Signature

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.

EL AL ISRAEL AIRLINES LTD.

2017 ANNUAL REPORT

CHAPTER A - Description of the Corporation's Business

CHAPTER B - Board of Director's Report

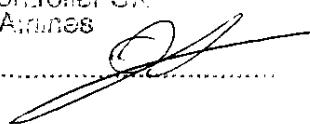
CHAPTER C - Consolidated Financial Statements for 2017

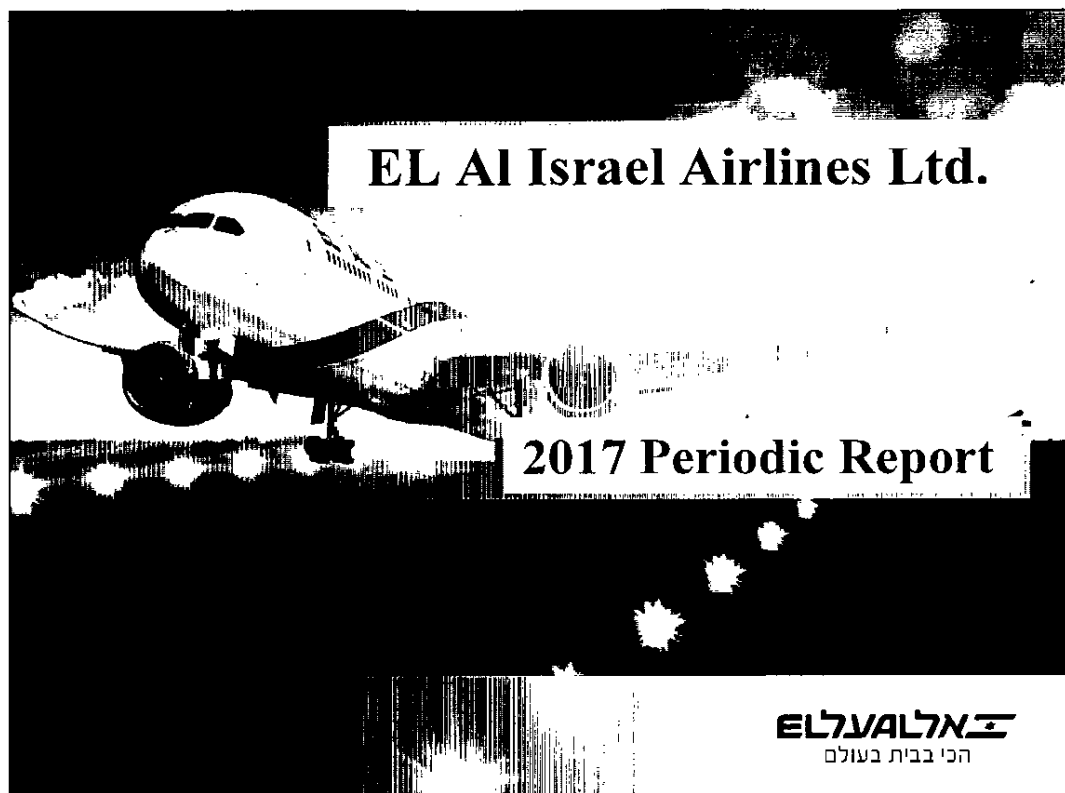
CHAPTER D - Additional Details about the Company

*I am here by certify this is the translation
of Hebrew Accounts.*

APPROVED:

Uriel Chen
Financial Controller UK
El Al Israel Airlines

Signature.....



Chapter A

Description of the Corporation's Business

I am hereby certify this is the translation
of Hebrew ACCOUNTS

APPROVED
Oren Chen
Financial Controller UK
El Al Israel Airlines
Signature.....

Table of Contents

CONTENTS

CHAPTER 1: GENERAL	4
CHAPTER 2: DESCRIPTION OF THE GENERAL DEVELOPMENT OF THE COMPANY'S BUSINESS	6
1.1 <i>General</i>	6
1.2 <i>Holdings Chart</i>	7
1.3 <i>Year of the Company's Incorporation and Form of Incorporation</i>	8
1.4 <i>Changes in the Company's Business</i>	8
2 AREAS OF ACTIVITY	8
3 CONTRIBUTIONS TO THE COMPANY'S CAPITAL	8
3.1 <i>General</i>	8
3.2 <i>Status of Interested Parties Holdings</i>	8
4 DISTRIBUTION OF DIVIDEND	9
5 FINANCIAL INFORMATION ON THE COMPANY'S OPERATING SEGMENTS	9
5.1 <i>Nature of Adjustments</i>	9
5.2 <i>Explanation for Developments in the Operating Segments</i>	9
6 GENERAL ENVIRONMENT AND THE IMPACT OF EXTERNAL FACTORS ON THE COMPANY	10
6.1 <i>International Aviation Traffic</i>	10
6.2 <i>Traffic in the Israeli aviation industry</i>	10
6.3 <i>Fluctuations in Jet Fuel Prices</i>	11
6.4 <i>Fluctuations in Foreign Exchange Rates</i>	11
6.5 <i>Fluctuations in Interest Rates</i>	11
CHAPTER 3: DESCRIPTION OF THE COMPANY'S BUSINESS BY OPERATING SEGMENT ...	12
7 PASSENGER AIRCRAFT SEGMENT	12
7.1 <i>General information on the Operating Segment</i>	12
7.2 <i>Services in the Operating Segment</i>	19
7.3 <i>Segmentation of Income and Profitability of Services</i>	24
7.4 <i>New services</i>	24
7.5 <i>Customers</i>	26
7.6 <i>Marketing and Distribution</i>	26
7.7 <i>Order Backlog</i>	30
7.8 <i>Competition</i>	30
7.9 <i>Seasonality</i>	37
7.10 <i>Production Capacity</i>	38
7.11 <i>Aircraft Fleet</i>	39
8 CARGO AIRCRAFT SEGMENT	40

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

8.1	<i>General Information on the Operating Segment</i>	40
8.2	<i>Services in the Operating Segment</i>	44
8.3	<i>Segmentation of Income and Profitability of Services</i>	44
8.4	<i>New Services</i>	45
8.5	<i>Customers, Marketing and Distribution</i>	45
8.6	<i>Order backlog</i>	45
8.7	<i>Competition</i>	45
8.8	<i>Seasonality</i>	46
8.9	<i>Production capacity</i>	47
8.10	<i>Aircraft Fleet</i>	48
8.11	<i>Raw Materials and Suppliers</i>	48
9.	<i>INFORMATION ON BOTH OPERATING SEGMENTS</i>	48
9.1	<i>Fixed Assets and Facilities</i>	48
9.2	<i>Insurance</i>	51
9.3	<i>Intangible Assets</i>	51
9.4	<i>Human Capital</i>	52
9.5	<i>Raw materials and suppliers</i>	66
9.6	<i>Working Capital</i>	68
9.7	<i>Investments</i>	70
9.8	<i>Financing</i>	74
9.9	<i>Taxation</i>	74
9.10	<i>Environmental Protection and Corporate Responsibility</i>	75
9.11	<i>Restrictions and Supervision of the Company's Business</i>	79
9.12	<i>Material Agreements</i>	94
9.13	<i>Cooperation Agreements</i>	98
9.14	<i>Legal Proceedings</i>	100
9.15	<i>Goals and Business Strategy</i>	101
9.16	<i>Anticipated Development for the Next Year</i>	104
9.17	<i>Financial Information regarding Segment Reporting</i>	105
9.18	<i>Discussion of Risk Factors</i>	105

Chapter 1: General

El Al Israel Airlines Ltd. is hereby pleased to submit the report of the description of the Corporation's business as of December 31, 2017, which reviews the description of the corporation and the development of its business, as occurred in 2017. The financial data contained herein are denominated in U.S. dollars unless otherwise stated.

Percentage holdings are presented in numbers rounded to the nearest whole percentage, unless otherwise stated.

Data appearing in this Report are true as of the date hereof, unless otherwise stated. Data contained herein as true as a date shortly prior to the approval of the Report, are updated as of March 13, 2018, unless otherwise stated.

The materiality of the information contained herein has been examined from the Company's point of view; however, in some cases, further description is given to provide a comprehensive picture of the described subject.

Definitions

For purposes of convenience, the following abbreviations used in this Periodic Report shall have the meaning ascribed next to them:

Board of Director's Report -	The Company's Board of Directors' report on the state of the corporation's affairs for the year ended December 31, 2017.
Dollars -	United States Dollar.
The Stock Exchange -	The Tel Aviv Stock Exchange Ltd.
Financial Statements -	The consolidated financial statements of the Company for the year ended December 31, 2017, unless otherwise stated.
The State -	The State of Israel.
The Group -	The Company and its consolidated companies.
The Authority -	The Securities Authority.
The Corporation or Company or El Al -	El Al Israel Airlines Ltd.
Fifth Freedom of the Air -	Carrying passengers or cargo between two foreign countries by a third-country air carrier. For example, El Al carries cargo to and from Liege and New York.
Sixth Freedom of the Air -	Carrying passengers or cargo between two foreign countries with a stopover in the air carrier's country of origin. For example, a flight operated by a European airline from Israel to the U.S. through an airport in the country of origin of the European airline.
Companies Law -	The Companies Law, 5759-1999.
Government Companies Law -	The Government Companies Law, 5735-1975.

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

The Securities Law -	The Securities Law, 5728-1968.
IATA -	International Air Transport Association.
Report Date -	December 31, 2017.
Knafaim -	Knafaim Holdings Ltd.
BGA -	Ben Gurion Airport.
a date shortly prior to the approval of the Report -	March 14, 2017, unless stated otherwise.
Sun d'Or -	Sun d'Or International Airlines Ltd.
NIS -	New Shekels.
Reporting Year -	Year 2017.
2003 Prospectus -	The prospectus published by the Company on May 30, 2003, as amended on June 2, 2003 and June 4, 2003.
ASK -	Available Seat Kilometer - the number of seats offered for sale multiplied by distance flown.
ATK -	Available Ton-Kilometer: the capacity available to carry passengers (translated into tons) and cargo, multiplied by the distance flown.
RPK -	Revenue Passenger Kilometer - the number of paid passengers multiplied by distance flown.
RTK -	Revenue Ton Kilometer - which weights in tons the passengers and cargo for payment multiplied by distance flown.
FLF-	Freight Load Factor - the occupancy rate on cargo flights calculated by RTK as a percentage of ATK.
PLF -	Passenger Load Factor - the occupancy rate on passenger flights (percent of seats utilized) calculated by passenger - RPK as a percent of ASK.

Chapter 2: Description of the General Development of the Company's Business

1. The Company's Activity and a Description of its Business Development

1.1 General

The Company's main operations involve air transport of passengers and cargo (including luggage and mail) through passenger aircraft and a cargo aircraft. The Company's passenger aircraft mainly perform scheduled flights and charter flights (marketed by the Company's subsidiary, Sun d'Or).

The Company was appointed as Israel's designated air carrier in most international routes operating to and from Israel. For further information in this regard, see Sections 7.1.1, 7.1.2, 7.1.10 and 9.11.7.2 below.

The Group is engaged in air transport-related operations, such as: issuing branded credit cards to members of the Company's Frequent Flyer Club, selling duty-free products, producing and supplying food to airline companies (including the Company), providing security services, ongoing and overall maintenance services to the Company's aircraft and those of other airlines at Ben Gurion Airport, managing overseas travel agencies, as well as marketing and selling insurance products within the travel industry and other areas. The Company is further engaged in development and entrepreneurship activities, through its subsidiary, which is responsible for the Company's innovation activity, focusing on startup acceleration and support.

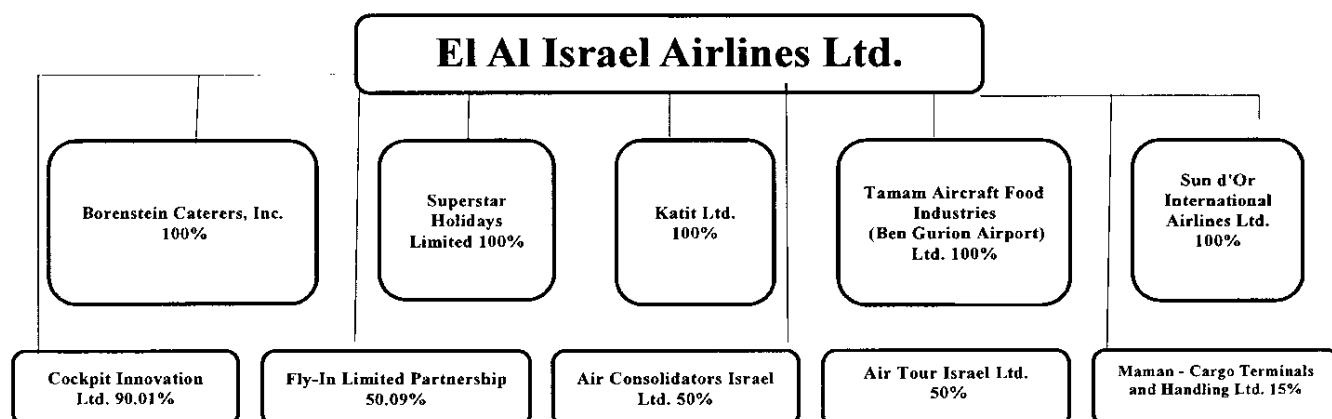
The business environment in which the Company operates is the international and civil aviation and tourism industry to and from Israel, which is characterized by seasonality and the high level of competition.

For more information on competition, see Sections 7.1.10, 7.8 and 8.7 below.

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

1.2 **Holdings Chart**

Below is a chart of the Company's holdings in investee companies shortly prior to the Reports Approval Date (the percentages listed on the chart express the Company's holdings of the investee companies)¹:



¹ Superstar Holdings Limited is registered in the UK and is also registered in Israel as a foreign company. Borenstein Caterers Inc. is registered in Delaware, USA. In March 2016, the Visitors and Legacy Center of EL AL Ltd (CC) (the "Visitor Center"), a company owned by the Company, inter alia, through its current and former employees. The Visitor Center was incorporated and is registered as a public benefit company. It should be noted that the Company intends to liquidate the Visitor Center. Further to the update set out in the corresponding section in the Company's 2016 Periodic Report, it is noted that in November 2017, the voluntary liquidation of the Seven Days Club International Ltd. and Morel Hotels Ltd. was completed. In August 2017, about 9.9% of Cockpit Innovation Ltd. ("Cockpit") were allocated to Boeing, in return for Boeing's investment in Cockpit. In October 2017, Fly-In, Limited Partnership ("Partnership") was established. For information on the Partnership's operations, see Section 9.7.2 below.

1.3 **Year of the Company's Incorporation and Form of Incorporation**

El Al Israel Airlines Ltd. was incorporated as a limited liability company on November 15, 1948.

1.4 **Changes in the Company's Business**

Prior to June 6, 2004, the Company operated as a Government Company under Privatization (as these terms are defined in the Government Companies Law). For further information, see Section 9.11 below, "Restrictions and supervision of the Company's business."

To the best knowledge of the Company, the Government currently owns approximately 1.1% of the Company's issued share capital, thus the Company still maintains the status of a "Mixed Company". Furthermore, the Government owns the Special State Share (for information on the Special State Share and the rights attached thereto, see Section 9.11.9 below).

2. **Areas of Activity**

The Group has two reported operating segments. For details, see Note 20 to the Financial Statements.

a. **Air Transport on Passenger Aircraft**

In this segment, the Company carries passengers and cargo (including mail and baggage) in the body of the passenger aircraft and provides them with related services such as the sale of duty-free products. Revenues from the segment constitute approximately 89.7% of the total revenues of the Company in 2017.

b. **Air transport on Cargo Aircraft**

In this segment, the Company carries cargo in a dedicated 747-400 Boeing aircraft designed to carry cargo. Revenues from the segment reached approximately 3.1% of the total revenues of the Company in 2017.

Apart from the operating segments specified above, the Group is engaged in other activities that are not included in these segments nor are they material to the Company's operations as set forth in Section 1.1 above, the total revenues of which constitutes approximately 7.2% of the total revenues of the Company in 2017.

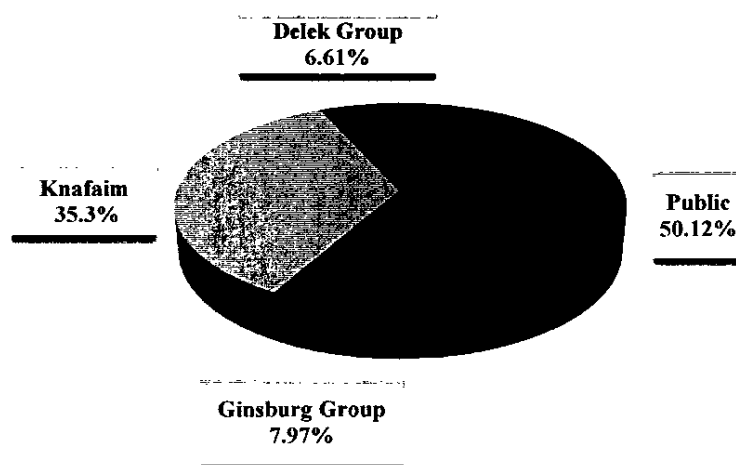
3. **Contributions to the Company's Capital**

3.1 **General**

In the Reporting Year, no contributions were made to the Company's capital.

3.2 **Status of Interested Parties Holdings**

The pie below illustrates the Company's shareholding distribution as of a date shortly prior to the approval of the Report:



4. **Distribution of dividend**

On May 21, 2017, the Company distributed a dividend of 7.3 cents per ordinary share of NIS 1 par value. The total dividend amount stood at approximately NIS 36.2 million (USD 9.9 million as of the declaration date, April 27, 2017). The dividend distribution record date was set for May 9, 2017.

As of the Report Date, the balance of the Company's distributable profits stood at NIS 43.1 million.

For details regarding the Company's Dividend Policy, see Note 17 to the Financial Statements.

5. **Financial information on the Company's Operating Segments**

For details regarding new financial reporting standards published and their interpretations published by IFRS, see Note 2 of the Financial Statements. For details regarding the Company's operating segments, see Note 20 to the Financial Statements.

5.1 **Nature of Adjustments**

The adjustments between reported segments' results and the overall result presented in the Financial Statements of the Company mainly include expenses that are not attributed to segments in accordance with the Results Report reviewed by the Chief Operating Decision Maker (CODM), as provided in Note 21B to the Financial Statements.

5.2 **Explanation for Developments in the Operating Segments**

For explanations of developments in the Company's business results during the Report Year compared to the last year, see Section A3 of the Board of Director's Report.

6. General Environment and the Impact of External Factors on the Company

6.1 International Aviation Traffic

The international aviation market is affected by the security and political situation, special events such as the outbreak of worldwide epidemics and natural disasters in general and particularly in specific areas, as well as the global economic situation.

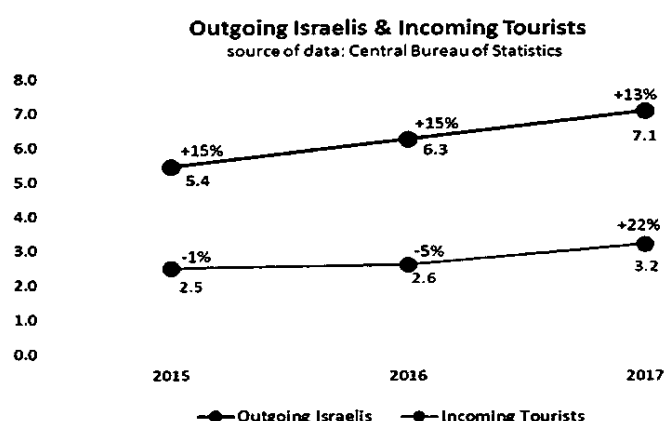
Based on IATA estimates, airlines are expected to show profits of USD 34.5 billion for 2017. In 2017, passenger traffic increased to a peak of 4.1 billion passengers (on scheduled flights). The growth in passenger traffic is attributable to the improvement in global economy. According to the IATA, total passenger traffic (international and domestic flights together) increased by 7.6% in 2017 compared to 2016 and exceeded the average growth rate in the last decade, which stood at 5.5% per annum. Average capacity increased by 6.3% compared to 2016, and average occupancy rate amounted to 81.4%. The growth rate of international traffic (alone) was higher than the growth rate of total passenger traffic (international and domestic), reaching about 7.9%.

Overall cargo traffic (international and domestic flights together) recorded an increase of 9.3% in 2017 compared to 2016, following a growth of 2.33.8% in cargo traffic in 2016, compared to 2015.

IATA estimates and assessments regarding the global aviation industry and the anticipated profitability of the aviation industry are forward-looking information, as defined in the Securities Law. This information is not based on the Company's estimates and only relies upon IATA's assessments, inter alia, in view of current trends of change in the aviation and tourism industry in recent years and the anticipated developments therein, and due to the economic, security and geopolitical state in Israel and around the world. Therefore, this data may be materially different than projected, if the IATA assessments are not realized, as a result of a large number of factors, including a change in the economic, security and geopolitical situation in Israel and around the world.

6.2 Traffic in the Israeli aviation industry

The following diagram describes traffic development at Ben Gurion Airport in 2015-2017:



* Tourists – excluding day visitors

Based on data provided by Israel Airports Authority ("IAA"), international passenger traffic at Ben Gurion Airport increased in 2017 by approximately 20.2 million passengers, indicating a growth of approximately 16% compared to 2016 (about 17.5 million passengers in 2016).

6.3 **Fluctuations in Jet Fuel Prices**

Aircraft jet fuel is a very substantial component of the Company's expenses. Jet fuel prices are characterized by high and sharp fluctuations. The following data refer to the weighted average of jet fuel market prices (before marketing margins and other fees) in the markets where the Company purchases fuel, as quoted by Platts². During 2017, jet fuel prices increased ("Market Price Basket" - the weighted price in accordance with markets in which the Company purchases jet fuel) by approximately 22% on average compared to 2016 prices. For further details, see Sections 9.5.1 and 9.18.6 below. For further details regarding the financial impact of jet fuel price, including as a result of hedging activities, see Sections A3 and B1 of the Board of Director's Report and Note 18 to the Financial Statements.

6.4 **Fluctuations in Foreign Exchange Rates**

The Group's results are affected by fluctuations in several currencies in relation to the US dollar. Fluctuations in the dollar exchange rate in relation to other currencies may lead to an improvement or to the erosion of the Group's profitability, particularly the Israeli shekel, in which a significant portion of the Company's expenses is paid, including wages to Israeli employees. As of December 31, 2017, there was a 9.8% appreciation of the NIS against the USD as recorded, compared to December 31, 2016. As of December 31, 2017, there was a 12.2% depreciation of the euro against the USD, compared to December 31, 2016. For details regarding the impact of the fluctuations on foreign exchange rates, see Sections B1 of the Board of Director's Report and Note 18 to the Financial Statements.

6.5 **Fluctuations in Interest Rates**

To finance its aircraft acquisitions, the Company has taken a significant amount of loans bearing variable Libor-based interest. A change in Libor rates may affect the Company's financing expenses. The average three-month Libor rate was 1.26% in 2017, compared to an average rate of 0.74% in 2016. For information on the Company's loans and hedging transactions, see Sections B3 and B4 of the Board of Directors' Report and Note 13 to the Financial Statements.

² To the best knowledge of the Company, Platts is a company of McGraw-Hill Group which, over many years, has been providing information on the energy sector. Platts provides updated information and analysis, *inter alia*, with respect to prices and international events in the fuel, petrochemical, natural gas and electric and nuclear power markets.

Chapter 3: Description of the Company's Business by Operating Segment

The following is a description of the Group's business operations in each operating segment separately, except in matters pertaining to all the Group's operating segments, as jointly described in Section 9 below.

7. Passenger Aircraft Segment

7.1 General information on the Operating Segment

The Company's main operations in this segment include passenger transportation on scheduled flights. The Company also operates charter flights through its subsidiary, Sun d'Or. Furthermore, the Company carries cargo in the belly of passenger aircraft, which accompanies passenger transport activities. The services in this segment include additional related services, such as sales of duty-free items to passengers on the aircraft. Therefore, in describing the segment, the Company focused on passenger transportation. Certain issues relating to cargo transport in the body of passenger aircraft are similar to the service of cargo transport on the Company's cargo aircraft, as described in Section 8 below.

Trends, events and developments in the macroeconomic environment of the Group, which have or are expected to have material impact on the business results or the development in the area of operations, are described below with respect to the following areas:

7.1.1 Structure of the Operating Segment and Changes Therein

In the past, the aviation policy has been regulated by the decision of the Ministerial Committee for Social and Economic Affairs, shortly before the publication of the 2003 Prospectus (Decision SE/14 dated May 19, 2003), with regard to the appointment of the Company as "Designated Carrier." Thereafter, several government decisions were made, determining the aviation policy of the State of Israel with respect to the Company's operations and the State's participation in security expenses incurred by Israeli airlines. For details regarding restrictions and supervision of the Company's business that apply to aviation operations, including traffic rights granted to the Company, see Section 9.11 below.

7.1.2 Restrictions, Legislation, Regulations and Special Circumstances applicable to the Operating Segment

The segment of passenger and cargo transport by passenger aircraft is characterized by international and local regulatory restrictions in various jurisdictions, provided for in international treaties and agreements and in local legislation. For details regarding international arrangements, see Section 9.11 below.

Additionally, these international and local arrangements provide for conditions and arrangements relating to air carrier's operation and liability for damages and for flight delays and cancellations.

The Company is obligated to act upon local legislation and relevant government decisions relating to the Company's areas of operations (including aviation security services), as set out in Section 9.11 below.

7.1.3 Changes in the volume of activity in the area and in its profitabilitya. **International developments**

According to the IATA, in 2018, airlines are expected to continue to improve profitability in view of a continued high demand, streamlining of airline companies and reduced interest payments to financial institutions, despite the expected increase in airlines' expenses in 2017, inter alia, due to the increase in jet fuel prices and manpower expenses.

**Passenger traffic, international capacity* and profitability of the industry
(including local activity), segmented by region:**

Area	RPK	ASK	PLF	Estimated profit for 2018 (in USD billions)	Estimated performance for 2017 (in USD billions)	2016 (in USD millions)
	Change in 2017 compared to 2016	Change in 2017 compared to 2016				
Africa	7.5%	3.6%	70.3%	-0.1	-0.1	-0.1
Asia	9.4%	7.9%	79.6%	9.0	8.3	8.1
Europe	8.2%	6.1%	84.4%	11.5	9.8	8.8
South America	9.3%	8.0%	82.1%	0.9	0.7	0.7
Middle East ³	6.6%	6.4%	74.7%	0.6	0.3	1.3
North America	4.8%	4.5%	81.7%	16.4	15.6	16.5
Total	7.9%	6.4%	80.6%	38.4	34.5	35.3

* It should be noted that RPK, ASL and PLF values only refer to international traffic

As reflected in the table above, passenger traffic increased in all of the regions, with the highest increases recorded by Asian and South American airlines.

The data presented on the table above shows that airlines operating in all regions other than Africa are expected to show profits in 2018.

IATA estimates and assessments regarding the global aviation industry and the anticipated profitability of the aviation industry are forward-looking information as defined in the Securities Law. This information is not based on the Company's estimates and only relies on IATA assessments, inter alia, in view of current trends of change in the aviation and tourism industry in recent years and the anticipated developments therein, and due to the economic, security and geopolitical situation in Israel and worldwide. Therefore, this data may be materially different than projected, if the IATA assessments are not realized, as a result of a large number of factors, including a change in the economic, security and geopolitical situation in Israel and around the world.

³ Israel is included in the Middle East region.

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

The table below provides data on the aviation industry's international activity and its profitability in the segment of passenger and cargo aircraft⁴ in 2015-2016 as well as IATA assessment for 2017 and highlights of IATA forecast for 2018:

	2015	2016	2017 Assessment⁵	2018 Forecast⁶
Total income (in USD billions) ⁷	721	709	754	824
Total income, change in %	-6.1	-1.6	6.3	9.4
Passenger traffic on scheduled flights (in millions of passengers)	3,561	3,810	4,081	4,311
Passenger traffic growth in RPK terms, in %	7.3	7.4	7.6	6
Load factor growth, in ASK terms, in %	6.7	7.5	6.3	5.7
Passenger flight occupancy, in %	80.3	80.3	81.4	81.4
Yield per passenger, in %	-11.9	-8.8	-1.5	3
Cargo and mail traffic, in millions of tons	52.8	54.9	59.9	62.5
Cargo yield per ton, change in %	-17.4	-12.5	5	4
Global growth rate, GDP in %	2.7	2.5	3	3.1
Jet fuel price, USD/barrel (annual average)	66.7	52.1	65.6	73.8
Net Profit (in USD billions)	35.9	35.3	34.5	38.4

Passengers – passenger traffic is expected to increase in 2018 by approx. 6% compared to 2017 and reach approx. USD 4.3 billion. The projected growth in passenger traffic exceeds the projected growth in capacity and, therefore, average passenger aircraft occupancy is expected to rise to a record 81.4%. As a result of the projected occupancy growth, a 3% increase in passenger yield is expected in 2018.

Airlines' revenue from the passenger segment alone is expected to increase in 2017 by approx. 9.2% compared to 2016, totaling approx. USD 581 billion (compared to USD 532 billion in 2016). The accelerated growth in passenger traffic is attributable, inter alia, to the improvement in global growth in 2017, which is expected to stand at approx. 3%, the highest growth rate since 2010.

Cargo – Cargo traffic is expected to increase in 2018 by approx. 4.5% compared to 2017, inter alia, due to the trend of online trade growth. Moreover, a 4% increase in cargo yield per ton is expected in 2018 compared to 2017. Airlines' revenue from cargo transport (including cargo transport on passenger aircraft) in 2018 are expected to grow by approx. 8.6% compared to 2017, totaling approx. USD 59.2 billion.

Oil Price – Average price (Brent Crude) is expected to increase by approx. USD 60 per barrel (an increase of approx. 10.7% compared to approx. USD 54.2 per barrel in 2017)

⁴ Including airlines that are not IATA members.

⁵ Data source: IATA Annual Report of December 2017 and IATA Notice of February 2018. IATA 2017 data, estimates, assessments and forecasts are preliminary. Final data for 2017 is expected to be published by IATA in June 2018 as part of the World Air Traffic Statistics.

⁶ See footnote 5 above..

⁷ Including income from cargo aircraft.

Financial results for international and domestic flights, scheduled flights and other activities other than passenger transport.

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

and average jet fuel price is expected to increase by approx. 73.8% (an increase of approx. 12.5% compared to a price per barrel of USD 65.6 in 2017). Total fuel expenses in 2018 is expected to reach 20.5% of the aviation industry's total expenses, compared to 18.8% in 2017.

IATA assessments and estimates regarding the scope of international passenger traffic and the estimates for 2017 and 2018 in the various publications as stated above, including with respect to GDP, passengers, cargo, oil prices, income, returns and occupancy rates are forward-looking information as defined in the Securities Law. This information is not based on the Company's estimates and only relies on IATA assessments, inter alia, in view of current trends of change in the aviation and tourism industry in recent years and the anticipated developments therein, and in light of the economic, security and geopolitical state in Israel and around the world. Therefore, this data may be materially different than projected, if the IATA assessments are not realized, as a result of a large number of factors, including a change in the economic, security and geopolitical situation in Israel and around the world.

b. Developments in the Israeli market

International passenger traffic to/from Ben-Gurion Airport in 2017, based on to data published by the IAA, amounted to 20.2 million passengers, an increase of 16.4% compared to 2016.

Year	Passenger traffic at Ben Gurion Airport		Visitors entering Israel (by air, without day visitors)		Residents departing Israel (by air, without day visitors)	
	Millions of Tier segments	Annual change	Thousands of passengers	Rate of change	Thousands of passengers	Rate of change
2017	20.2	16.4%	3,206	22.2%	7,090	12.9%
2016	17.3	10.6%	2,623	4.5%	6,281	15.3%
2015	15.6	9.9%	2,509	-0.7%	5,449	15.2%

7.1.4 Developments in the Segment's Market or Changes in its Customers' Characteristics

In recent years, a considerable deterioration has occurred in the competition existing in the area of Transportation by Passenger Aircraft between scheduled international airlines, including airlines operating low cost flights⁸ and charter international airlines. The Company estimates that further competition is expected in 2018. For further information, see Section 7.8.3 below.

The growth in the number of foreign airlines operating at Ben Gurion Airport, the number of scheduled flights and seat capacity of foreign airlines causes further competition on routes to Israel. For further information, see Section 7.8 below.

⁸ "Low cost" companies are airlines with a low expenses structure that arises mainly from direct online marketing rather than through distribution systems and travel agents; use of mainly secondary airports; minimum service profile during flight. Generally, low cost airlines only operate one class on their flights and offer highly competitive prices.

The Company's assessment regarding the increase in the number of foreign airlines operating at Ben Gurion Airport, the number of scheduled flights and seat capacity of the foreign airlines, and their impact on the competition on routes to Israel, is forward-looking information as defined in the Securities Law. This information is based, among other things, on the Company's assessments in view of recent years' growth resulting from the "Open Sky" policy. This increase may not materialize, in whole or in part, or may materialize in a materially different manner, inter alia, depending on the degree of opening the market to further competition, regulatory changes, the way the Company deals with competition and the risk factors described in Section 9.18 below, as well as economic, security and geopolitical changes.

7.1.5 Technological changes that may have a material impact on the operating segment⁹

- ✓ The supplier of the entertainment system installed in the Company's new Boeing 787 is Panasonic. In 2017, the Company and Panasonic entered into agreements regulating the terms and conditions of the entertainment systems' acquisition and maintenance.
- ✓ In November 2017, the Company launched a system enabling it to distribute automated messages to its customers, using email and/or text messages, regarding routine activities and changes in flight schedule.
- ✓ In January 2018, the Company launched a system enabling its customers to contact the Customer Service Center via chat on the Company's website. The system allows the Company to efficiently respond to its customers and save response time.

7.1.6 Critical Success Factors in the Operating Segment and Changes Therein

For information regarding positive factors that affect or may affect the Company's competitive position in this area of activity, see Section 7.8.4 below.

7.1.7 Changes in Suppliers and Raw Materials within the Operating Segment

Fuel - The main raw material used by airlines is jet fuel, constituting a key component of an airline's expenditure. For details regarding fuel, see Section 9.5.1 below.

Aircraft - as the Company's aircraft fleet is entirely manufactured by Boeing, the Company is materially dependent on this manufacturer in matters pertaining to ongoing maintenance of its aircraft, spare parts supply, repairs and engineering consultancy.

Engines – due to the fact that the Boeing 777 and 787 aircraft owned by the Company (of which some were already delivered and some are scheduled for delivery to the Company during 2018-2020), are equipped with Rolls-Royce engines, the Company has a significant dependence on the engine manufacturer in terms of current maintenance and supply of spare parts for engines.

7.1.8 Key Entry and Exit Barriers in the Operating Segment, and the Changes Therein

In the past, one of the most significant entry barriers in the field of scheduled international flights was the need to obtain authorization to perform scheduled flights from one country to other countries and be appointed as a "Designated Carrier", as well as approval for the

⁹ This Section contains major technological changes even if their impact is immaterial.

number of flights and capacity. Due to the Open Sky policy, this entry barrier is now quite insignificant with respect to destinations in Europe and the United States.

Key entry barriers are as follows: the necessary permission for landing and take-off slots in airports to and from which the Company operates as well as the relatively large initial investment required for establishing and operating an airline company, inter alia, for the acquisition and lease of aircraft. Moreover, international aviation agreements and the regulation in various destinations may include requirements relating to identity or nationality as a condition for actual ownership or control of an air carrier. Such requirements may appear to be an entry barrier to granting authorization to operate flights. For further information, see Section 9.11 below.

With regard to the operation of passenger aircraft used for international charter flights, it should be noted that a significant entry barrier is obtaining a slot for take-off or landing at the airports to and from which the charter airline operates, similarly to airlines operating scheduled flights. As opposed to airlines operating scheduled flights, a liberal policy applies to the segment of charter flights, whereby charter flight authorizations are granted to both Israeli and foreign charter airlines.

The restrictions applicable to the Company by the holder of the Special State Share with respect to reducing the Company's aircraft fleet constitute an exit barrier. For details, see Section 9.11.10 below.

7.1.9 Substitutes for Services in the Operating Segment and Changes Therein

The substitutes for transportation by passenger aircraft are transportation by other means (land and marine means as well as cargo aircraft regarding cargo carried in the belly of passenger aircraft). It shall be noted that there is no significant substitutes in Israel for passenger transportation by air. The Company estimates that the main considerations in choosing a flight over marine and/or land transportation are: the purpose of the trip, the passenger's schedule, as well as the distance and the nature of the route.

7.1.10 Structure of Competition in the Operating Segment and Changes Therein; Developments in the Operating Segment's Markets

A. General - Competition in the Segment

Strong competition exists in the segment of transport by passenger aircraft between dozens of scheduled international airlines - legacy, low-cost and charter airlines. Airline companies compete in various segments, the main of which are: prices, flight frequency and schedule, operational accuracy, type of equipment, aircraft configuration, passenger service, frequent flyer benefits, commissions and special incentives to travel agents, the structure of the ticket booking website, the supply of passenger services and more.

The competition is not only with the principal air carrier in the country located at the other end of the route and charter airlines operating on the same route, but also with other airlines, including such that do not operate flights to Israel (offline airlines), due to the range of possibilities allowing the passenger to create his own flight schedule consisting of several airlines, and as a result of the strengthening of alliances between the airlines (Star, Sky Team, One World).

Moreover, most of the scheduled airlines operating flights to and from Israel also carry passengers on Sixth Freedom flights, thus causing an increase in the operations of foreign airlines in Israel. Due to the fact that the flight from the base airport (Europe) to the final destination takes place regardless of the flight from Israel to Europe, thus allowing the foreign company to lower the overall price for a flight from Israel to the final destination (via Europe), without impairing the level of the price of a flight from Europe to the final destination. In fact, at times, foreign airlines offer the flight ticket from Israel to the final destination (e.g. the U.S) at a lower price in relation to the price they offer for the flight from the interim destination (e.g. Europe) to the final destination. On the other hand, currently the Company does not benefit from a similar possibility to carry passengers between different countries via Israel, mainly due to the present geopolitical condition.

Apart from the foregoing, certain regulatory changes may affect the structure of competition in the segment. For details, see Section 9.11 below.

In 2017, the Company competed with about 110 airline companies, as follows: 60 foreign airlines operating scheduled flights, 50 foreign charter airlines (of which about 30 airlines operated flights on a regular basis) and two Israeli airlines (Arkia and Israir). Airline companies compete in different areas, mostly over prices, flight frequency and schedule, operational accuracy, type of equipment, aircraft configuration, passenger service and more. The competition is with airlines operating scheduled flights between different destinations, charter flights between the same destinations and/or Sixth Freedom flights.

For information regarding the Company's significant competitors within the segment and the competition expected in 2018, see Section 7.8.3 below.

B. Open Sky Policy

The liberalization policy of aviation agreements, which has been implemented in the State of Israel in recent years, allows a substantial share of the increase in flight availability and seat capacity offered. This policy, as expressed in an ongoing process of updating aviation agreements by means of increasing the frequencies cap and number of airlines allowed to operate scheduled flights, causes an increase in the number of flights and as a result, a decrease in ticket prices and growth in passenger traffic to and from Israel.

In June 2013, the Open Sky Agreement was executed with the European Union ("EU"), under which most restrictions on the number of each party's carriers entitled to operate scheduled flights between Israel and the EU (as derived from bilateral aviation agreements preceding it) have been removed. The Agreement has been implemented in stages, the last of which is anticipated to be completed in the summer of 2018, thus the frequency restriction imposed on flights to and from Israel will be removed, leading, as a result, to a significant increase in the number of flights operated by airlines flying to and from Israel.

For details regarding the Open Sky Agreement with the EU, see the corresponding Section in the Company's 2013 Periodic Report.

Moreover, in recent years, aviation agreements between Israel and several countries with a significant volume of traffic to and from Israel have been updated, including agreements with Russia, Ukraine, Canada, China and India.

The following is a description of the main changes in 2017 and until a date shortly prior to the approval of the Report:

The UK - In December 2017, Israel and the UK entered into a new aviation agreement, effective upon completion of the Brexit process in which the UK leaves the EU. The agreement is aimed at allowing continuity of flights on routes between Israel and the UK immediately following the actual Brexit date. It should be noted that no changes have been made in the form of collaboration between Israel and the UK with respect to the Agreement with the EU.

Chile – In December 2017, Israel and Chile entered into a new aviation agreement updating the agreement signed by both countries in 1981. The new agreement allows commercial collaborations between Israeli and Chilean airlines and code-share agreements between Israeli carriers and a third world country airlines.

Furthermore, in 2017, amendments to existing aviation agreements between Israel and Canada, Switzerland and Jordan were concluded, allowing an increase in frequency and capacity, and new agreements, including amendments to existing agreements, were entered into by Israel and Tanzania, Uganda, Vietnam, South Africa and the Dominican Republic, aiming to regulate the aviation relationship between the countries.

7.2

Services in the Operating Segment

A. General

The main services the Company provides in this segment are flying passengers and cargo to various destinations by means of passenger aircraft. As of the Latest Date Prior to the Report Approval Date, the Company operates flights on passenger aircraft to approximately 35 direct destinations in 25 countries in Europe, the United States and Canada, the Middle East, Central Asia and other destinations. In 2017 the Company operated an average of approximately 285 weekly flights to each destination. In addition to flights operated by the Company, the Company is engaged in marketing flights in the framework of agreements with other airline companies (Interline Agreements), allowing passengers of scheduled flights, subject to certain restrictions, to use flight tickets issued by one airline, for flights of another airline. The airline actually carrying the passenger submits an invoice for payment to the Company that issued the flight ticket. The parties settle between themselves on a monthly basis, usually through IATA Clearing House.

Furthermore, the Company operates Code-Share flights, thus allowing the air carrier to market flights of another air carrier as if they were its own, so that a passenger books a flight through one carrier notwithstanding the fact that he travels with another air carrier. Code sharing provides participating air carriers with an option to increase flight frequencies offered to their customers, access to other destinations and marketing advantages, such as enhancing the attractiveness of joining the

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

Company's Matmid Frequent Flyer Club. For details regarding code-share agreements to which the Company is a party, see Section 9.13 below.

The Company operates, in some of its scheduled flights, up to four travel classes, distinguished from each other by the type of seat, the space between seats, food and beverage menu and manner of serving, supply of comfort and leisure products as well as number of flight attendants in proportion to the number of passengers. Said travel classes consist of: First Class, Business Class, Economy Class Plus and Economy Class. The Company operate three classes on the new Boeing 787 Dreamliners – Business Class, Premium Class and Economy Class. Scheduled flights offer a set of in-flight voice programs, movies, both broadcast and print magazines and a sales service of duty-free items.

In addition to scheduled flights, the Company is engaged, through Sun d'Or, in marketing charter and scheduled flights by selling aircraft capacity to charter flight organizers at pre-agreed prices, and marketing such flights to travel agents and the general public. Sun d'Or branded flights are characterized by exotic seasonal destinations and a destination-based tailored service profile. Most flights only offer Economy Class seats.

The Company's flights are supported by ground services system, in charge of the process of boarding passengers and their luggage, embarking them at the destination airport and unloading the luggage as well as handling the cargo. Said ground services are available in Ben Gurion Airport and in each one of the destinations where the Company's aircraft land. Simultaneously, the Company operates, under the guidance of government security officials, ground security system in all overseas airports where aircraft of Israeli airlines land, and an aerial security system that operates during passenger flights operated by Israeli airlines (the Ben Gurion Airport Ground Security System is operated by the IAA). For details regarding security services rendered by the Company to Israeli airlines, see Section 9.11.13 below.

B. Data on the Company's Groups of Destinations

The following table provides data on the Company's market share, as estimated by the Company, broken down by groups of key destinations, out of all passenger traffic between Ben Gurion Airport and these destinations:

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

To/from BGA	The Company's assessment of total passenger traffic at BGA, broken down by groups of direct flight destinations ¹¹ (in thousands of Tier segments) based on IAA data				The Company's assessment of its market share (in %) ¹⁰		
	Change in 2017 (in %)	2017	2016	2015	2017	2016	2015
North America	8%	1,802	1,671	1,655	34.7	37.7	35.6
Europe	15%	13,476	11,695	10,476	35.8	39.0	38.6
Far East and Central Asia ¹²	26%	671	533	502	28.5	38.8	47.5
Other ¹³	23%	4,207	3,412	3,012	9.3	12.4	11.3
Total	16%	20,156	17,312	15,645	28.5	32.6	32.5

(B)(1) Routes to North America (United States and Canada)

In 2017, the Company operated about 36 weekly flights to North America in the summer season, and about 28 weekly flights in the winter season (mainly to New York).

On direct routes to North America, the Company faces direct competition with United, Delta and Air Canada airlines. Moreover, European airlines operating flights on routes to the United States and Canada through their home airports continue their operations ("Sixth Freedom").

It should be noted that as of November 2017, the Company operates 3 weekly direct flights to Miami and plans to launch a new route to San-Francisco in November 2018 with three weekly flights.

In total, an increase of 8% in passenger traffic on direct routes to North America was recorded in 2017 compared to 2016. No significant change (+1%) was recorded in passenger traffic on the Company's direct flights to North America in 2017 compared to 2016. It should be noted that the difference between the growth in passenger traffic

¹⁰ These data are segmented by the passenger's final destination (including on sixth freedom flights). The Company's assessment of the passenger's final destination is based on data from the global distribution systems. The Company cannot estimate the accuracy of the data received from the distribution system, which includes paying passengers only. It is noted that the IAA publishes data that includes non-paying passengers, split based on the airline that carries out the flight (and not by destination). In cases of sixth freedom flights of a European company between Israel and the United States through an airport in Europe - the flight will be attributed to the parent country of the European airline. Based on the Company's analysis of IAA data and segmentation of flights by airlines' parent countries, excluding sixth freedom flights, the Company's market share is as follows, North American routes: 48% in 2017 compared to 51.4% in 2016; European routes: 30.2% in 2017 compared to 33.5% in 2016; Far East and Central Asia routes: 64% in 2017 compared to 80.6% in 2016; other destinations: 9.3% in 2017 compared to 12.8% in 2016.

¹¹ The IAA data refer to the airlines that operate the flights rather than flight destinations. Therefore, these data only serves as the Company's assessment based on an analysis of the IAA data pr. These data are segmented by direct flight destination and fail to notice a passenger's actual destination where "sixth freedom" flights operated by foreign airlines are involved.

¹² The Company cannot estimate the accuracy of its assessment regarding of market share including "sixth freedom" in the Far East market and central Asia, Africa and regional destinations (such as Turkey, Greece and Cyprus), in light of the inaccuracy of the information kept by the Company regarding the number of passengers of other airlines operating in these markets.

¹³ Others: traveling to regional destinations (Cyprus, Egypt, Greece, Jordan, Malta and Turkey) and to Africa For further information, see Footnote 12 below.

on direct flights to North America and the increase in the Company's direct flights on these routes is attributable, inter alia, to the Company's inability to meet passenger traffic growth rates, mainly in view of its limited production capacity.

For further information regarding the increase in foreign airlines' operations in Israel, see Section 7.8.3 below.

The Company has rights to transport passengers, cargo and mail to/from New York and other destinations in the United States, some in the framework of code-share agreements. For information regarding code-share agreements to which the Company is a party, see Section 9.13 below.

(B)(2) Routes to Europe

As of the Report Date, the Company operates scheduled flights to 23 destinations in Europe, mainly to London, Paris, Amsterdam, Moscow, Frankfurt, Rome, Milano, Madrid and Zurich. The Company generally competes, on routes between Israel and Europe, with airlines of the destination country as well as with other scheduled airlines carrying Sixth Freedom traffic via their base airport, to other countries, with foreign and Israeli charter airlines operating charter flights to various destinations in Europe, and with companies operating scheduled low-cost flights.

Implementation of a New Model for EL Al Flights to European Destinations

The Company plans to launch a new model for flights to and from its destinations in Europe, with ticket sales expected to begin during the second quarter of 2018 with respect to flights taking off from the fourth quarter of 2018. For further information, see Section 7.4 below.

"UP"

Since the 2014 spring/summer flight schedule, the Company has been operating the UP flight brand, under which it operates discounted flights, using a model similar to that of low-cost flights, to 5 destinations in Europe: Berlin, Budapest, Kiev, Prague and Larnaca. It should be noted that following the implementation of the new model for operating flights to the above European destinations, the Up brand will be cancelled as of October 2018.

In 2017, there was an increase of about 15% in total passenger traffic to Europe, with foreign scheduled airlines, including low cost airlines, increasing their passenger traffic by 23% and charter airlines operating on the same routes recording an increase of 13%. The Company increased its passenger traffic on these routes by 4%. Secluded airline traffic on routes to West Europe countries increased by 9%, and by 26% on routes to Central and East Europe. The difference between the growth in passenger traffic on routes to Europe and the Company's flights on these routes is attributable, inter alia, to the Company's inability to meet passenger traffic growth rates, view of its limited production capacity.

The most extraordinary growth rates were recorded with respect to routes from Israel to the following countries: **France (13%), Netherlands (12%), Germany (11%), Spain (10%), England (10%), Poland (68%), Romania (33%), Hungary (29%), Czech Republic (17%), Bulgaria (15%), Russia (13%) and Ukraine (14%)** . It is

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

noted that these routes recorded a substantial growth in terms of both traditional legacy carriers and low cost carriers' flights, as described in Section 7.8.3 below.

Aviation agreements signed in recent years and implementation of the last stage of the Open Sky Agreement between Israel and the EU countries expected in summer 2018 are anticipated to lead to further aggravation of competition over these routes in 2018. For further information regarding the anticipated increase in competition over these routes in 2018, see Section 7.8.3 below.

The Company's assessment regarding competition is forward-looking information, as defined in the Securities Law. This information relies among other things on the Company's estimates in view of its current volume of activity and the competition in the markets, which may not materialize, in whole or in part, or may materialize in substantially different manner. Actual condition may be different than anticipated, inter alia, depending on the degree of opening the market to further competition, regulatory changes, the way the Company deals with competition and the risk factors described in Section 9.18 below, as well as economic, security and geopolitical changes.

(B)(3) Routes to the Far East and Central Asia

The Company, which operates on routes to India (Mumbai), Thailand (Bangkok), China (Beijing) and Hong Kong, faces direct competition on direct flights to the Far East with Korean Air, which operates on routes to South Korea (Seoul), Hainan Airlines, which operates on routes to China (Beijing and Shanghai), and Cathay Pacific, which operates on route to Hong Kong (from the end of March 2017). Additionally, scheduled airlines operating in Israel offer flights to these destinations as part of Sixth Freedom traffic.

In total, an increase of approx. 26% in total passenger traffic to these destinations was recorded in 2017, as a result of a significant rise in passenger traffic on routes Tel Aviv – Beijing (51%) and Tel Aviv – Hong Kong (69%), following the expansion of Hainan Airlines' operations on routes to China and commencement of Cathay Pacific's operations on route Tel Aviv – Hong Kong. It should be noted that no change was recorded in the Company's passenger traffic to these destinations in 2017 compared to 2016, and it should be further noted that the difference between the increase in passenger traffic on routes to the Far East and the total passenger traffic on the Company's flights on these routes in 2016 is attributable, inter alia, to the Company's inability to meet passenger traffic growth rates, view of its limited production capacity.

For further information regarding the increase in foreign airlines' operations in Israel, see Section 7.8.3 below.

It should be noted that **Air India** is expected to operate 3 weekly flights on route Tel-Aviv – Delhi commencing the end of March 2018. For details, see Section 7.8.3 hereinafter.

(B)(4) Other Routes

Other routes operated by the Company in 2017 include Greece, South Africa and Cyprus (Larnaca). The Company further operates, from time to time, single or short series of charter flights to various destinations, through its subsidiary, Sun d'Or.

Regional routes recorded a 20% increase in total passenger traffic to Turkey, mainly due to the growth in operations of **Turkish Airlines** and **Pegasus**, which increased their passenger traffic by approx. 10% and 44%, respectively. It should be stressed that the growth in Pegasus passenger traffic is mainly due to the increase in its charter operations and expansion of its operations on route Tel Aviv – Antalya following an increase in the number of Pegasus flights on this route during the 2017 summer season to 13-20 weekly flights, compared to 6-7 weekly flights in the 2016 summer season. The growth in traffic to Turkey is mainly attributable to the growth in Sixth Freedom traffic. An increase of approx. 41% in traffic to vacation resorts in Turkey (Antalya, Dalaman and Bodrum) was recorded in 2017 compared to 2016, and in total, traffic to vacation resorts amounted to approx. 30% of the total traffic to Turkey. It should be clarified that in view of security restrictions imposed on Israeli airlines, no Israeli airlines' flights have been operating on routes to Turkey in recent years. A 15% increase was recorded in total passenger traffic on routes to Greece and the Greek Islands, which serve as substitute for Turkish vacation resorts, due to the growth in operations of **Aegean Airlines** and **Alitalia** on route Tel Aviv – Athens and a significant growth in charter airlines' flights to these destinations.

A considerable increase was reported in total passenger traffic (71%) to Cyprus, mainly due to an increase in the number of airlines operating on route to Larnaca.

In 2017, total passenger traffic on regional routes and routes to Africa increased by approx. 23% and the number of the Company's passengers flying on these routes decreased by approx. 11% compared to 2016.

7.3

Segmentation of Income and Profitability of Services

In 2017, an increase of about 2.4% was recorded in the Company's revenue from the operating segment compared to 2016, explained by the fact that in 2017, passenger traffic at Ben Gurion Airport increased by approx. 16.4% compared to 2016.

For information regarding the segmentation of the Company's income and profitability (consolidated) broken down by its reported operating segments relating to passenger aircraft, see Note 20 to the Financial Statements.

7.4

New services

- ✓ **Launching new routes to the United States** - for information, see Section 7.2 above.
- ✓ **Launching a new model for the Company's flights to destinations in Europe** – on January 2, 2018, the Company's Board of Directors approved a new model for El AL flights to destinations in Europe (hereinafter: "**European Destinations**" and "**New Model**", respectively), for the purpose of delivering the broadest possible response to different customers and better coping with intensifying competition over European Destinations in view of global aviation trends and as part of operational streamlining processes implemented by the Company. Airline ticket sales under the New Model will

commence during the second quarter of 2018 and apply to flights taking off from the fourth quarter of 2018. Under the New Model, Economy Class customers will be given the option to choose between three types of "Branded Fares": "Lite" – the cheapest and most basic flight fare, allowing passengers to carry hand-baggage on board, with no option to cancel or change tickets; "Classic" – the familiar, standard flight fare, allowing passengers, in addition to the above, to choose their seat and check in baggage, with the option to cancel or change tickets subject to extra charge; and "Flex" – the most flexible airfare, allowing passengers, in addition to the above, to check in two items of baggage and cancel or change tickets with extra flexibility, all in accordance with criteria established by the Company for each "Branded Fare" and in compliance with any applicable law.

In the next few years, within the framework of implementing the New Model, the interiors of aircraft flying to European Destination will be renovated and economy and business class seats in some of the Company's narrow-body aircraft will be gradually replaced. The Company predicts that the New Model shall have a positive impact on its financial results, although not significantly compared to its total revenues.

The Company's assessment of the New Model implementation and positive impact is forward-looking information as defined in the Securities Law. This information is based, among others, on the Company's estimates in view of the its current volume of activity and the competition in the markets, which may not materialize, in whole or in part, or may materialize in substantially different manner. Actual condition may be different than predicted, inter alia, depending on the degree of opening the market to further competition, regulatory changes, the way in which the Company deals with competition and the risk factors described in Section 9.18 below, as well as economic, security and geopolitical changes.

- ✓ **Website Launch** – In June 2017, the Company launched a hotel booking website, allowing Frequent Flyer Club customers to enjoy benefits upon booking. For further information, see Section 7.6.4 below.
- ✓ **New Insurance Products** – The Company and the Phoenix Insurance Agencies 1989 Ltd. entered into an agreement to establish a partnership to operate an insurance agency ("Insurance Agency") providing insurance-related services. It should be noted that as of a date shortly prior to the approval of the Report, and until obtaining an insurance agency business license allowing it to operate independently, these operations will be partially carried out by the Phoenix and partially by a licensed agency affiliated with the Phoenix which, as of October 2017, are engaged in the marketing and sale of insurance products related to travel and other business activities, inter alia, to EL Al Frequent Flyer Club members, who shall be offered unique insurance options, by way of accumulation and use of Frequent Flyer points when purchasing insurance products.
- ✓ **Web Browsing System** – During 2017, the Company installed one of the world's most advanced web browsing systems in six Boeing 737-900 aircraft. The Company plans to install the system in other aircraft in its Boeing 737 and 787 fleets. It shall be noted that as of a date shortly prior to the approval of the Report, the Company does not charge for the use of this service.

7.5 **Customers**

The Company provides its services to both individual passengers and passengers from the business sector. The Company's plane tickets are mostly sold through travel agents and marketers of travel packages, as well as by the Company directly to companies and individuals. For further information, see Section 7.6 below. For details about the Company's "Matmid" Frequent Flyer Club, see section 7.6.4 below. For information regarding the Company's Credit Risk Management Policy, see Note 5 to the Financial Statements.

In the transport by passenger aircraft segment, the Company has no single customer, including an agent, whose revenue or sales turnover amounts to 10% or more of the Group's total revenue. The Company estimates that it does not have dependence on any single customer or agent in the transport by passenger aircraft segment.

7.6 **Marketing and Distribution**

7.6.1 **Travel Agents and Marketers of Travel Packages**

Most travel agents are IATA members selling flight tickets on behalf of the various airlines. Upon a sale, the agent is entitled to receive a commission from the airline company at a rate set by it in accordance with IATA guidelines. At times, the agent is entitled to further commissions, including as sales incentive, at the discretion of the airline companies.

The majority of air fare marketing to passengers is carried out through travel agents and vacation package dealers. In addition, flight tickets are sold through the Company's sales offices and through phone and direct sales. As of a date shortly prior to the approval of the Report, the Company has three sales offices in Israel (Tel Aviv, Jerusalem and Beer-Sheba) and about 29 sales offices in 31 representations abroad.

The Company also sells flight tickets through 44 General Sales Agents (GSA) abroad, to destinations to and from which El Al flies as well as other destinations (including Beyond destinations).

Tour Air (Israel) Ltd. ("Airtour" or "Tour Air"), a company jointly owned by the Company and travel agents, is another marketing channel used by the Group in the Israeli market, acting as a distribution arm for special offers and packages to all Israeli agents. The Company has agreements with Airtour for the distribution of the Company's flight tickets and the provision of various services by Airtour to the Company, including vacation package distribution, ticketing, payment transactions, etc. For information regarding transactions entered into by the company and Airtour, see Note 23 to the Financial Statements.

Sun d'Or, the Company's subsidiary, also acts as a marketing arm for the Company's products, both to charter flights and scheduled flights to various destinations. Sun d'Or branded flights are operated by the Company and other airlines, generally by means of a wet lease. For information regarding Sun d'Or operations, see Section 9.7.1(a) below.

The Company pays travel agents a commission (base component) as well as special incentives (variable component), particularly according to the volume of airline ticket sales.

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

The base commission paid to Israeli agents is 5%. The base commission paid to agents abroad varies by country based on market conditions. The additional incentive mechanism – the variable amount and duration of the commission - is determined with each agent, in Israel and abroad. Different methods, adapted to market needs, are employed across the world in this regard. In recent years, the aviation world has developed a trend of reducing commissions to the point of eliminating the agents' base commission and the addition of handling fees by the agent.

7.6.2 Computerized System Booking, Flight Management, Check-In and Distribution Systems

The Company's booking, flight management and check-in computerized system is the Amadeus. The system displays El Al updated flight schedule and allows the Company's service and sales centers to place orders and ticket the Company's flights. The system allows supervision of managing customer handling and use of the loading capabilities of the Company's aircraft by calculating weight and balance by gathering all data calculations.

In November 2017, the Company and Amadeus signed an amendment and extension to the agreement regulating these services, by which the agreement is extended until the end of 2025 with an option of extension until the end of 2027, on the same terms, and an option for the Company to terminate the agreement at the end of 2023.

Moreover, the Company has entered into agreements with international distribution systems, including Amadeus, that interface with the Company's booking system and allow users of the same systems (sales agents in Israel and abroad) to sell and have direct access for reservations and ticketing El AL flights.

In December 2017, the Company and Amadeus signed an amendment and extension to the agreement regulating these services, by which the agreement will be extended in 2020 for three years and then a further two years, with an option for the Company to terminate the agreement prior to each extension.

It is noted that the Company is materially dependent on Amadeus. For details, see Section 9.18.19 below.

7.6.3 Sales and Marketing to Passengers

The Company takes efforts to advertise its services to passengers in the Israeli market and other large markets. The Company also initiates marketing events, sponsorships and collaborations.

The Company operates a 24/7 customer and sales call center providing a timely, professional and quality service to El Al private customers and travel agents. The Company also maintains direct sales to passengers through its reservations call center and operates a business service engaged in sales promotion to business organizations, mainly Israelis.

In 2017, sales through the website increased by about 2% (sales of packages, related services and upgrades) compared to the corresponding period in the previous year, totaling USD 318 million. The number of tickets sold online in 2017 remained unchanged, however, a significant increase of about 49% in the Company's sales through the mobile device was recorded in 2017 compared to 2016.

In recent years, the aviation industry has witnessed a trend of growth in direct marketing of airline tickets both online and through mobile devices, in view of the savings in marketing and distribution costs, as a result of selling airline tickets using this platform and changing buying habits of consumers preferring to shop online and through the mobile app rather than by phone. It should be stressed that the Company adapts itself to this trend and intends, as part of its customer service and customer experience enhancement process, and expansion of its direct sales operations, to expand its modified changes to its organizational structure, inter alia, consolidating the digital and IT departments into one division. In view of the foregoing, the Company predicts an increase in online and mobile ticket sales.

The information regarding the Company's estimate of a revenue increase due to online and mobile direct marketing of airline tickets is forward-looking information, as defined in the Securities Law, which is based on the Company's estimates in consideration of global trends and developments in the consumption and aviation world. The materialization of the said information, in whole or in part, is uncertain and might be affected by external factors having effect on the competitive environment of the Company and/or by factors that cannot be assessed and are beyond the Company's control, including marketing and sales factors.

In order to make its flights more attractive to passengers interested not only in transport services to and from Israel, but also in tourism services, the Company markets, directly and through travel agents, a diverse range of ground tourism services (hotels, tours, car rentals) to individual tourists. For this purpose, the Company markets package deals through Airtour. This activity is marketed at the Company's representation offices abroad through Superstar Holidays Ltd., by means of independent direct marketing or through travel agents.

7.6.4 Frequent Flyer Club

As part of its marketing efforts and efforts to increase passengers' loyalty to the Company, the Company offers special benefits to passengers who are members of the Frequent Flyer Club. Passengers can accumulate frequent flyer points that can be used for all flights operated by the Company.

Moreover, the Company has agreements allowing the accumulation and realization of frequent flyer club point of other airlines (as set forth in Section 9.13 below) and/or the conversion of points from credit cards and other businesses into Frequent Flyer Club points, and it further entered into cooperation agreements allowing the accumulation of club points and/or receipt of other benefits following an acquisition in a variety of businesses (in general, the Company is paid a consideration by the business), as well as into agreements for the use of frequent flyer points in different businesses. Club points can be used to pay for products purchased on the Fly&Buy website, in the duty-free shop on board El Al aircraft, and for hotel rooms at hotels listed on the Hotel Booking Website launched by the Company as described below, and when making payments to various businesses with which the Club maintains ad hoc collaborations, etc. .

These points provide passengers with various benefits, including discounted or free flight tickets (other than an extra cash payment for airport taxes and other surcharges), upgrades to better classes and admission to lounges used by the Company worldwide. Membership

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

in the Frequent Flyer Club is determined by a number of parameters based on the volume of activity of the members: Regular Matmid, Silver, Gold, Platinum and "Top Platinum.

It should be noted that travel agents can purchase flight tickets on the agents' website ("Sell&Fly") and pay with Club Points. These transactions reward travel agents with Sell&Fly points, which are designed for travel agents and allows them to purchase flight tickets for personal use only, with an agent fee. Furthermore, as of April 2017, travel agents may convert Sell&Fly club points into Club points. This novelty allows Frequent Flyer Club passengers to be listed among Frequent Flyer Club members and consequently enjoy a longer exercise period to purchase a preferred seat, pay for an upgrade to an Economy Plus seat and purchase on board duty free items using points.

In June 2017, the Company launched a Hotel Booking Website enabling Frequent Flyer Club members to benefit from accumulation of points when making a reservation and pay using Club points or a mix of money and points, with Fly Card holders benefitting from a preferred accumulation to realization ratio. The website is maintained by an international company and as of a date shortly prior to the approval of the Report, it includes more than 150,000 hotels in Israel and worldwide.

During 2017, the Company launched, through a partnership established with the Phoenix, the insurance products marketing and sales operations across travel and other sectors, *inter alia*, for El AL Frequent Flyer Club members. For further information, see Section 7.4 above.

In 2017, the Company continued to implement a program to cultivate, maintain and increase the number of luxury customers, *inter alia*, by issuing a branded "Fly Card" credit card, as set forth below.

Branded Credit Cards

Within the framework of cooperation agreements executed by the Company with financial institutions, the Company allows for the issue of branded credit cards to the members of the Company's Frequent Flyer Club - Fly Card and Fly Card Premium ("**Branded Credit Cards**"). The Branded Credit Cards were issued to Israeli account holders through the financial institutions listed below: (a) Diners Club Israel Ltd. and Cal - Israel Credit Cards Ltd.; (b) Poalim Express Ltd.; and (c) Leumi Card Ltd. and Bank Leumi Ltd. (hereinafter: the "**Agreements**" and the "**Financial Institutions**", respectively).

Branded credit cards grant their holders unique benefits according to the type of credit card and volume of transactions using the card, all in accordance with the commercial terms agreed upon between the parties. These benefits include, *inter alia*, the accumulation of perpetual passenger points in respect of transactions in Branded Credit Cards.

Pursuant to the agreements, the Company is entitled to consideration from the financial institutions, which is also based on the scope of use of the Branded Credit Cards. The agreements also set forth participation in advertising, marketing and sales promotion expenses, as well as customer service to the holders of the Branded Credit Cards. The agreements are for a term of five years, ending September 2019, and include the ability to extend for additional various periods subject to the cancellation rights available to the parties, under certain circumstances.

It should be noted that the Company has cooperation agreements with the registered partnership Blue Square-Dor Alon Customer Club ("YOU Club") and the retail Group - Electra Consumer Products Ltd. (the "Electra Group"), which operates in various consumer fields. Under these agreements, the parties cooperate to attract new customers to the club through marketing and sales centers of these organizations. These cooperation agreements allow Frequent Flyer Club members and holders of branded credit cards to enjoy unique benefits, including options for accelerated accumulation of Matmid frequent flyer points at chains included in the YOU Club program and chains owned by the Electra Group.

As of a date shortly prior to the approval of the Report, the number of Club members totaled 1.91 million.

As of a date shortly prior to the approval of the Report, the number of Branded Credit Cards was 260,000.

In total, in 2017 the number of passengers who are Frequent Flyer Club members stood at about 28% of the total number of passengers, without any change compared to 2016.

For information regarding the accounting treatment applicable to the Club's liabilities, see Note 12 to the Financial Statements.

7.7 **Order Backlog**

The Company has "Unearned Revenue" from advance payments for tickets of flights not yet operated and points accumulated by Frequent Flyer Club members, as mentioned in Section 7.6.4 above. It is noted that certain flight tickets sold by the Company are exercisable by the customer for a two year period. For further information, see Note 12 to the Financial Statements.

7.8 **Competition**

7.8.1 **General**

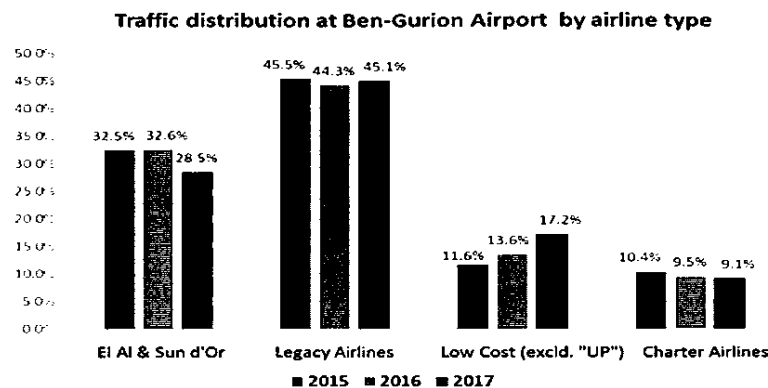
- a. The segment of transport by passenger aircraft is characterized by fierce competition between airlines providing air transport services to and from the same or alternative destinations.
- b. The Company serves as the designated air carrier of the State of Israel to most destinations from where scheduled flights are operated to and from Ben Gurion Airport.

For further information about the structure of competition in the operating segment, see Sections 7.1.10 above and 7.8.3 below.

7.8.2 **The Company's Market Share by Type of Service**

The following graph provides data on Passenger traffic at Ben Gurion Airport, by type of airline, in 2015-2017¹⁴:

¹⁴ The information on foreign airlines' operations is based on IAAA data. Airlines are classified at the Company's discretion. Data on low cost airlines do not include UP flights. Data on charter airlines do not include flights marketed by Sun d'Or.



7.8.3 Significant competitors in the Segment of Transport by Passenger Aircraft

The Company estimates that in 2017, it faced competition on flights to and from Israel with 110 airlines, including the Israeli airlines Arkia and Israir (which operate charter and scheduled flights to specific destinations), of which about 60 foreign airlines operated scheduled flights to nearly 90 destinations in 44 countries, and about 50 airlines operated charter flights (of which about 30 have been operating throughout the year whereas the other airlines have been operating individual flights). The Company faces further competition in the field of cargo transport in the belly of passenger aircraft, which is included in this segment, with airlines engaged in cargo transport in cargo aircraft and in the belly of passenger aircraft. For further information, see Section 8.7.1 below.

To the best of the Company's knowledge, its significant competitors in 2017 with respect to EL Al destinations¹⁵, in terms of market share, within the segment of transport by passenger aircraft, were: United Airlines (U.S.), Delta (U.S.), Air Canada (Canada), Lufthansa (Germany), British Airways (Britain), Alitalia (Italy), Air France – KLM (France and the Netherlands), Swiss (Switzerland), Ukraine Air International (Ukraine), Aeroflot (Russia), Turkish Airlines (Turkey), Pegasus (Turkey), Aegean Airlines (Greece), EasyJet (England), WizzAir (Hungary), Transavia (Netherlands), Ryanair (Ireland), Hainan (China) and Cathay Pacific (Hong Kong). It should be clarified that some airlines also operate flights to Israel from destinations other than their destination of origin.

A. **Legacy Airlines**

Legacy carriers are airlines that operate scheduled flights. In most cases, these airlines are part of aviation alliances allowing them to offer customers flights to a wide range of destinations and to benefit from the accumulation of miles/points for flights of other airlines in the alliance as well.

These companies offer passenger "full service" flights and provide them with a variety of services before and during the flight, such as: different travel classes (first/business/economy), transfer flights, admission to airport lounges, frequent flier programs, food and beverages during flights, etc.

¹⁵ The country indicated in parenthesis is the airline's country of origin.

In 2017, Legacy airlines continued the trend of expanding their operations on routes to Israel by opening new routes and increasing frequency and/or capacity. Legacy airlines that significantly expanded their activities are listed below:

United Airlines expanded its operations on routes to Israel and in October 2017, increased the number of weekly flights on route Tel Aviv – San Francisco from 3 to 7 , in addition to flights operated by United Airlines on the Tel Aviv - New York route. In total, United operated 21 weekly flights on routes to the US compared to 17 weekly flights in 2016, and its passenger traffic increased by approx. 25%..

Lufthansa continued to expand its operations on routes to Israel and, in October 2017, added two weekly flights on the Tel Aviv – Frankfurt route and three weekly flights on the Tel Aviv - Munich route, thus the number of weekly flights operated by Lufthansa to and from Israel in 2017 amounted to 36 (Frankfurt - 23, Munich - 13). In total, Lufthansa recorded a 14% increase in its passenger traffic.

Aeroflot operated an average of 36 weekly flights on the Tel Aviv - Moscow route in 2017, compared to an average of 33 weekly flights on this route in 2016. In total, Aeroflot recorded an increase of approx. 14% in its passenger traffic.

Ukraine Air International operated an average of 40 weekly flights in 2017 from Tel Aviv to various destinations in the Ukraine, compared to an average of 34 weekly flights in 2016. In total, Ukraine Air recorded a 17% increase in its passenger traffic.

Hainan operated four weekly flights on the Tel Aviv - Beijing route in 2017, and, as of September 2017, Hainan operates 3 weekly flights on the Tel Aviv - Shanghai route. In total, Hainan recorded an 110% growth in its passenger traffic.

Cathay Pacific commenced operating 3 weekly flights on the Tel Aviv – Honk Kong route at the end of March 2017, and during September-October 2017 increased the number of its weekly flights on this route.

LOT significantly increased its operations on routes to Israel and, in June 2017, launched flights to 4 new destinations; one weekly flight on each of the Tel-Aviv – Gdansk and Tel-Aviv – Poznan routes and 2 weekly flights on the Tel-Aviv – Wroclaw and Tel-Aviv – Lublin routes, and increased the number of weekly flights on the Tel Aviv – Warsaw route from 7 to 13. In total, LOT recorded a growth of 157% in its passenger traffic.

In 2017, Legacy airlines increased their passenger traffic on routes to and from Israel by approx. 18%, representing 45% of the total passenger traffic at Ben Gurion Airport.

The increase in capacity allows for the same airlines that operate an international hub at their home airport to increase the number of passengers on flights between Israel and a large number of destinations on indirect flights, while using their network of routes (“sixth freedom” movement) and that of their partners in global aviation alliances and code-share agreements.

The continued growth in foreign airlines' operations on routes to and from Israel is also expected in 2018. For details regarding the expected growth in 2018 in foreign

scheduled airlines' operations on routes to and from Israel, and the anticipated impact on the level of competition, see Section (d) below.

The Company's assessment of the expected growth in legacy airlines' operations on routes to and from Israel in 2018 is forward-looking information, as defined in the Securities Law. Such information relies, inter alia, on the Company's assessments based on the legacy airlines' current volume of operations and the level of market competition. These assumptions, in whole or in part, may not materialize, and may materialize in a materially different manner than expected. Actual situation may be different than anticipated, inter alia, depending on the degree of opening the market to further competition, regulatory changes, the way the Company copes with competition and risk factors described in Section 9.18 below as well as regulatory, security and geopolitical changes

B. Low Cost Airlines

Low-cost airlines maintain a low expense structure mainly due to online direct marketing activities rather than marketing through distribution systems and travel agents, particular use of secondary airports, and a minimal on-board service profile. Low cost airlines which generally operate one passenger class, normally offer very competitive prices.

In 2017, low cost airlines continued to expand their operations on routes to Israel, both by opening new routes and by increasing frequency and/or capacity. Low cost airlines that significantly expanded their operations in 2017 are set forth below:

EasyJet continued to expand its operations on routes to Israel and increased the number of its flights on each of the Tel Aviv - Amsterdam and Tel Aviv - Milan routes from 4 to 5. Moreover, in November 2017, EasyJet commenced operating flights to 2 new destinations: Tel Aviv – Naples (2 weekly flights) and Tel Aviv – Venice (3 weekly flights). In total, EasyJet operated 48 weekly flights to Israel from 11 different destinations: Luton (11 flights), London Gatwick (3), Manchester (2), Basel (4), Geneva (5), Milan (5), Berlin (4), Paris (5), Amsterdam (5), Naples (2) and Venice (3). In total, EasyJet's passenger traffic increased by approximately 11%.

WizzAir has significantly expanded its operations on routes to Israel and commenced operating 2 weekly flights from Tel Aviv to the following destinations: Debrecen (Hungary), Lublin (Poland), Kosice (Slovakia), Krayova (Romania) and Timisoara (Romania). WizzAir has also commenced operating 4 weekly flights on route Tel Aviv – London (Luton) and 3 weekly flights on the Tel Aviv – Varna route, and increased the number of weekly flights on the Tel Aviv – Bucharest route from 4 to 7 and on the Tel Aviv – Budapest route from 7 to 10. In total, in 2017 WizzAir operated an average of 40 weekly flights from Tel Aviv to 17 different destinations in 8 East and West European (London) counties, compared to an average of 25 weekly flights in 2016, and recorded an increase of 74% in its passenger traffic.

Ryanair has significantly increased its operations on routes to Israel and commenced operating flights to 16 new destinations, as follows: as of March 2017, Ryanair operates a daily flight on the Tel Aviv – Paphos (Cyprus) route and as of the fourth quarter of 2017 it operates flights from Tel Aviv to the following destinations:

Baden-Baden (2 weekly flights), Gdansk (2 weekly flights), Krakow (2 weekly flights), Milan Bergamo (4 weekly flights), Poznan (2 weekly flights), Wroclaw (2 weekly flights) and Rome (one daily flight). Moreover, during the winter season, Ryanair operated flights from Ovda Airport to the following destinations: Baden-Baden, Berlin, Frankfurt – Hahn, Brussels, Milan Bergamo, Gdansk, Poznan and Warsaw, in addition to flights operated by Ryanair from Ovda to Bratislava, Budapest, Krakow and Kovno. In total, at the end of 2017, Ryanair operated 28 weekly flights from Tel Aviv to 8 destinations in 4 countries.

During the fourth quarter of 2017, the British airline Monarch and the German airline Air Berlin ceased operations following bankruptcy. In 2017, Monarch operated 6 weekly flights on the Tel Aviv – England route and Air Berlin operated 14 weekly flights (2 daily flights) on the Tel Aviv – Berlin route.

In total, in 2017, foreign low cost airlines increased their passenger traffic on routes to and from Israel by 48% and accounted for 17.2% of passenger traffic at Ben Gurion airport.

It should be noted that in 2017, low cost airlines' share (including UP flights) of the total traffic at Ben Gurion Airport increased by approx. 21% compared to 18.1% in 2016. In 2018, further increase is expected in foreign low cost airlines' operations on routes to and from Israel. For details regarding the expected growth in low cost airlines' operations on routes to and from Israel in 2018, and the anticipated impact on the level of competition, see Section (d) below.

The Company's assessment of the expected growth in low cost airlines' operations on routes to and from Israel in 2018 is forward-looking information, as defined in the Securities Law. Such information relies, inter alia, on the Company's assessments based on the low cost airlines' current volume of operations and the level of market competition. These assumptions, in whole or in part, may not materialize, and may materialize in a materially different manner than expected. Actual situation may be different than anticipated, inter alia, depending on the degree of opening the market to further competition, regulatory changes, the way the Company copes with competition and risk factors described in Section 9.18 below as well as regulatory, security and geopolitical changes

C. Charter Airlines

Charter airlines operate non-scheduled commercial flights. The ticket price for these flights is generally lower than the ticket price for a scheduled airline's flight to the same destination. Charter flight tickets are not sold directly by the airline that operates the flight but rather by vacation and tour companies, often through arrangements with other airlines.

In total, in 2017, charter traffic to and from Israel (excluding Sun d'Or's flights) increased by approx. 12% compared to 2016, totaling about 9% of the total traffic at Ben Gurion Airport. For details, see Section 7.8.2 above.

D. Competition Anticipated in 2018

The intensified competition that characterized 2017 is expected to continue in 2018, due to the continued growth anticipated in foreign low cost airlines' operations on routes to and from Israel, both by increasing capacity and/or frequency and adding destinations and airlines, inter alia, following the removal of frequency restrictions imposed on flights between Israel and EU countries as part of implementing the second phase of the Open Sky Agreement with the EU in 2018, and as a result of updating aviation agreements, which allows for an increase in frequency and capacity as described in Section 7.1.10 above, and as a result of scheduled flights to new destinations operated by the other Israeli airlines.

The following are prominent examples:

Routes to the Far East and Central Asia:

Air India is expected to operate 3 weekly flights on the Tel Aviv – Delhi route as of the end of March 2018.

As described in the immediate report issued by the Company on March 8, 2018 (reference no. 2018-01-022327), on March 7, 2018 Air India's systems began selling direct flights on route Israel – India, and as of March 22, 2018, via a shorter route over countries whose airspace is blocked for Israeli airlines, including El Al.

The Company estimates that such precedent, which serves as a significant advantage for the foreign airline and prevents an equal and fair opportunity, particularly should Israel allow other foreign airlines to use shorter routes than those permitted to El Al, is likely to adversely affect the Company's operations, in the manner and scope that the Company is currently unable to quantify.

The Company applied to the Israeli Government and other official international bodies, requesting to ensure reciprocity in granting flight and passage rights, that is, to allow the Company to fly to India using a shorter route or, alternatively, direct foreign airlines to use the route currently authorized for Israeli airlines.

It should be stressed that the Company's assessment of the implications of such precedent is forward-looking information, as defined in the Securities Law. This information depends upon many factors beyond the Company's control, including the granting of approvals to foreign airlines by relevant countries, implementation of approvals and execution of foreign airlines' flights on shorter routes, etc. and therefore, the Company's assessment may vary accordingly.

Cathay Pacific announced its intention to increase the number of its weekly flights on the Tel Aviv - Hong Kong route from 4 to 6 as of the end of March 2018.

Arkia is expected to operate 2 weekly flights on the Tel-Aviv - Bangkok route as of July 2018, and 3 weekly flights on this route as of September 2018.

Routes to Europe:

Ryanair is expected to operate 2 weekly flights on the Tel Aviv – Burgas route during the 2018 summer season (April-October 2018).

EasyJet – as of February 2018, EasyJet operates one daily flight from Tel Aviv to Tegel Airport in Berlin, in addition to 4 weekly flights operated by EasyJet from Tel Aviv to Schönefeld Airport in Berlin. Moreover, during the 2018 summer season EasyJet is expected to operate 2 weekly flights on the Tel Aviv – Lyon and Tel Aviv – Bordeaux (France) routes, as well as 2 weekly flights on the Tel Aviv – Nice route from June to October 2018.

WizzAir is expected to increase the number of its weekly flights on the Tel Aviv – Warsaw and Tel Aviv – Sofia routes from 3 weekly flights to one daily flight and, as of June 2018, WizzAir will operate 4 weekly flights on the Tel Aviv – Vienna route which, as of November 2018, will increase to one daily flight.

It should be noted that during the second quarter of 2018, WizzAir is expected to close down its operations in Kosice (Slovakia), Prague (Czech Republic) and Lublin (Poland), and therefore its flights from these destinations to Tel Aviv will be cancelled.

The Company's assessments regarding the impact of implementing the last phase of the Open Sky Agreement with the EU, the increase in capacity and frequency of other airlines across all destinations, the impact of updating aviation agreements and the increase in competition in 2017, are forward-looking information as defined in the Securities Law. Such information is based, among others, on the Company's estimates in light view of the its current volume of activity of the Company and the competition in the markets, which may not materialize, in whole or in part, or materialize in substantially different manner. Actual condition may be different than predicted, inter alia, depending on the degree of opening the market to further competition, regulatory changes, the manner with which way the Company deals with competition and the risk factors described in Section 9.18 below, as well as economic, security and geopolitical changes.

7.8.4 **Key Methods for Coping with Competition**

The Company operates in several channels to increase its profitability, *inter alia*:

- a. Acquisition of new and advanced 787 Boeing aircraft.
- b. Issuing "Fly Cards" – El Al Branded Credit Card (for details, see Section 7.6.4 above).
- c. Changing the model for the Company's flights to Europe (for details, see Section 7.4 above).
- d. Adjusting the schedule, to the extent possible, to traffic seasonality and international events.
- e. Increasing the frequency of flights to popular destinations as well as the number of flight destinations.

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

- f. Collaboration with other companies through code-share agreements and interline agreements.
- g. Constant improvement of passenger service, including seat comfort, quality and diversity of inflight food and entertainment, etc., with a stress on Business Class.
- h. Granting benefits to passengers who belong to the Frequent Flyer Club and to business corporations that are members of the Company's Business Desk.
- i. Activity through all relevant marketing channels.
- j. Addressing passengers by means of advertising campaigns in Israel and worldwide.

Positive factors affecting, or liable to affect, the competitive position of the Company include the following factors: large and diversified flight network; acquisition of new aircraft; wide deployment of distribution network in Israel and worldwide; existence of an attractive customer club; strong brand in the local market; high level of safety and security; flight schedule stability and operational accuracy; adjustment of services to market needs and a set of cooperation agreements with other airlines.

Negative factors affecting, or liable to affect, the Company's competitive position include the following factors: geopolitical condition significantly reducing the Company's chances of operating Sixth Freedom flights (indirect flights via Ben Gurion Airport) vis-à-vis the increase of Sixth Freedom flights operated by other airlines; reducing regulatory barriers to operate in the Company's destinations, in particular in light of a liberal aviation policy; the entry of low-cost airlines; instability in work relations; collaborations between the foreign airlines in the framework of global aviation alliances (SKY, One World, STAR), regulatory changes and legislation restrictions and constraints applicable to the area of operations; excessive production capacity of competitors; the Company's reliance on distribution through agents vis-à-vis the increased trend of direct online marketing; the fact that the Company does not operate passenger flights on Sabbaths and holidays; possible deterioration of the economic, security and political situation in Israel.

7.9

Seasonality

The Company's activity is seasonal and focuses on peak periods. High traffic of Israeli passengers abroad is mainly in summer and during the Jewish Holidays, and there is high traffic of tourists to Israel in particular in the summer and towards Jewish or Christian holidays, or during vacations in the countries of origin. The Company's peak activity is in the third quarter of the year. In the third quarter of 2017, the Company's revenue from passenger aircraft stood at approx. 29.5%, compared to 31.3% in the third quarter of 2016.

The following table presents data on the breakdown of the Company's revenues from passenger aircraft by quarter:¹⁶

¹⁶ The dates of Jewish holidays according to the Gregorian calendar changes from year to year, which may have a comparative effect on the corresponding quarterly activity from year to year.

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

In 2017:

	Quarter (USD millions)				Annual (USD millions)
Year	January- March	April-June	July- September	October- December	January- December
2017	378.9	488.5	554	458.7	1,880.1
% of the operating segment	20.1%	26%	29.5%	24.4%	100%

In 2016:

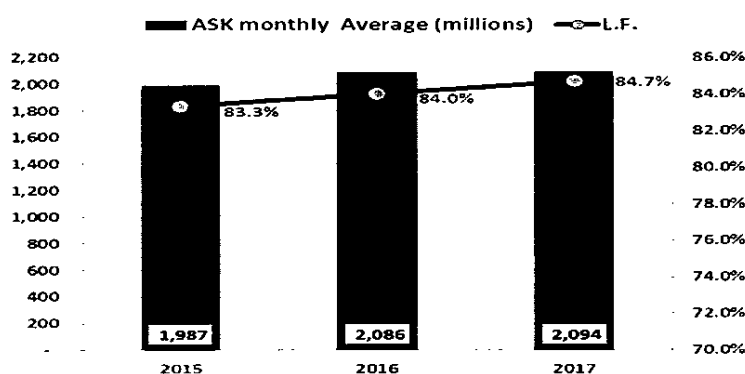
	Quarter (USD millions)				Annual (USD millions)
Year	January- March	April-June	July- September	October- December	January- December
2016	352.2	496.8	574.9	412.7	836.6
% of the operating segment	19.2%	27.0%	31.3%	22.5%	100%

7.10

Production Capacity

Output indicators acceptable in the aviation industry with respect to passenger aircraft are Load Factor (LF)¹⁷ and ASK¹⁸. At the peak of demand (August), the Company's production capacity is close to the full output potential. In **August 2017**, the Company's ASK was 2,612 and its LF was 88.1% (excluding flights marketed by Sun d'Or).

The following graph shows the monthly average of the Company's ASK and LF (excluding flights marketed by Sun d'Or) over the past three years:



The Company does not operate scheduled passenger flights on Saturdays and Jewish holidays, and therefore does not fully utilize its production capacity. Pursuant to an agreement reached in January 2007 by representatives of the Rabbinical Committee for the Sabbath and the Company representatives, the Company will continue to maintain the

¹⁷ Passenger aircraft load factor.

¹⁸ Available seat per kilometer: the number of seats offered to sale multiplied by distance flown.

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

status quo under which it does not operate passenger flights on Saturdays and Jewish holidays. In light of the need for occasional flights on the Sabbath, it was agreed that prior to such flights, the Company would contact the Chief Rabbi or the Company's President and Chief Executive Officer to hear the position of Jewish law.

7.11 Aircraft Fleet

As of a date shortly prior to the approval of the Report, the Company used 44 passenger aircraft, of which 27 are owned by the Company and 17 are leased by it, as follows:

Model	Average seats	Average age	Ownership ¹⁹	Lease	Total existing fleet	Aircraft ordered and not yet received
747-400	403	22.4	4	-	4	-
777-200ER	279	14.8	6	-	6	-
767-300ER	215	22.4	2	5	7	-
737-900ER	172	3.2	8	-	8	-
737-800	165	14	6	9	15	-
787-9	282	0.3	1	3	4	8 (3 owned, 5 leased)
787-8	249	-	-	-	-	5 (3 owned, 2 leased)
Total	217	3.13	27	17	44	13*

* It should be emphasized that, as of a date shortly prior to the approval of the Report, the Company entered into agreements to purchase and lease 17 aircraft; however, the Company does not intend to acquire more than 16 aircraft. For further information, see Section 9.12 below.

In 2017 and during the first quarter of 2018, the Company received 4 Boeing 787-9 Dreamliner aircraft, accounting for the first four of the Dreamliners acquired/leased by the Company under the wide-body aircraft acquisition transaction ("**Acquisition Transaction**"). Of the four Dreamliners, one was purchased by the Company and three were leased by it by means of a wet lease.

It should be noted that in the course of the Acquisition Transaction and removal of the Company's Boeing 747-500 and 767-300 aircraft from service, two Boeing 747-400 were removed from service in June and December 2017. It shall be noted that some of these aircraft engines and other spare parts were disassembled and are currently used by the Company for its daily operations. Four other Pratt & Whitney engines previously installed on the Boeing 474-400 aircraft were sold to foreign airlines in October and December 2017. Some of these engines were delivered in 2017 and others will be delivered in 2018.

For information on the Acquisition Transaction, see Section 9.12 below and Note 9 to the Financial Statements.

¹⁹ It should be noted that some of the Company's aircraft were purchased with loans taken by special purpose companies (SPC) established as part of the financing transactions and therefore, the legal framework provides that the aircraft are owned by EPCs which lease them to the Company for the financing periods. At the end of the lease period, the aircraft is transferred to the Company (for a symbolic payment or without additional payment) .

Dry Lease

For information regarding acquisition and "dry lease" agreements (Sale & Lease Back) signed by the Company as part of the Acquisition Transaction, see Section 9.12 below and Note 9 to the Financial Statements.

In January 2017, the Company and a foreign airlines entered into an agreement extending a lease agreement of a Boeing 767-300 passenger aircraft for another 36-month period, commencing December 2017.

Wet Lease

In 2017 and until a date shortly prior to the approval of the Report, the Company entered, from time to time, into "wet lease" agreements with foreign airlines (the lease of aircraft with crew), for itself and its subsidiary, Sun d'Or, as provided below:

- ✓ From March to November 2017, the Company leased between 1 to 3 Airbus A320 aircraft for Sun d'Or from a foreign airline.
- ✓ From May to October 2017, the Company leased between 1 to 2 Boeing 575-200 aircraft for Sun d'Or from a foreign airline.
- ✓ From June to October 2017, the Company leased a Boeing 747-400 aircraft from a foreign airline.
- ✓ During part of April 2017, the Company leased an Airbus A330 aircraft from a foreign airline.

In addition, the Company leased aircraft by means of a "wet lease" (the lease of an aircraft and crew) from the Israeli airlines Israir and Arkia for the purpose of operating ad hoc flights.

It shall be noted that the Company and a foreign airline entered into a "wet lease" agreement for the lease of 2 Boeing 737-800 aircraft for Sun d'Or, for the period commencing at the end of February 2018 and ending at the end of November 2018.

8. Cargo Aircraft Segment

8.1 General Information on the Operating Segment

Trends, events and developments in the macroeconomic environment of the Company, which have or are expected to have material impact on the business results or the development in the Company at large or the field of cargo aircraft, are described below with respect to the following areas:

8.1.1 Structure of the Operating Segment and Changes Therein

Four types of competitors operate in the market of cargo aviation transportation: companies carrying cargo only on cargo aircraft; companies carrying cargo only in the belly of passenger aircraft; companies, like El Al, that carry cargo both by cargo aircraft and in the belly of passenger aircraft, as well as courier companies which, in addition to their courier services, carry other cargo on their aircraft.

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

In the last few years, a steady increase is seen in the volume of passenger aircraft on international routes worldwide, which increases competition.

It should be noted that in 2017, online shopping trend accelerated, thus contributing to the growth in cargo transport operations of foreign carriers in Israel and worldwide.

The Company estimates its share of cargo transport in the years 2017, 2016, and 2015 to be approx. 30%, 32.1%, and 33.6%, respectively, out of all cargo transported by air to and from Israel (including cargo carried in passenger aircraft belly; excluding Sixth Freedom and including mail operations).

8.1.2 Restrictions, Legislation, Regulations and Special Circumstances applicable to the Operating Segment

Regulatory restrictions applicable to cargo transport by cargo aircraft are similar to those applicable to passenger transport by passenger aircraft.

Regulatory arrangements have also been made in the cargo segment, with respect to many operational aspects, such as: permitted flight capacity, air carrier liability for damages, standards of flight safety, security and noise. For details, see Section 9.11 below. However, the policy of aviation authorities around the world regarding the provision of permits in connection with cargo aircraft tends to be more lenient than in the segment of passenger aircraft. This particularly impacts the ability to carry out flights on cargo aircraft in “fifth freedom” as well.

8.1.3 Changes in the Volume of Activity within the Segment and in its Profitability

a. **Volume of International Cargo Transport**

Based on IATA estimates, in 2017, a growth of approximately 9.3% was recorded in the volume of global cargo transportation (international only) by aircraft (including in passenger aircraft belly), compared to an increase of 3.8% (international and domestic flights) in 2016.

The following table describes the development in the volume of cargo and mail air transport (international only) in 2015-2017, based on data provided by IATA:

Year	Output	
	RTK (in millions)	Annual change in RTK (%)
2017	No data published yet	No data published yet
2016	193,400	4.8
2015	184,927	3.2

b. **Volume of Cargo Transport to and from Israel**

The following table provides data on cargo traffic entering and exiting Ben Gurion Airport in the last five years (data include cargo carried by cargo aircraft and in passenger aircraft belly)²⁰:

²⁰ Date source: IAA, including the Company's postal activity.

Cargo traffic at BGA (thousands of tons) for the year ended December 31					
	2017	Change from 2016	2016	Change from 2015	2015
Export	148	4%	143	6%	135
Import	192	11%	173	12%	155
Total	340	8%	316	9%	290

In 2017, cargo traffic at Ben Gurion Airport recorded an increase of 8% compared to 2016.

In addition to CAL Cargo Airlines Ltd. ("CAL"), the Israeli cargo airline, cargo capacity of foreign airlines included cargo capacity of passenger flights and cargo flights operated by 9 airlines: FedEx (USA), NMG and Turkish Airlines (Turkey), EAT and ASL (Belgium), Korean Air (Korea), Lufthansa (Germany), Cargologicair (England) and Silk Way (Azerbaijan). Additionally, non-scheduled cargo flights were operated through foreign airlines, on an ad hoc basis.

About 52% of the total cargo traffic at Ben Gurion Airport was carried on cargo aircraft whereas the remaining traffic (48%) was carried in passenger aircraft belly (mainly wide-body aircraft). These data include 3.8 thousand ton cargo carried by the Company via Ben Gurion Airport under Sixth Freedom ²¹ in 2017, 2.4 thousand tons in 2016, and 0.5 thousand tons in 2015.

8.1.4 Developments in the Operating Segment's Markets or Changes in the Characteristics of its Customers

The Israeli market within the segment of cargo transport by cargo aircraft is characterized by high seasonal fluctuation, due to the relatively high weight of agricultural export (substantially carried out in wintertime) out of total export. For details about the Company's customers in the segment of transportation by cargo aircraft, see Section 8.5 below.

8.1.5 Technological Changes that may have a Material Impact on the Operating Segment

In 2017, no technological changes were made that have a material impact on the operating segment.

8.1.6 Critical Success Factors in the Operating Segment and the Changes Therein

In the segment of cargo transport by cargo aircraft, several factors having impact on the competitive status in the segment can be counted: the ability to offer cargo transport to popular destinations at competitive prices; independent development of route network, including the option to operate Fifth Freedom and Sixth Freedom flights as activity supporting cargo transport to and from Israel; cooperation with other airlines; cargo transport at the required frequency and quality, while meeting schedules; risk management and hedging.

²¹ Data include cargo transported on cargo planes as well as cargo transported on passenger planes.

8.1.7 Changes in the Operating Segment's Suppliers and Raw Materials

The main raw material used by airlines is jet fuel, which is one of the main expenditure components of an airline. For further information regarding fuel, see Section 9.5.1 below. In addition, the Company is dependent on Boeing and Rolls-Royce, as elaborated in Section 7.1.7 above.

8.1.8 Key Entry and Exit Barriers in the Operating Segment, and the Changes therein

Regulatory entry barriers (the need to obtain permissions for flight frequency, capacity, etc.) with respect to scheduled cargo aircraft flights are essentially similar to the regulatory entry barriers with respect to scheduled passenger aircraft flights, as set forth in Section 7.1.8 above.

Another entry barrier in this segment is the relatively large initial investment required for establishing and operating an airline company, including aircraft acquisition and leasing.

The Company estimates that in the segment of cargo flights, some of the countries have a more liberal policy on giving permissions. Therefore, the Company estimates that in the segment of cargo flights, this entry barrier may be less significant in some countries.

8.1.9 Substitutes for services in the operating segment and the changes therein

The main substitute for air transport by cargo aircraft is cargo transport in the belly of passenger aircraft, marine transport, or a combination of marine transport to a nearby destination port, from where the cargo is conveyed by means of land transport. In 2017, no material changes have occurred with respect to the substitutes for transportation by cargo aircraft. It shall be noted that marine transportation constitutes a significant substitutes for air cargo transportation.

8.1.10 Structure of competition in the operating segment and the changes therein

In the last few years, a change has occurred in the structure of the segment in the Israeli market due to increase in supply to customers following the entry of other airlines operating designated cargo aircraft. Furthermore, the expansion of scheduled flights to and from Israel on passenger aircraft capable of carrying cargo in their bellies, is liable to increase competition in the field of cargo operations. Nevertheless, part of the growth in passenger aircraft arises from the operations of low-cost airlines operating flights from destinations in Europe to Israel on narrow-body aircraft which in most cases do not carry cargo. For further details, see Section 8.7 below.

The Company's assessment of the intensifying competition in the cargo business is forward-looking information as defined in the Securities Law. This information is based, among others, on the Company's estimates in view of its current volume of activity and the competition in the markets, which may not materialize, in whole or in part, or may materialize in substantially different manner. Actual condition may be different than predicted, inter alia, depending on the degree of opening the market to further competition, regulatory changes, the manner with which the Company deals with competition and the risk factors described in Section 9.18 below, as well as economic, security and geopolitical changes.

8.2 Services in the Operating Segment

In this segment, the Company offers cargo transport services by a cargo aircraft from Israel to overseas destinations and from overseas destinations to Israel; cargo transport within “fifth freedom” from one foreign country to another foreign company, for example – from Liege to New York; and cargo transport under Sixth Freedom (indirect flights via interim destinations in the airline's parent country), for example – from Asia to Europe or the U.S. with a stopover in Israel. The Company distinguishes between three major destination groups: (1) North America; (2) Europe; (3) the Far East and Central Asia.

During the Reporting Year, the Company offered, in this segment, cargo transport services to one destination in Europe on scheduled flights, three destinations in Europe on charter flights, one destination in North America on scheduled flights and one destination in the Far East on charter flights. On top of that, the Company offers cargo transport services to many other destinations on the Company's passenger aircraft or through cooperation with other airlines as well as by means of marine transportation from the airport.

Cargo Traffic on the Company's Cargo Aircraft by Region (tons) for the year ended December 31:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>	<u>2015</u>
To and from Israel to Europe	34,462	36,728	33,389
To and from Israel to the USA	4,212	5,435	7,126
To and from Israel to the Far East and Central Asia	44	0	71
Total	38,718	43,163	40,586

These data do not include air cargo carried by the Company other than via Ben Gurion Airport under Fifth Freedom and air cargo carried by the Company via Ben Gurion Airport under Sixth Freedom. In the years 2017, 2016, and 2015, the Company carried Fifth Freedom cargo on cargo aircraft totaling 5 thousand tons, 4 thousand tons and 5 thousand tons, respectively. In 2015-2017 the Company carried an insignificant volume of Sixth Freedom cargo on cargo aircraft. The major target markets for cargo transport services are importers, industrial factories and the agricultural sector. For purposes of cargo distribution from the Company's cargo hubs, the Company operates a truck transportation system in Europe, through subcontractors.

In October 2017, the Company and AVIANCA, a foreign airline, entered into an agreement for the provision of terminal and cargo transportation services at the Miami Station for three years commencing November 2017.

Pursuant to a Framework Agreement entered into by the Company and Maman - Cargo Handling and Terminals Ltd. (“**Maman**”) in February 2010, as extended from time to time (“**Framework Agreement**”), Maman provides the Company with terminal services which include, inter alia, cargo handling, transport and storage. For information regarding the Framework Agreement, see Section 9.7.2 below and Note 23 to the Financial Statements.

8.3 Segmentation of Income and Profitability of Services

In 2017, the Company's revenue from the operating segment increased by approx. 0.4% compared to 2016, with cargo traffic at Ben Gurion Airport in 2017 increasing by approx. 7.7% in 2017 compared to 2016. For data on the distribution of the Company's revenue

and profitability (consolidated) based on the Company's reported operating segments in the field of cargo transport by cargo aircraft, see Note 20 to the Financial Statements.

8.4 **New Services**

The Company examines, from time to time, the possibility of operating flights to new destinations and increasing the frequency of flights to existing destinations, according to market demands.

8.5 **Customers, Marketing and Distribution**

Most of the Company's sales in the cargo transport sector are carried out to cargo agents (approx. 94.5% in 2017). The remaining sales are made directly to the end customers that are not cargo agents.

In the segment of cargo transport by aircraft carrying cargo, the Company does not have customers yielding revenues in excess of 10% of the Company's total revenues.

In addition, the Israeli cargo consolidation company ("ACI"), whose shares are owned in part by the Company, is engaged in consolidation of air cargo at Ben Gurion Airport and transfer thereof abroad, mainly through the Company. Like other companies operating in this segment, ACI consolidates cargo of individual dispatchers into one shipment, and in its capacity of dispatcher, it sends it for delivery to the Company.

8.6 **Order backlog**

Generally, cargo is transported by cargo aircraft shortly after processing a service order. Therefore, in 2017, the Company did not have any significant backlog.

8.7 **Competition**

8.7.1 **Competition in the Operating Segment**

- a. The cargo aircraft transport segment is characterized by fierce competition between airlines providing transportation services between the sale destinations or alternative ones. Airline companies compete in various segments, the main of which are: transport price, level of service, schedule and frequency of flights.

In the operating segment in Israel, the Company competes with foreign airlines operating cargo aircraft as well as with CAL. As of the Report Date, CAL operates flights to various destinations in the U.S. and Europe. The Company further competes with most scheduled airlines operating passenger aircraft and carrying cargo in their belly. In 2017, the Company's share of cargo carried in passenger aircraft belly stood at 37.6% compared to 23.2% of cargo carried by cargo aircraft.

- b. In 2017, the Company competed over cargo aircraft transport to and from Israel with 9 foreign airlines (in addition to CAL) operating cargo aircraft flights to and from Israel, as provided above.
- c. In recent years, Israel Civil Aviation Authority ("ICAA" or "Civil Aviation Authority") has been inclined to approve applications of foreign scheduled airlines to increase their flight frequencies to Israel. As a result, there has been an increase in the capacity of flying cargo in the airfield of passenger aircraft of foreign airlines as aforesaid. This increase is exacerbating competition in the transportation of cargo.

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

8.7.2 Significant Competitors in the Field of Transport by Passenger Aircraft

To the best knowledge of the Company, its significant competitor in terms of market share in the segment of transportation by cargo aircraft is CAL.

8.7.3 Main Methods for Coping with Competition

The Company operates in several channels to increase its profitability, among others, by the following means:

- a. Adjusting the schedule, to the extent possible, to traffic seasonality and maintaining stability of the schedule.
- b. Increasing the frequency of flights to popular destinations as well as the number of flight destinations through collaborations with other companies.
- c. Competitive bidding.
- d. Launching new services.

Positive factors affecting, or liable to affect, the Company's competitive position include the following: the operation of a dedicated 747-400 Boeing cargo aircraft; a strong brand in the local market; high level of service; high level of security and safety; a wide range of direct flight destinations; schedule stability and operational accuracy.

Negative factors affecting, or liable to affect, the Company's competitive position include the following: the grant of Israeli permits to other competitors or permits to fly to more destinations. Regulatory changes limiting the possibility for entering into cooperation agreements with other airlines or preventing the exercise of traffic rights; the entry of new foreign competitors; instability in work relations; increasing flight capacity of foreign airlines (including under Sixth and Fifth Freedom); security restrictions and requirements; deterioration of the economic, security and political situation in Israel.

8.8 Seasonality

This segment is characterized by a seasonal fluctuation due to the relatively high weight of agricultural export out of total export using cargo aircraft.

The following table breaks down the Company's revenues from the cargo aircraft, by quarters:

In 2017:

	Quarter (in USD million)				Annual (in USD million)
Year	January-March	April-June	July-September	October-December	January-December
2017	14.2	15.1	15.7	19.5	64.5
% of the operating segment	22.0%	23.4%	24.4%	30.2%	100%

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

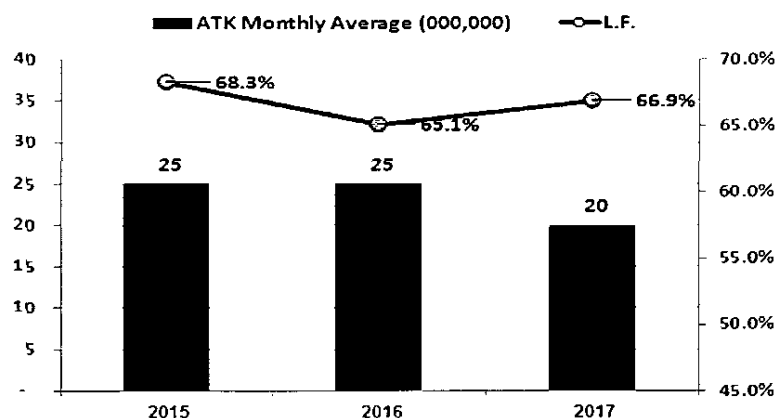
In 2016:

	Quarter (in USD million)				Annual (in USD million)
Year	January-March	April-June	July-September	October-December	January-December
2016	19.8	15.1	14.3	15	64.2
% of the operating segment	30.8%	23.5%	22.3%	23.4%	100%

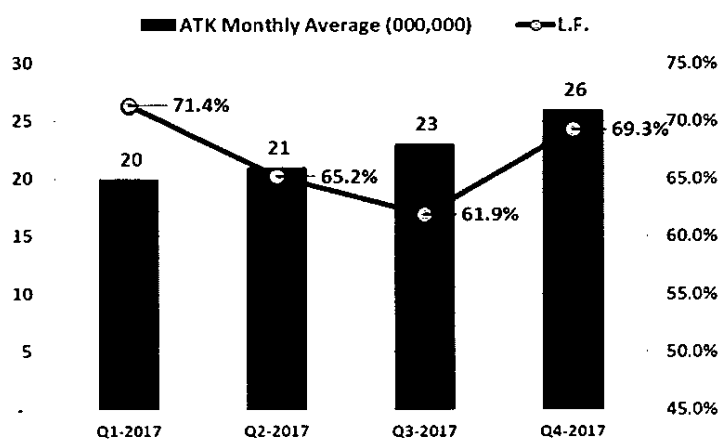
8.9

Production capacity

Output indicators acceptable in air cargo transportation by cargo aircraft are capacity rate (LF) and Available Ton Kilometer ("ATK"). It should be stressed that the capacity rate indicator is calculated only according to cargo weight, regardless of cargo volume.



Below is a graph showing the Company's average LF and ATK per quarter in 2017:



8.10 **Aircraft Fleet**

The Company leases a Boeing 747-400F cargo aircraft (hereinafter: “Cargo Aircraft”) from a foreign company for the period ending July 2019.

In addition, the Company entered into Cargo Aircraft “wet lease” agreements (lease of aircraft with crew) with foreign airlines, as follows: in the first half of 2017; in some months from December 2017 to January 2018 as well as in February and March 2018.

8.11 **Raw Materials and Suppliers**

The Company’s main raw material is jet fuel. For further information, see Section 9.5.1 below. In the segment of cargo aircraft, the Company uses, in its various stations around the world, suppliers engaged in unloading and loading aircraft, storing cargo in warehouses, supplying airborne equipment and consumables for current use as well as in cargo land transport from the customer to the airport and vice versa. The rate of expenditure for entering into agreements with such suppliers in 2017 was approximately 17% of the segment’s expenses. In 2017, the Company had no dependence on a single supplier.

9. **Information on Both Operating Segments**

9.1 **Fixed Assets and Facilities**

9.1.1

A. **Real Estate Owned by the Company**

The Company owns office and commercial spaces with an area of 1,560 sq.m in the El Al building located at 32 Ben Yehuda Street, Tel Aviv (the “El Al Building”), which was used until May 2013 as the offices of the Company’s Israel branch and as of February 2013 are leased to others for a period of five years, plus two option periods.

The Company also owns offices in Spain (Madrid) and Argentina (Buenos Aires) with a total area of 269 sq.m.

B. **Land Use Rights and Buildings at Ben-Gurion Airport**

Main Office

Ben Gurion Airport (BGA) serves as the Company’s base airport and its principal operations base. The Company’s head office is located at BGA and so are its aircraft hangers, aircraft parking spaces, workshops, warehouses and the other offices of the Company and its facilities. Most offices, aircraft hangers and the rest of the buildings used at BGA were built by the Company on a land regarding which the Company is a long-term Authorisee.

By virtue of an agreement entered into with Israel Airport Authority (“IAA”) in June 1992, as amended in 1995 and 2004 (“Main Agreement”) and extended in July 2017 (“Extension Agreement”), the Company was granted a right to use (authorization) built area of approx. 82,000 sq.m on land of approx. 288 dunam at Ben Gurion Airport (“El Al Campus”). Pursuant to the Extension Agreement, the Company’s right to use El Al Campus was extended for a period of 25 years commencing January 1, 2011 and ending December 31, 2035 (“Term of Engagement”). In

consideration for and during the Term of Engagement, the Company pays the IAA annual user fees (based on a multi-year average) totaling approx. USD 7.1 million (undiscounted) [approx. NIS 180 million (undiscounted)] for the entire Term of Engagement ("User Fees"). It should be clarified that for the period from January 1, 2011 until the date of execution of the Extension Agreement, the Company paid the IAA User Fees on a regular basis. User Fees include payment for the use of land, buildings and facilities. As part of the Extension Agreement, User Fees for buildings and facilities were updated in relation to the fee prescribed in the Main Agreement, thus, as of January 1, 2025, the Company shall pay the IAA a 25% addition to the User Fees paid only for the use of buildings and facilities, totaling approx.. USD 11 million for the entire Term of Engagement, in relation to the total User Fees prescribed in the Main Agreement. Said User Fees do not include investments made by the Company during the Term of Engagement as part of expenses associated with maintenance and renovation of buildings and facilities located within El Al Campus.

Pursuant to the Main Agreement, the IAA has the right to demand that the Company vacates some of the area and/or buildings required to it for BGA's operation, safety, development or security, subject to the terms and conditions of the Main Agreement. It should be further noted that under the Main Agreement, the Company has no option to unilaterally terminate the Engagement.

In 2017, User Fees paid for the land and buildings amounted to approx. USD 5.6 million.

Passenger Service Warehouse

Under the agreement with the IAA, the Company was granted a right to use (authorization) built area of about 2,600 sq.m in addition to approx. 1,750 sq.m of operational space. The Company pays the IAA annual authorization fees in the amount of NIS 3.1 million. The term of the agreement was extended until December 31, 2019, while the Company has the right to terminate the Agreement with 180 prior notice.

Terminal 1

Under the Agreement with the IAA, the Company has the right to use (authorization) offices in a total scope of 47 sq.m in Terminal 1. The Company pays the IAA annual authorization fees of USD 25,000. The agreements are for various periods.

Terminal 3

The Company and the IAA entered into an agreement granting authorization to maintain about 4,000 sq. m. operational areas in Terminal 3. The agreement is in effect until November 1, 2014 and negotiations for its extension are well underway. The Company pays the IAA annual user fees totaling NIS 7.8 million for these areas. It is noted that as of the Report Date, the parties adhere to the said agreement.

Furthermore, in September 2017, the Company and the IAA entered into an agreement granting authorization to operate the King David Lounge (hereinafter: "Agreement" and "Lounge", respectively), under which the Company's right to

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

operate the Lounge retrospectively was extended from January 1, 2015 to November 30, 2024 ("**Term of the Agreement**").

Pursuant to the Agreement, the Company pays the IAA annual user fees totaling about NIS 21 million, plus index linkage, and a fee for service areas and services rendered by the IAA to the Company.

The Agreement further provides that the IAA may add to or subtract from the area of Lounge and direct the Company to suspend the Lounge services under security or safety circumstances, and the authorization fees will be updated accordingly. The IAA may also subtract up to 250 square meters of the Lounge, in coordination with the Company and subject to 270-day prior notice, but without reducing the authorization fees prescribed in the Agreement. It should be noted that the Company may not terminate the Agreement during the Term of the Agreement, but may cancel the Agreement by giving prior notice to the Company, due to the IAA essential needs or in case of suspension of operations, as provided for above.

The Company's Offices for its Cargo Activity within the Cargo Transport Segment

Pursuant to the framework agreement signed between the Company and Maman - Cargo Terminals and Handling Ltd. (hereinafter: "**Framework Agreement**" and "**Maman**", respectively), Maman provides the Company with terminal and loading and unloading services (for information on the Framework Agreement signed with Maman, see Section 8.2 above) and the Company has a right to use (authorization) offices of a total area of 445 sq.m. in the Maman building. The rent for these offices is paid as part of a settlement of accounts between the parties, as provided for in the Framework Agreement.

C. **Lease of Land in Israel**

The Company has transferred the "Israel Branch" offices from the El Al Building to the Part Terminal compound in Or Yehuda and the sales shop was transferred to 27 Rothschild Blvd., Tel Aviv.

The Company leases offices from various lessors for the El Al branches around Israel. The offices have a total area of about 1,500 sq.m (excluding parking spaces). The total annual cost of these leases is NIS 2.1 million. The agreements are for various terms.

The annual cost for the lease of areas in Israel is USD 9.1 million for constructed area of 88,000 sq.m (of which 82,000 sq.m are dedicated to the main office).

D. **Lease of Land Abroad**

The table below provides information on worldwide real estate assets leased by the Group (excluding security areas) as of December 31, 2017:

Category	Area (in sq.m)	Cost (in USD thousand)
Far East	930	460
Europe	4,940	2,990
North America and South Africa	3,390	2,300

9.1.2 Accessories, Spare Parts and Engines

The Company keeps accessories, spare parts and engines in its warehouses, at a reduced cost of approximately USD 216 million as of December 31, 2017. For further details on fixed assets, see Note 9 to the Financial Statements.

In March 2017, the Company launched AMOS, the main statistical software system used for the Company's aircraft maintenance, which compiles the information, planning, control, operation and monitoring of the aircraft maintenance activity in Israel and some of the Company's stations overseas. The AMOS implementation has led, *inter alia*, to the following improvements: enhanced systems' and accessories' reliability monitoring, improved planning of maintenance works, enhanced logistics management, and better quality and availability of operational and administrative information.

9.2 Insurance

The insurance coverage of the Company substantially refers to two aspects: insurance of the Company's property of all kinds and legal liability insurance, including body injury and property damage.

The Company's Airline Liability Insurance, including insurance coverage for third party damages caused by acts of terror and wars, is limited to a cap of USD 2 billion per occurrence. The Company estimates that the coverage amounts specified above are sufficient for providing appropriate insurance coverage for its operations.

Both hull insurance for aircraft owned by or serving the Company is an "all risk" insurance known as Hull All Risk Insurance, which covers any loss or damage incurred by aircraft that the Company agreed to be responsible to insure. The insurance is based on an "agreed value" of each aircraft and includes self-coverage levels acceptable in the aviation industry.

Aircraft hull insurance against war and similar risks covers, *inter alia*, acts of war, hostilities, civil war, strikes, riots, malicious damage, abduction and boycott.

In addition, the Company is covered with various insurances, which, as estimated by the Company, are sufficient for providing appropriate insurance coverage for the principal risks to which the Company and its employees are exposed. Such insurances include insurance policies covering employers' liability, buildings insurance against fire, earthquakes and so forth, health and personal accident insurance, cyber insurance and more. The insurance policies are renewed annually.

For details of joint insurance agreements entered into with the Controlling Shareholder – Knafaim (officers Professional liability Insurance), see Note 23 to the Financial Statements.

The Company's overall cost in 2017 in respect of the insurance premiums set out above was approximately USD 8 million.

9.3 Intangible Assets

The Company holds the title to the "El Al" trademark in Israel. This trademark is the anchor brand of the Company, both in its name and designed logo as well as in the trademarks "Fly Card," "El Al Economy Plus" and "Economy Class Plus" and "UP." Trademark registration in Israel is valid for limited periods prescribed by law, and is renewable at the end of each period. Additionally, the Company is the holder of the title to the "El Al" trademark (name

and designed logo) in the United States and in other countries around the globe. The Company estimates that the "El Al" trademark has an economic life span of many years, in view of its being part of the Company's name, the many years of using this trademark and its dominant market status.

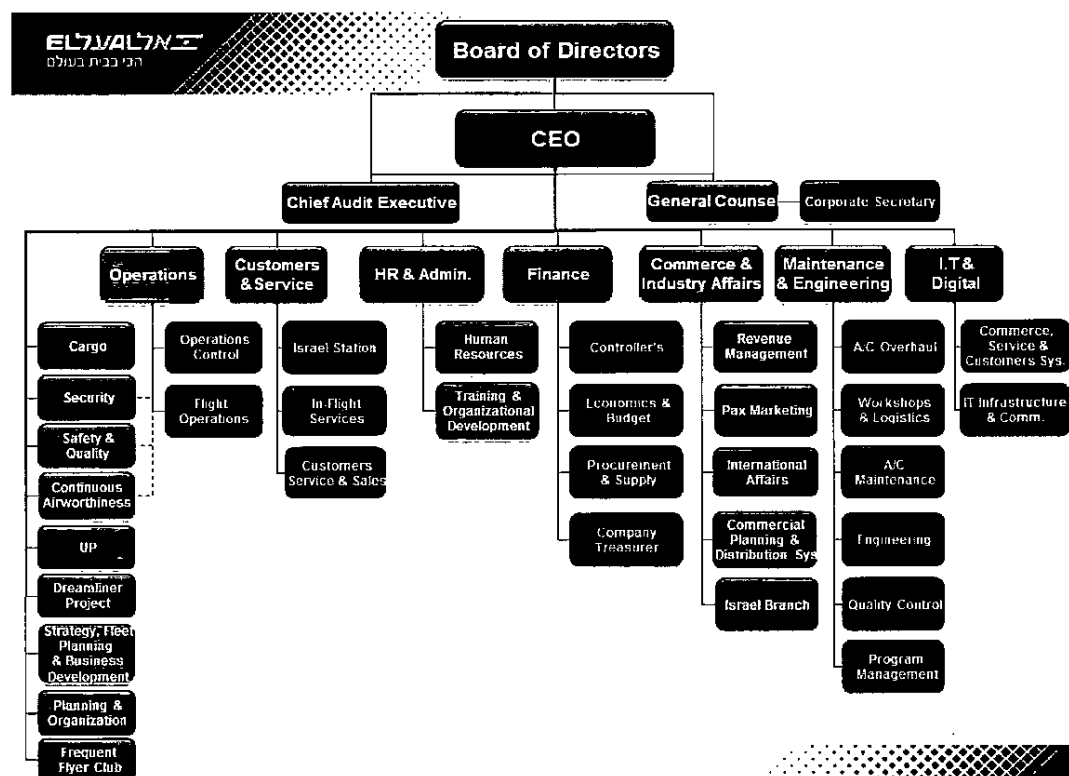
Various domains are registered with the Company's trademarks online, in Israel and abroad, with varying terms based on the registration rules in the various countries, with options to extend.

9.4 **Human Capital**

9.4.1 **Organizational Structure**

The ongoing management of the Company is in the hands of the President and Chief Executive Officer, who, for the purpose of fulfilling his role, is assisted by the management team at the Company's headquarters, and it consists of the VP Finance, VP Maintenance and Engineering, VP Commercial & Industry Affairs, VP Human Resources and Administration, VP Customers and Service, VP Operations, VP Digital & IT, Legal Counsel and the Company's Auditor.

Below is a chart of the organizational structure of the Company's senior executives including the CEO, VPs and division heads as of a date close to the approval of the Report:



9.4.2 Hired employees

On December 31, 2017, 6,219 workers were employed by the Company, of whom 3,648 are permanent employees and 2,571 are temporary employees ²². The following table sets out the numbers of permanent and temporary employees as of December 31, 2017 and December 31, 2016:

December 31, 2017	December 31, 2016	Position
3,648	3,940	Permanent employees ²³
2,571	2,362	Temporary employees
6,219	6,002	Total employees

The sharp seasonality characterizing the industry requires allocation of manpower according to demand, by means of a variable number of temporary employees. The Company's security apparatus includes, among others, state employees whose salary is partially paid by the Company (based on allocation of security expenses between the Company and the State – for details, see Section 9.11.13 below).

The following table shows the distribution of permanent and temporary employees of the Company in Israel and abroad according to areas of activity as of December 31, 2017 and December 31, 2016:

Position	December 31, 2017	December 31, 2016
Senior employees	46	44
Cargo	81	104
Sales and marketing	350	374
Pilots	573	545
Flight attendants	1,323	1,235
Land operations, security, control, operations and service	1,519	1,443
Maintenance, renovation, engineering and inspection	1,436	1,447
Auxiliary services	891	810
Total employees	6,219	6,002

9.4.3 Material Dependence on a Particular Employee

The Company is not materially dependent on any particular employee or officer.

²² Distribution of temporary workers by occupation: flight attendants (956), land and service operations (764), maintenance and engineering (427), marketing, sales and cargo (168), overseas (104), others (152) in various roles.

²³ Including permanent employees in first and second generation (succeeding generation).

9.4.4 Training and Guidance

The Company's Training Center is authorized as a "Training Establishment" pursuant to the Aviation Regulations (Training Establishments), 5739-1979. The Training Center qualifies workers and conducts trainings for most professions required by the Company: pilots, aircraft technicians, flight attendants, traffic officers, ground attendants, booking and ticketing staff, marketing and sales managers, medium-level management, etc. In addition, the Company conducts courses and trainings for travel agents and cargo agents in Israel and abroad.

In 2017, the Company invested about USD 16.5 million in qualification and employee training.²⁴

In March 2018 the Company entered into a Pilot Training Cooperation Agreement with a flight school operating in the U.S. ("**Flight Academy**"). Pursuant to the agreement, the Company shall be entitled to a payment from the Flight Academy for directing flight students to training programs. It is noted that the theoretical and practical training will be provided by the Flight Academy, with the Company being involved in the training process.

9.4.5 Special Collective Agreements

In addition to labor legislation and extension orders, the terms of employment of the Company's employees working in Israel, excluding senior employees and other workers employed under personal agreements, are regulated by special collective agreements executed from time to time between the Company and the New Histadrut Labor Federation (above and below: the "**Histadrut**") as well as procedures published from time to time by the management.

9.4.5.1 The following is a concise description of the main collective agreements applicable to the Company and its employees:

A. Special collective agreement for the Company's permanent employees ("**Generation A Agreement**" or "**Collective Agreement**"):

All permanent employees of the Company in Israel, including aircrews, are subject to a special collective agreements. The agreement does not apply to senior employees (senior officers and others) who have personal employment agreements, nor does it apply to temporary employees who have their own special collective agreement.

The agreement governs all the terms of employment of the permanent employees and determines, inter alia, work procedures, basic rights and obligations, productivity incentives, appointments and placement of workers abroad, internal tenders, insurance, pension arrangements, dismissal procedures, handling of disciplinary violations, rights to free or discounted airline tickets and a dispute resolution mechanism.

The agreement forbids strikes and job actions, unless the strikes are announced by the Histadrut subject to the Settlement of Labor Disputes Law, 5717-1957 and the Histadrut's Constitution, including a secret vote of all the workers.

²⁴ This cost includes direct training budget, simulator training fees including related expenses, as well as employee salaries during training days.

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

Pursuant to the agreement, all the permanent employees of the Company are rated by a factory workers' salary rating which have no connection to the national ratings. There are several ratings: a rating for ground workers, a rating for "senior" aircrew personnel and a separate rating for "new" aircrew personnel with lower salaries, a rating for "senior" flight attendant personnel and a separate rating for "new" flight attendant personnel with lower salaries.

On November 2, 2008, a special collective agreement was concluded, providing wage increases to permanent employees, amending the Basic Labor Agreement (including sections pertaining to personal employment contracts and the Discipline Chapter) and Temporary Employees Labor Agreement, regulating employee retirement and extending the term of the Basic Labor Agreement until December 31, 2012.

On June 22, 2015, the Company and the New Histadrut Labor Federation, the Professional Union Division - Transport Workers Union, and the workers' representatives of all El Al employees, entered into a special collective agreement which constitutes an interim agreement ("**Interim Agreement**"), under which the parties reached further understandings related to labor relations within the Company. The Interim Agreement was approved by the Board of Directors of the Company on June 24, 2015.

From the date of execution of the Interim Agreement until October 31, 2015, negotiations were conducted between the parties with respect to the professional sectors of the Company, with the aim to execute a new special collective agreement for the years 2015-2018 (the "**2015 Agreement**"); however, due to the fact that no further agreements were reached, on November 1, 2015, the Interim Agreement became, and was defined as, the 2015 Interim Agreement, effective until December 31, 2018 ("**Term of the 2015 Agreement**"). It should be noted that with respect to the Pilot Sector, by August 31, 2015 the parties have not reached any agreement, thus arbitration proceedings were conducted, chaired by Judge (Retired) Steve Adler, who delivered his decision as regards a number of issues raised before him, which concern the Pilot Sector.

The Interim Agreement contains, *inter alia*, the following issues:

- a. Salary increase of 3%, starting from September 2015, to all employees governed by the said agreement, of which a salary increase of 2% applies retroactively for a period commencing January 1, 2015 and ending on the aforesaid date.
- b. Right to contingent salary increases of 0.5% to 1%, subject to the Company's profits and to terms provided for in the Interim Agreement. It is noted that the salary increase for 2015 was paid during 2016, and the salary increase for 2016 was paid in April 2017.
- c. Payment of a one-time signing grant in the amount of USD 3 million gross, which is distributed among all the employees of the Company to whom the said agreement applies.

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

- d. Termination of employment of 50 permanent employees, of which 35 employees terminated their employment by December 31, 2017 and 15 other employees will terminate their employment during the Term of the 2015 Agreement.
- e. Obligations of the workers' representatives and the Histadrut to maintain complete industrial peace regarding the issues regulated in the Interim Agreement.

B. Succeeding Generation Agreement ("Succeeding Generation Agreement")

The Agreement was signed on May 20, 2004 and applies to employees whose employment commenced on or after January 1, 1999, excluding air crew employees, technical employees and employees engaged in aviation and engineering related fields. The agreement establishes the terms of employment of succeeding generation employees and provides for changes in the terms of employment of succeeding generation employees compared to those of First Generation employees, with respect to a number of issues.

C. Special Collective Agreement (land employees - "Permanent Interim Generation")

The agreement was executed on May 20, 2004 and applies to employees who began their employment prior to January 1, 1999, and is intended to impose on them different conditions than those provided for in the Generation A Employee Agreement and the Continuing Generation Employees. The agreement was extended in the framework of the 2015 Agreement and is valid until August 31, 2018.

D. Special Collective Agreement (flight attendants- "Permanent Interim Generation")

The agreement was executed on May 20, 2004 and applies to flight attendants who began their employment prior to September 1, 1996, and flight attendants who began their employment between January 1, 1996 and December 31, 1997, and is intended to impose on them different conditions than those provided for in the Generation A Employee Agreement and the Continuing Generation Employees. The agreement was extended in the framework of the 2015 Agreement and is valid until August 31, 2018.

In July 2016, an agreement was signed with the Employee Union regarding flight attendants, incorporating various provisions regarding the terms of employment of flight attendants, including provisions for shortening the stay of flight attendants overseas during certain periods and various provisions applicable to flight service managers. No termination date was set in the agreement and the parties have the right to terminate the agreement in accordance with applicable law.

E. Special Collective Agreement regulating Temporary Employees' Employment ("Temporary Employee Agreement")

The terms of employment of temporary employees are regulated in a special collective agreement, which was extended on May 20, 2004 until December 31, 2008. The agreement provides for the maximum employment duration of temporary employees, depending on the type of work and the department in which the worker

is employed. The agreement provides for all the terms of employment of temporary employees, including wages, pension contributions, contributions to a comprehensive pension scheme, sick pay insurance, entitlement to airline tickets, etc. The validity of the agreement was extended in the special collective agreement from November 2, 2008 to December 31, 2012. In December 31, 2013 the agreement was extended for another year and from this date on, the agreement is for an unlimited period, and each party may notify the cancellation thereof by 60 days' notice.

In February 2011, a special collective agreement was executed with respect to temporary flight attendants and temporary workers in the administrative sector ("**Eligible Employee Pool Agreement**"). Pursuant to the agreement, an employee pool was established, containing up to 150 employees from each sector, who will continue to be employed as temporary employees for a total period of up to ten years. The term of employment of these employees is the same as that of permanent Next Generation employees, except with respect to training fund. These employees are subject to disciplinary proceedings applicable to Next Generation employees. Incompatibility dismissal of such employees will be carried out by a parity committee, by agreement or arbitration award. On December 31, 2015, upon termination of the Eligible Employee Pool Agreement, the Company and the Histadrut signed a Letter of Extension to this collective agreement, under which the term of employment of the temporary employees to whom said Letter of Extension applies will be extended for another period until June 30, 2016. On June 27, 2016, a special collective agreement extending the term of employment of these temporary employees. The term of employment of temporary employees to whom the Letter of Extension applies was extended until August 31, 2016, the date on which the employment of such temporary employees terminated. In July 2017, the Company and the New Histadrut Labor Federation, the Professional Union Division - Transport Workers Union and workers' representatives of all El Al employees, entered into a special collective agreement with the same expiration date as that of the 2015 Agreement, i.e. until August 31, 2018. The special collective agreement establishes agreements on various issues relating to the welfare of the Company's employees and the status of its temporary employees, and within this framework it was agreed to establish a new pool of employees eligible for permanency which includes temporary employees from different sectors across the Company. It should be noted that the conditions of temporary employees included in the pool are improved compared to those of temporary employees included in the Eligible Employee Pool under the Agreement that expired at the end of 2015.

F. Special Collective Agreement (collaterals)

The agreement was executed on May 20, 2004 and obligates the Company to maintain a balance between all employees whose employment is governed under special collective agreements (First Generation, Middle Generation, Next Generation), to avoid preferring one sector over the other, and addresses the issue of future salary increases to different sectors. The agreement determines, inter alia, that on certain dates, the number of permanent employees working in certain sectors will not be less than the number prescribed in the agreement. The agreement was extended under the 2016 Agreement and is valid until August 31, 2018.

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

- G. Special Collective Agreement for Generation A Employees for the deposit of severance pay money in the fund in the employee's name.

The agreement was signed on December 22, 2011, in light of a legislative arrangement that came into effect on January 1, 2011, and that no longer allows the deposit of severance pay in the main compensation fund. In accordance with the agreement, employees with a Generation 'A' Agreement that by December 31, 2010 had money deposited in the central fund for them, shall have money deposited for them as of January 1, 2011 to the severance component in the provident fund in the employee's name.

- H. Special Collective Agreement for Engineers and Architects

The agreement was signed in July 2016. The terms of employment of the engineers and architects employed by the Company are regulated in the agreement, including special provisions regarding salaries and dismissal procedures of the employees to whom the agreement applies. The agreement further provides that provisions of the collective agreements of the Company will continue to apply to the engineers (existing and new) in accordance with the application provisions therein and subject to the provisions of the agreement. The agreement has not set a date for its termination and the parties have the right to terminate the agreement in accordance with the provisions of the law.

- I. Special Collective Agreement for Maintenance Employees

The Agreement was executed in August 2017 and serves as a framework for streamlining processes in the maintenance sector, including shift work. In return for streamlining this sector, maintenance employees were given a wage increase of 5% in three phases. Moreover, a signing bonus was paid to temporary maintenance employees completing three years of service with the Company. The agreement shall be in effect until August 30, 2018 or until the expiration of the June 2015 agreement, whichever is later.

- J. In August 2017, a special collective agreement was executed, incorporating employee promotion by assigning personal ranks. Pursuant to the agreement, ranks will be assigned to 12 employees per annum. 6 employees will be assigned ranks based on criteria prescribed in the agreement, and 6 other employees will be assigned ranks based on criteria established under the recommendation of the workers' representatives and with the CEO's approval.

9.4.5.2 Description of Agreements and Legal Proceedings relating to the Company's Pilots:

In accordance with the decision of the International Civil Aviation Organization ("ICAO"), on November 13, 2014, a decision by the organization came into force regarding the amendment of the Chicago Convention, following which pilots who are older than 65 may no longer fly commercial flights. Following ICAO's decision, the Civil Aviation Authority decided on August 13, 2014 that Israel would be subject to the new international standard as of the date on which it comes into force, and that as of the date on which ICAO's decision comes into force, all of the personal exemptions provided thereby to the Company's pilots would be cancelled (which had allowed them to fly despite the provisions of the Pilot Regulations, over the age of 65 as secondary pilots), and that the Director of the Civil

Aviation Authority would not provide an exemption from the provisions of the Pilot Regulations for pilots who are 65 years old. Following the same decision, the National Association of Airline Pilots in Israel (the “**Pilots Association**”) filed a petition to the Administrative Court of the Central District. On November 13, 2014, the court dismissed the petition, insofar as it pertains to the decision of the Civil Aviation Authority, whereby the new international standard binds Israel as well, as of the date on which it enters into force; however, the court granted the petition regarding the decision of the Civil Aviation Authority to terminate the personal exemptions provided, and the declaration to refrain from granting exemptions. Appeals were filed on this decision to the Supreme Court. In the agreement between the Civil Aviation Authority and the Pilots Association, which was given the force of a judgment of the Supreme Court on April 1, 2015, the court effectively approved the position of the Civil Aviation Authority (based on the decision of ICAO) - whereby pilots should not be permitted to fly after the age of 65.

For information regarding legal proceedings conducted following this Resolution and legal proceedings pertaining to labor relations with the Company's pilots, see Section 9.4.6.2 of the Company's 2016 Periodic Report.

On November 10, 2016, the Company's offices received a letter from the chairman of the Union of Transport Workers at the Histadrut, whereby the Histadrut had announced the commencement of a labor dispute process in the Company. The main claims of the Histadrut in the letter were that during the last year, the Company had outsourced its activity through wet lease aircraft, while harming employees of the Company in the various sectors and harming the organized work on the Company. Based on the aforesaid, it was stated that the Histadrut was acting to declare a labor dispute in the Company and was calling the Company to hold negotiations with the Histadrut and the Workers' Union in connection with the above.

On November 14, 2016, an additional letter was received from the chairman of the Histadrut's Transport Workers Association, which expanded the list of matters that must be addressed according to the Histadrut, within the labor dispute in the Company, if declared, related to employees of the Company in the various sectors (the “**Histadrut Notice**”).

At the end of the extended negotiations, the Company reached an understanding with the Workers' Union regarding the matters related to the pilots sector of the Company, and on December 4, 2016, an efficiency agreement was signed, which constitutes an addendum to the collective agreement between the Company and the Histadrut regarding understandings with the pilots sector (the “**2016 Pilots' Agreement**”), which was approved by the Company's board of directors. The 2016 Pilots' Agreement includes the following major agreements:

Commitments to maintain industrial quiet; a commitment by the Company's pilots to maintain and carry out the schedule planned and operate regularly and in good faith, the decision to appoint an inactive team (including a one-way flight or two) will be made by the Company alone; the pilot training program of the Company will be determined by the Company's management in a reasonable manner and in good faith, and the pilots will carry out the training program in an orderly manner; the Company will be entitled to shorten the stay times at North American destinations and flight times for salary payments were also agreed and set; the Company will discontinue the operation of the chartered passenger

planes under a wet lease from other airlines operated at the time; the Company will pay all pilots a salary increase of 8.75%, subject to a partial reduction mechanism of 2.4% of this increment in the event of non-compliance with the undertakings under the agreement, in accordance with the decision of the Chairman of the Histadrut. It was further agreed that the parties will discontinue the legal proceedings held between them in the Regional Labor Court as described above.

It was further determined that the parties will establish a follow-up committee to monitor its execution, which will be comprised of the Chairman of the Histadrut and the President and Chief Executive Officer of the Company, and that will convene once a month or more (as necessary) in order to resolve issues arising from the implementation of the 2016 Pilots' Agreement. It was further agreed that the parties would conduct negotiations with the aviation sector in order to reach agreements regarding efficiency, the fruits of which would be divided between the Company and pilots regarding a number of additional matters.

It is noted that notwithstanding the undertakings of the pilots in the 2016 Pilots' Agreement to uphold the training plan and to execute the planned flight schedule operated by the Company in an orderly manner and in good faith as described above, the Company announced in an immediate report dated February 5, 2017 (Reference No.: 2017-01-012621) that the pilots had again disrupted the training programs and the flights, which had forced the Company to cancel a number of flights. The Company reported that the cancellations arise from the unwillingness of the aircrew to man the flights, which, to the Company's understanding, arises from planned disruptions due to discussions that the Company held with the pilots, under the auspices of the Chairman of the Histadrut, regarding arranging the position of veteran pilots that were 65 years old and that cannot serve as active pilots based on the Aviation Regulations.

Following the disruptions that occurred in the flights and the training plans as stated, the Company filed a new party motion to the Labor Court in which injunctions were requested against the actions taken in the Company. On February 6, 2017, a temporary order was given by the Regional Labor Court that ordered the representative of the pilots' sector to exercise their authority and organizational supervision in order to cause absolute industrial quiet and proper work.

On February 14, 2017, the Company petitioned the Regional Labor Court in Tel Aviv with a motion of a party in a collective dispute for urgent temporary remedies. It is noted that the motion was filed prior to the entry into force of the resignation notices delivered to the Company, according to the Company in a collective manner, by a number of pilots who served in supervisory roles in the Air Operations Division, whereby they requested termination of their positions as supervisors (the "**Supervisors**"). The Company announced in an immediate report dated February 14, 2017 (reference no.: 2017-01-016032) that the entry to force of the Supervisors' notices may cause the Company's flights to cease to operate, which will cause the Company damages in an amount that the Company is unable to assess at the time. In light of the above, the Company petitioned the Court with a motion to declare that the resignation of the Supervisors constitutes an unlawful disruption and to prevent this action from being taken, which would disrupt the Company's activity.

On February 15, 2017, a hearing was held on the matter in the Court, following which the Court gave force to the decision to the parties' agreement to continue to conduct intensive negotiations in order to reach an agreement. It was agreed that the pilots who serve in

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

supervisory roles in the Air Operations Division of the Company, who announced the resignation from their supervisory roles in the Company, according to the Company in a collective manner, would continue to work in an orderly manner in their operational roles, while their positions regarding the resignation letters would be delivered by February 18, 2017.

On February 16, 2017, the Company announced in an immediate report (Reference No.: 2017-01-016671) that following negotiations held by the Histadrut between the Company's management and the pilots' representatives, the parties executed a memorandum of understandings was addressing the principle matters in dispute.

Further to the memorandum of understandings signed as aforesaid, on February 17, 2017, an agreement was entered into by the Company, the Histadrut and workers' union (the "**Veteran Pilots' Agreement**"), which was approved by the Company's board of directors on February 27, 2017, to address the position of senior pilots when reaching the age of 65, when they can no longer continue to serve as active pilots based on Aviation Regulations.

Under the Veteran Pilots' Agreement, some of the aforesaid pilots will serve as instructors and supervisors, while others will conclude their employment at the Company and be entitled to retirement grants in accordance with the determined amounts in the Agreement.

The term of the Veteran Pilots' Agreement is for seven years, after which it will be automatically renewed each year unless either party wishes to terminate it. The Agreement includes a mechanism for completion within 45 days from the signing date of the agreements regarding a number of details at the basis of the principles set forth in the Agreement.

The Veteran Pilots' Agreement sets forth that the parties will maintain operational quiet on the matters regulated by the Agreement.

Following the execution of the Veteran Pilots' Agreement, pilots serving in supervisory positions in the Company's Air Operations Division, who announced their resignation from supervisory posts, withdrew the notices of resignation.

For details regarding actuarial implications of the Veteran Pilots' Agreement, see Note 14 to the Financial Statements.

It should be noted that the Company's management and pilot sector's representatives within the workers' representatives entered negotiations in August 2017, with the assistance of the mediator, attorney Amos Gavrieli, inter alia, to discuss adjustments in view of changes in aviation regulation (in this regard, see Section 9.11.2(a) below) and the streamlining of the pilot sector, as determined in the 2016 Pilot Agreement.

9.4.6 Liabilities to Employees

For further details regarding the pension agreement, directors' insurance agreement, severance pay deficit and deficit cover as well as details of the Company's obligation for employee benefits, see Note 14 to the Financial Statements.

9.4.7 Key Legislative Amendments to Labor Relations

In January 2017, the Amendment to the Minimum Wage Law, 5747-1987 ("**Law**") entered into effect. Pursuant to the Amendment, as of that date, the minimum wage stood at NIS

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

5,000 per full-time month. On December 1, 2017, another amendment to the Law became effective and, as of on that date, the minimum wage was set at NIS 5,300 (but not less than 47.5% of the average economy wage). For information regarding the impact of the amendments to the Law on the Company's expenses, see Note 14 to the Financial Statements.

9.4.8 Flight Ticket Eligibility

Under IATA rules, the Company's employees, including retirees, are entitled to receive, for themselves and for their family members, free staff flight tickets— vacation (free or at discount), mostly on an available seat basis. This right is anchored in the employment agreement (and with respect to senior executives (except for directors) – their personal employment agreements), personal retirement agreements, the Company's procedures and professional guidelines of Human Resources and Administration Division. The maximum amount of free or discount flight tickets is limited by the provisions of employment agreements, personal agreements or retirement agreements and the Company's procedures, and with respect to directors - in accordance with the Company's Officers Remuneration Policy, and with respect to the Company's CEO and Chairman of the Board – in accordance with the approval of Company's Shareholders Meeting.

9.4.9 Local Employees at the Company's Overseas Offices

Most of the Company's overseas employees, other than Israeli employees positioned abroad, are employed under collective labor agreements entered into by the Company and the workers' union in that country, or labor agreements entered into with the workers' representatives, whereas a small number of these employees are employed under agreements between the employers' organization (the foreign airlines) and the umbrella union of airlines' employees, or under other agreements. The terms of employment of the Company's employees in certain countries are not regulated in a collective agreement, but rather determined by the Company on terms customary in the aviation industry or the national airlines of those countries. In some of El Al's overseas stations, employees are employed under personal agreements or through a contractor.

In some overseas stations, the law or agreement imposes a severance pay obligation whereas other stations are subject to national or other pension plans obligation. In such cases, the Company pays contributions to pension funds on a regular basis. For information regarding the Company's liabilities for pension plans for the Company's employees in the U.S. and UK, see Note 14 to the Financial Statements.

9.4.10 Israeli Employees Stationed Abroad

The Company employs abroad, inter alia, Israeli resident permanent employees who are sent to fill managerial positions abroad ("**Posted Employees**"). As of December 31, 2017, 22 employees out of the overall number of the Company's overseas employees (297) were Posted Employees.

Similarly to State emissaries abroad, the salary of Posted Employees during their stay abroad ("**Overseas Salaries**") is different from their Israeli salary, taking into account the standard of living and taxation abroad, as well as the fact that their salary is subject to income tax and social tax, both abroad and in Israel. Overseas Salaries, including

participation in vehicle maintenance, is payable to the Posted Employee on a "net salary" basis (taxes, including social tax and the grossing-up abroad, are paid by the Company).

Should the Overseas Salary, or payments exceeding the tax-exempt ceiling, be subject to tax in Israel, then the Company shall bear the Israeli tax. In addition to the Overseas Salary, the Company pays the rent of Posted Employees as well as the tuition of their children. These payments (up to a certain limit) are exempt from tax in Israel, but are subject to tax under the laws of the various countries. The Israeli salary of a Posted Employee (a salary determined by rank and status as if he was employed in Israel) serves as the effective salary for the Company's provisions for compensation, benefits (or pension and managers' insurance) and training fund, as provided for in the Posting Letter.

9.4.11 Social Services and Welfare Payments

In addition to wages and entitlement to plane tickets as set forth in Section 9.4.8 above, some of the Company's permanent employees receive welfare services and payments, which include, among other things: subsidized meals, tax gross up, employee medical tests, contribution to employees' health insurance and dental insurance, and partial participation in high school education. Some of these benefits are provided to temporary workers as well.

Employees may, under certain terms, obtain all-purpose loan guarantees. These loans are provided for a period of up to 60 months under terms approved by the Ministry of Finance.

For further information on employee benefits, see Note 14 to the Financial Statements.

9.4.12 Limitations on Chartering Wet Lease Aircraft

Pursuant to a letter dated December 1999 from the Company's President and Chief Executive Officer to the Chairman of the Professional Union Division of the Histadrut, the Company shall limit itself for a future lease of up to four airplanes from Israeli airlines, so that flight hours performed by Israeli airlines for the Company do not exceed 10% of the Company's overall flight hours (including wet lease flight hours performed by the Israeli airlines and excluding aircraft leased from foreign airlines), provided they are performed on specific aircraft models on routes to and from Israel to destinations within a flight range of up to 2,400 nautical miles. It was further determined that the Company shall continue to plan the employment of its aircrews which shall not be less than 83 credit hours per month on an annual average basis, as it used until then, and, in the event of a significant change in external circumstances that would lead to changing this policy, the Company's President and Chief Executive Officer shall discuss the matter with the Chairman of the Professional Union Division of the Histadrut, before reaching a decision on the matter.

Additionally, in July 2001, a letter on the subject of cargo aircraft leasing policy was sent by the Company's President and Chief Executive Officer to the Chairman of the Professional Union Division of the Histadrut, stating that, in case of limited availability of aircrew or aircraft, the Company will be leasing cargo aircraft in accordance with the terms set out in the said letter.

It should be noted that the Labor Court has recognized the authority of the Company to make leases in order to provide response to its commercial needs, in consultation with the workers' representatives, and the position of the workers' representatives' whereby the

Company should be obligated to negotiate the leases, in and of themselves, has been rejected.

On October 31, 2016, an amendment to the Civil Aviation Authority's procedure for "Handling wet lease for the operation of international commercial flights to which an Israeli air carrier is party" came into effect (the "**Procedure Amendment**"). The Amendment addresses a distinction between a short-term wet lease of up to 60 days per season, and a long-term wet lease between two specific operators, of over 60 days per season. In accordance with the Procedure Amendment, a long-term lease will only be permitted if it is published that the flights will be operated by a foreign operator prior to marketing the flight. The Amendment also limits the scope of wet leases from a non-Israeli operator to 50% of the scope of flights per season.

For details regarding "wet leases" executed by the Company during 2017, see Sections 7.11 and 8.10 above.

9.4.13 Officers and senior management

The Board of Directors of the Company:

Chairman of the Board of Directors

As of June 1, 2017, Mr. Eli Defes serves as the Chairman of the Board of Directors of the Company. Mr. Defes replaced Mr. Amikam Cohen, whose employment as Chairman of the Company's Board of Directors was terminated as of May 31, 2017. It should be noted that Mr. Cohen continues to serve as a director of the Company.

For details regarding the terms of employment of Mr. Eli Defes as Chairman of the Board of Directors, see Note 23 to the Financial Statements of the Company and notice of convening a Shareholders Meeting published by the Company on May 24, 2017 (reference number: 2017-01-052647).

For information regarding the terms of employment of Mr. Amikam Cohen in its capacity as Chairman of the Board of Directors (until the end of May 2017), see Note 23 to the Financial Statements of the Company and notice of convening a Shareholders Meeting published by the Company on December 30, 2013 (reference number: 2013-01-112759).

Directors

As of the date of publication of the Report, 10 members serve on the Board of Directors of the Company (including the Chairman of the Board). The Company's Board members are not employees of the Company.

On October 29, 2017, the Special Meeting of the Company's Shareholders approved the appointment of Ms. Yael Endorn as an external director of the Company.

On November 19, 2017, Prof. Joshua (Shuki) Shemer terminated his employment as an external director of the Company, following 9 years of service.

At the Annual Meeting of the Company's Shareholders held on November 19, 2017, the following resolutions were *inter alia* adopted: approval of the reappointment of all incumbent directors (other than external directors): Messrs. Eli Defes, Tamar Mozes

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

Borovitz, Yehuda (Yudi) Levy, Amikam Cohen, Pinchas Ginsburg, Shlomo Hanael, Sofia Kimerling and Ruth Dahan (Portnoy), until the end of the next Annual Meeting.

On February 6, 2018, the Special Meeting of the Company's Shareholders approved the reappointment of Mr. Eyal Haimovsky as an external director of the Company, for a second term of service, as of February 18, 2018.

For information on education and professional experience of Board members, see Regulation 26 in Chapter D of the Company's 2017 Periodic Report – "Additional Information on the Corporation".

Senior Management

On February 15, 2018, Mr. David Maimon terminated his employment as the Company's CEO, and as of that date, Mr. Gonen Usishkin serves as the Company's CEO. Since 2004, Mr. Usishkin has been serving in several positions within the Company, and, as of January 2017, he has been serving as Vice President of Commercial & Industry Affairs.

For details regarding the employment agreement of the Company's CEO, see Note 23 to the Financial Statements and notice of convening a Shareholders Meeting published by the Company on January 30, 2018 (reference number: 2018-01-010243).

At the end of April 2017, Ms. Yehudit Grisaro ceased serving as Vice President of Customer & Service of El Al, and, as of May 1, 2017, Mr. Amir Rogovski has been serving as Vice President of Customer & Service.

At the end of April 2017, Adv. Omer Shalev ceased serving as General Counsel of El Al, and, as of May 1, 2017, Mr. Dan Fogelman, Adv. Has been serving as General Counsel of El AL.

At the end of May 2017, Mr. Hanan Matasaro ceased serving as Vice President of Human Resources & Administration of El Al, and, as of June 1, 2017, Ms. Yehudit Grisaro has been serving as Vice President of Customer & Service of El Al.

On February 15, 2018, Mr. Gonen Usishkin ceased serving as the Company's Vice President of Commercial & Industry Affairs, and, as of that date, Mr. Michael Strassburger has been serving as Vice President of Commercial & Industry Affairs of EL AL.

On February 15, 2018, Mr. Ofer Tsabary ceased serving as V.P IT Officer of El Al. As part of the Company's reorganization, it was resolved to consolidate the IT Department with the Digital Department and thus, as of March 1, 2018, Mr. Shahar Markovitch serves as V.P Digital & Information Officer of El Al. For details regarding the Company's senior management, see Article 26A of Chapter D of the Company's 2017 Periodic Report - "Additional Information on the Corporation."

In addition to the Chief Executive Officer, other senior employees are employed under personal employment agreements. The salary of senior employees under such agreements is updated in a manner that the overall salary is linked to the Consumer Price Index and is adjusted each year in January, less cost of living allowances that have already been paid.

The Company used to approve one month's salary for each year of employment (annual severance), in addition to severance pay for senior employees, and a provision was recorded

in the Financial Statements in respect thereof. For details, see Note 14 to the Financial Statements.

Senior Officers Remuneration Policy

On December 1, 2017, a meeting of the Company's shareholders approved the remuneration policy for officers of the Company for the years 2017-2019. For details, see the Notice of Convening a Shareholders Meeting, published by the Company on October 27, 2016 (reference no: 2016-01-068523).

For information regarding the remuneration paid to senior officers with the highest remuneration among the Company's senior officers, see Article 21 of Chapter D of the Company's 2017 Periodic Report "Additional Information on the Corporation."

9.5 Raw materials and suppliers

9.5.1 Fuel

- a. The main raw material used by the Company consists of aircraft jet fuel. Jet fuel is one of the Company's major expenditure components, as with any airline. The Company purchases fuel in Israel and abroad. In 2017, the Company's jet fuel expenses amounted to approximately 24.4% of the operating expenses of the Company, compared to approximately 23.6% in 2016.
- b. Jet fuel prices materially affect the Company's profitability. The Company estimates that, in terms of operations as of the Report Date, each increase of 1 cent in the price of one gallon of jet fuel for a year increases the Company's expenses for jet fuel by approximately USD 2.6 million.
- c. The Company takes actions to hedge part of its estimated jet fuel consumption. The Board of Directors determines the Company's policy on jet fuel price hedging, the term of the hedge and the hedge rate out of the total jet fuel consumption for the same period, and a special Board committee - Market Risk Management Committee - examines, on a regular basis, hedging transactions executed by the Company's Management. The Company issues RFPs to several financial institutions and fuel companies with which the Company enters into framework arrangements, conducts commercial negotiations and carries out hedging transactions. Account settlement between the parties is made at the end of the transaction, in such a manner that, if the average market price in that period is higher than the hedged price, the Company receives reimbursement of the price difference during that period, multiplied by the relevant quantity for that period, whereas if the monthly average market price is lower than the hedged price, the Company pays the difference multiplied by the relevant quantity for that period. In 2017, the Company received (a cash flow amount of) approximately USD 8.7 million in respect of jet fuel hedging transactions.
- d. In 2017, the average jet fuel price was higher by about 24% before hedging transactions, compared to the average jet fuel price in 2016. For information regarding the price increase impact, see Note 18 to the Financial Statements and Section 3A of the Board of Director's Report.

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

- e. The Company and the following fuel supply companies: "Paz", "Sonol" and "Delek", have entered into agreements for the supply of 60%, 30% and 10% of the Company's annual fuel consumption at BGA for 2016 and 2017. Furthermore, the Company and the refueling companies (franchisers of the IAA), "Paz Aviation Services" and "Mercury", have entered into agreements under which each of these companies shall supply 50% of the fueling services provided to the Company at Ben Gurion International Airport in 2016-2017. The aggregate annual amount of the agreements (for jet fuel supply and fueling services in Israel) is estimated at approximately USD 196 million (jet fuel prices as of September 2016).

As of January 2018, the Company purchases jet fuel in Israel from Paz, Sonol, Dor Alon and Delek, which were selected in a Request for Proposal (RFP) process (the RFP documents were published by the Company in October 2017). The term of the agreements executed with the above-listed suppliers is one year.

- f. Outside Israel, the Company purchases fuel from a number of suppliers, including fuel companies supplying jet fuel at a significant number of airports. The contracts are for periods of two years, except in cases where it is impossible to enter into one year contracts. Most contracts are executed with the suppliers after winning the RFP process and following commercial negotiations conducted by the Company with the suppliers, except for stations where there is only one supplier. As of July 2017, the Company purchases jet fuel abroad from 18 suppliers selected in an RFP process (the RFP documents were published by the Company in February 2017). The term of the agreements executed with these suppliers is two years.
- g. In 2017, the Company purchased from one supplier (the Paz Fuel Company) about 30% of its total fuel purchases that year (in Israel and abroad). The Company works with six other suppliers, purchasing from each more than 5% of its total fuel purchases in that year. The Company believes that the volume of purchases from the main supplier in Israel (Paz) may result in dependency on said supplier for as long as there are no appropriate and immediate alternatives for jet fuel supply at Ben Gurion Airport.
- h. The Company holds a jet fuel inventory purchased from suppliers in Israel and abroad. As of December 31, 2017, the Company held an inventory of jet fuel totaling approximately USD 6.1 million.

9.5.2 Aircraft and Engines

- a. All aircraft operated by the Company are manufactured by Boeing. The Company has a material dependence on Boeing, as specified in Section 7.1.7 above. However, the Company estimates that the probability of termination of engineering support and the supply of spare parts for its planes is low.
- b. The Boeing 777 fleet owned by the Company as well as the Boeing 787 fleet, of which some were delivered to the Company and others are expected to be delivered between 2018 and 2020, equipped with Rolls-Royce engines. The Company has a material dependence on Rolls Royce, as specified in Section 7.1.7 above. However, the Company estimates that the probability of termination of the ongoing maintenance and supply of replacement engines by Rolls Royce is low.

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

For further information regarding the purchase and sale of aircraft and engines, see Note 9 to the Financial Statements.

9.6 Working Capital

9.6.1 Inventory

The Company has a raw materials inventory, which includes an inventory of jet fuel for consumption, duty free products sold on its flights as well as consumable inventory products (chemicals, food and provisions). Average inventory days are as follows:

	2017	2016
Jet fuel inventory	4	5
Food inventory and passenger supplies	34	40

Duty-Free Product Inventory Policy

The Company purchases about 70% of the duty-free products from DFASS, and the remaining are Israeli products purchased directly from local suppliers (about 30%).

Alcoholic beverages and cigarettes are supplied directly to the duty-free warehouse, on a quarterly basis, whereas the remaining products are supplied to El Al stations abroad, and transported by the Company to Israel on availability basis.

The Company is entitled to return any product (other than food, tobacco or products carrying the Company's logo), provided that such products remain in their original packaging. The Company is responsible for delivering the products, including delivery and insurance costs, to the place of supply (cigarettes and alcoholic beverages from the duty-free warehouse, and other products to the Company's station overseas).

Storage of Goods in the Customer Service Warehouse

All purchased products are stored in the Duty-Free Warehouse (a separate unit in the Customer Service Warehouse, with a limited accessibility). The value of the inventory stored in the warehouse, at any given moment, stands at about USD 1.5 million on average. For details regarding the volume of inventory, see Note 7 to the Financial Statements.

9.6.2 Reservation Cancellation Policy

Generally, the Company's policy maintains that a customer is entitled to cancel the reservation, without charge, until the airline ticket is issued ("Ticketing"). The customer may also cancel certain tickets even after "ticketing", at times without payment of cancellation fees and at other times with payment, depending on the terms of the ticket. There are also tickets that, based on their terms, cannot be cancelled at all after Ticketing. Generally, the higher the ticket price rate, the more flexible the terms of the ticket regarding cancelling the ticket at a fee or at no fee at all. The above is subject to the provisions of the law not providing otherwise. In this regard it shall be clarified that the Consumer Protection Law, 5741-1981 and the Consumer Protection Regulations (Cancellation of Transaction), 5770-2010, provide for special provisions relating to the option to cancel the transaction, which, on the date on which they apply, allow cancellation subject to cancellation fees at a rate of 5% of the value of the transaction, or NIS 100, whichever is lower (for details

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

regarding a legal proceeding conducted in connection with cancellation fees, see Note 15 to the Financial Statements).

9.6.3 Service Warranty Policy

The Company's liability for damages (bodily injury and property damage) incurred in the course of international air transport was determined by international treaties adopted by the Air Transport Law, 5740-1980 and orders issued thereunder. Additionally, the Company operates in accordance with IATA Guidelines on various issues related to liability for passengers and baggage. The Aviation Services Law (Compensation and Assistance due to Flight Cancellation or change of Conditions), 5772-2012, and the regulations enacted thereunder provide that the Company is required to provide passengers whose flight has been delayed or canceled with a variety of remedies, depending on the duration of the delay or the circumstances of the cancellation, such as: assistance (food, beverages, lodging), reimbursement of proceeds or an alternative flight and even financial compensation, and set forth the liability of the Company for delaying passenger flights due to overbooking. Moreover, in some cases, EU Regulation 261/2004 may be applied with respect to passenger rejection as well as cancellations and delays of flights taking off from EU countries. Furthermore, the third Final Rule on Enhancing Airline Passenger Protections (2016) issued by the US Department of Transportation, which applies to flights to and from the US and provides rules on the compensation payable to passengers in case of long flight delays and changes in passenger on-board status, may be applied to passenger rejection as well as cancellations and delays of flights from the U.S. For details regarding legislative amendments applicable to the Israeli market in this regard, see Section 9.11.2 below.

9.6.4 Credit policy

- a. **Credit to customers:** IATA-authorized travel and cargo agents enjoy special payment arrangements under IATA rules (an agent not authorized by IATA is required to provide a guarantee or cash payment). For information on the Company's Customer Credit Policy, see Note 5 to the Financial Statements.
- b. **Credit from suppliers:** the Company receives credit from its suppliers in Israel and abroad, generally for periods ranging from 30 to 45 days, depending on the type of supplier and the agreement entered into therewith (other than fuel suppliers). It should be noted that in the first half of 2017, prior to commencement of the Payment Ethics Law 5777-2017, the credit received by the Company from suppliers in Israel and abroad ranged from 30 to 90 days.
- c. The following table presents average volume of credit and average credit periods with respect to the Company's customers and suppliers in each of the years 2017 and 2016:

	2017		2016	
	Average credit volume in USD millions	Average credit days	Average credit volume in USD millions	Average credit days
Customers	155	27	155	27
Suppliers	155	45	146	44

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

- d. It shall be noted that the difference between customers' credit policy and suppliers' credit policy arises, inter alia, from the fact that suppliers' credit policy is determined in accordance with the Payment Ethics Law 5777-2017, and by the Company, among others, in consideration of market conditions, liquidity and the policy customary in the area. On the other hand, customers' credit policy is determined, in most cases, by the customary practice in the aviation industry and in accordance with guidelines and work procedures acceptable to IATA and agreed by travel and cargo agents.

9.6.5 Working capital deficiency

As of December 31, 2017, the Group has a working capital deficit of approximately USD 438 million compared to approximately USD 368 million at the end of the previous year. The Company's current ratio as of the end of 2017 and 2016 was approx. 54%.

For details of the factors causing the increase in working capital deficit, see Section A7 of the Board of Director's Report.

9.7 Investments

For information on all companies owned by the Group, see Notes 8 and 21 to the Financial Statements.

9.7.1 Summary of Major Subsidiaries' Business:

a. **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 scheduled flights operated by the Company and other airlines, mostly by means of a wet lease. Sun d'Or's charter flights are marketed by chartering entire aircraft to a third party, or portions of aircraft to wholesalers, and its scheduled flights are marketed through direct sales to travel agents and the public. Sun d'Or acts as a tour operator, while maintaining the "Sun d'Or" brand for charter flights marketed by Sun d'Or and carried out by the Company (weekday flights) and other airlines (weekend and holiday flights).

In 2017, Sun d'Or marketed scheduled flights to new destinations (Malaga, Puerto, Krakow, Cagliari and Odessa) and thus significantly increasing the number of flights to existing destinations such as Lisbon, Batumi and Tbilisi. In addition, Sun d'Or marketed flights to exotic destinations in Africa – Seychelles, Kilimanjaro and Zanzibar. In total, in 2017, Sun d'Or marketed 1,865 flights to 60 destinations in Europe and Africa, compared to 1,150 flights in 2016, indicating an increase of approx. 24%.

On February 16, 2016, investigators on behalf of the Antitrust Authority arrived at Sun d'Or's offices, collected documents and asked a number of managers to accompany them for interrogation. In addition, investigators on behalf of the Antitrust Authority arrived at the Company's offices to collect documents. On July 10, 2017, the Antitrust Authority published a press release announcing that the Antitrust Authority and Israel State Attorney's Economic Department are considering filing indictments, subject to a hearing, against 14 suspects, of which 4 are companies engaged in organizing delegations to Poland, under the suspicion that

they were party to market sharing arrangements for sending delegations to Poland. The Company and Sun d'Or's executives who were taken for interrogation have not received similar notices.

For information regarding Israil Transaction, see Section 9.12 below.

b. **Tamam Aircraft Food Industries (Ben Gurion Airport) Ltd. ("Tamam")**

Tamam (a wholly owned subsidiary of El Al) is primarily engaged in the production and supply of prepared kosher in-flight meals to airline companies. Tamam further provides, , *inter alia*, catering services to different organizations. Tamam is based in Israel and its offices are located in Ben Gurion Airport. The Company is Tamam's main customer.

In December 2016, the Company entered with the IAA into an agreement authorizing the Company to manufacture, transport, load, unload and supply food, beverages and related products to aircraft at Ben Gurion Airport, further to the Company winning a re-tender in August 2016, as issued by the IAA, for obtaining up to three permits to manufacture, transfer, load, unload and supply food, drink and related products to aircraft ("**Tender**"). Under the terms of the Tender, Tamam will construct and operate a building, in lieu of the existing one, for the supply of food to aircraft, for a period of 25 years. The investment in the construction of the aforesaid building, its maintenance and the annual authorization fees that Tamam will be required to pay the IAA are immaterial to the Company.

As described in the Company's immediate report published on December 21, 2017 (reference number: 2017-01114754), in December 2017 the Company received notice from the IAA that the Government approval of the budget, which was a condition precedent to commence operations under the Tender, has been obtained. As of the date hereof, the Company estimates that, the building construction will be completed in the second half of 2020.

The construction of a new advanced building for Tamam will allow the latter to significantly expand its in-flight and off-flight food services, and the Company estimates that this will allow Tamam to be a leading company in Israel in the food industry.

The Company's assessment regarding the significant expansion of Tamam's in-flight and off-flight food services due to the transition to the new building, and thus becoming a leader in Israel in the food industry, is forward-looking information as defined in the Securities Law. This information is based, among others, on the Company's estimates in view of its current volume of activity and the competition in the markets, which may not materialize, in whole or in part, or may materialize in substantially different manner. Actual condition may be different than predicted, inter alia, depending on the degree of opening the market to further competition, regulatory changes, the way the Company copes with competition and the risk factors described in Section 9.18 below, as well as economic, security and geopolitical changes.

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

c. Katit Ltd. ("Katit")

Katit (a company wholly owned by El Al) is mainly engaged in the production and supply of meals to the Company's employees. Katit's place of business is in Israel and its offices are located in Ben Gurion Airport.

d. Borenstein Caterers, Inc. ("Borenstein")

Borenstein (a fully-owned subsidiary of El Al), a company registered in the U.S and operates in New York's JFK airport, is mainly engaged in the production and supply of prepared kosher meals to airlines and other organizations. The Company is Borenstein's primary customer.

e. Superstar Holidays Limited ("Superstar")

Superstar (a fully-owned subsidiary of El Al), is a tourism wholesaler that markets tour packages to travel agents and passengers, and sells airline tickets on routes operated by the Company. Superstar is registered in England and also in Israel as a foreign company.

9.7.2 Below is a Condensed Description of the Business of Major Investees:

a. Cockpit Innovation Ltd. ("Cockpit")

Cockpit is engaged in innovation development and is responsible for the Company's innovation activities, aiming to accelerate and support aviation and travel-related startups in their initial stages, in Israel and abroad, from early prototype to growth. Cockpit's objective is to expose the Company to innovative technologies across its operating segments, implement ground-breaking solutions in its systems and position the Company as an innovative company. Cockpit is also engaged in investing in startups found to be suitable and having growth potential. Most startups in Cockpit's incubator enjoy access to the Company's systems for purposes such as integration and development (beta site), initial financing, professional consulting, exposure of the product and opening doors to local and global markets and the possibility that the Company and/or its partners will be the startup's first substantial customer. As of the Report Date, Cockpit has entered into cooperation agreements with a number of startups, whose shares and/options were, in some cases, allotted to Cockpit.

In August 2017, Cockpit, the Company and Boeing entered into a share allocation agreement, under which about 9.9% of Cockpit shares were allocated to Boeing in return for Boeing's investment in Cockpit, thus as of the Report Date, the Company owns approx. 90.1% of Cockpit shares. For further information, see Note 21 to the Financial Statements.

In 2017, the Company entered into a collaboration agreement with Lufthansa Systems GmbH & Co. KG ("LHS"), under which the parties will seek out startups specializing in air travel, and provide them with investment, support and advice on diverse business issues.

b. **Fly-In, Limited Partnership ("Fly-In")**

The Company and the Phoenix Insurance Agencies 1989 Ltd., a wholly owned subsidiary of the Phoenix Insurance Company Ltd., entered into an agreement to establish Fly-In, a partnership owned by the Company (50.09%), the Phoenix (49/89%) and a company jointly established by the Phoenix and El Al to act as the General Partner (0.02%). The partnership will hold an insurance agency ("Insurance Agency") offering the services set forth below. As of a date shortly prior to the approval of the Report and until obtaining the license for its independent operation, some of its activities are carried out by the Phoenix and a licensed agency related thereto which, as of October 2017, are engaged in marketing and sale travel insurance and other insurance products, among others, to the Company's frequent flyer club customers..

c. **Cargo Consolidation: Air Consolidators Israel Ltd. ("ACI")**

The main business of ACI (a company whose class B shares are wholly owned by the Company, conferring upon it the right to appoint half of the directors as well as vote and participate at general meetings) is air cargo consolidation at Ben Gurion Airport, allowing for discounted in air cargo rates. Cargo transport is mainly carried out by the Company, at special rates, as well as through foreign airlines. The shares do not confer upon the Company rights to receive profits by way of dividend distribution or other benefit distributable by ACI, except for profits and dividends from capital gains.

d. **Flight Marketing: Tour Air (Israel) Ltd. ("Airtour" or "Tour Air")**

Airtour (a company 50%-owned by El Al) is mainly engaged in marketing the Company's flights and special offers to destinations to which it flies. Airtour shares owned by the Company confer upon it the right to participate and vote at shareholders meetings and appoint half of the directors, but they do not confer upon the Company the right to receive dividends or profits.

For information regarding the Company's agreements with Airtour, see Note 23 to the Financial Statements.

e. **Maman - Cargo Terminals and Handling Ltd. ("Maman")**

Maman is a public company whose shares are listed on the Tel Aviv Stock Exchange. The Company owns approximately 15% of Maman share capital as well as 10% options exercisable into Maman shares. The option exercise date was recently extended until December 31, 2018. Maman main activity is management and operation of cargo terminal authorized to handle all import and export cargo at Ben Gurion International Airport, under the authorization granted by the IAA. Additionally, Maman operates in the field of logistics services and in real estate leasing, and provides aviation services. Maman operations is carried out in Israel, the Czech Republic and India.

For details regarding the framework agreement executed by the Company and Maman, see Section 8.2 above and Note 23 to the Financial Statements.

9.8 **Financing**

9.8.1 **Non-Designated Loans**

As of the Report Date, the Company has one non-designated loan of approx. USD 5,670 thousands, with a short term loan balance. The loan bears interest of 3.15%. It is noted that the Company has no long-term loans without designated uses.

9.8.2 **Main Restrictions and Conditions in Obtaining Credit**

a. **Ratio of Loan Balance to Collateral Value**

For details, see Note 13 to the Financial Statements.

b. **Control Transfer Restrictions**

For details, see Note 13 to the Financial Statements.

c. **Bank's Demand for Immediate Repayment**

For details, see Note 13 to the Financial Statements.

9.8.3 **Credit Facilities**

As of the Report Date, the Company has credit facilities of USD 33 million, with the balance of credit utilized as of this date being USD 27 million. As of Report a date shortly prior to the approval of the Report, the Company has unused credit facilities of USD 33 million.

9.8.4 **Guarantees against Collateral**

The total guarantees provided by the Company to secure its liabilities to third parties, as at the Reporting Date, are immaterial.

9.8.5 **Designated Use Loans**

The Company has taken loans to finance the acquisition of aircraft and engines. For details on these loans, see Note 13 to the Financial Statements. For details regarding liens and collateral, see Notes 9 and 13 to the Financial Statements and Appendix A to the Board of Directors' Report.

9.8.6 **Financing the Company's Investment Plan**

The Company examines, from time to time, the possibility of raising additional external funds to finance its other investment plans, should it resolve to implement them.

9.9 **Taxation**

9.9.1 **Tax Laws applicable to the Company**

For details, see Note 16 to the Financial Statements.

9.9.2 **Company's Tax Assessment Status**

For details, see Note 16 to the Financial Statements. For information on the tax assessment agreement entered into by the Company and the Assessment Officer in February 2018, see Section 9.14 below.

9.9.3 Tax Laws applicable to Material Related Companies Incorporated Abroad

The Company's subsidiaries incorporated overseas are subject to the tax laws applicable in their country of incorporation.

9.9.4 Reasons for the Material Difference between Effective and Statutory Tax Rate

For details, see Note 16 to the Financial Statements.

9.9.5 Accumulated Losses for Tax Purposes

For details, see Note 16 to the Financial Statements.

9.10 **Environmental Protection and Corporate Responsibility**

9.10.1 Material Implications deriving from Environmental-Related Regulations

Many countries, including Israel, have adopted the accepted international standards on aircraft noise and determined additional rules for protecting the environment. Some airports around the world are subject to many restrictions on takeoff and landing slots. Airlines' schedules, as well as that of the Company, are set in accordance with these restrictions.

The Company attributes great importance to the environmental issue and contributes resources and time in taking care of this issue (inter alia, through the Company's Safety and Quality Division which is responsible for such activities).

The Company implements internal operations to raise awareness of the environment, such that each of the Company's regions was assigned a person responsible for environmental protection, preventing pollution and conserving resources.

With respect to reducing the amount of waste – paper, cardboard and other recyclable materials from the Company's flights and offices are taken for recycling.

In addition, ongoing activities are conducted on the issue of environmental protection, *inter alia*, visits to maintenance and operational areas and taking care of issues requiring modifications in coordination with the IAA; ongoing coordination with the IAA regarding oil removal at Terminal 3 and improving technological systems in order to control and monitor findings related to the field of environmental protection.

9.10.2 Restrictions on Aircraft Operation at Airports and Ben Gurion Airport

For details regarding restrictions on aircraft operation at airports where the Company operates and Ben Gurion Airport, see the corresponding section in the Company's 2014 Periodic Report.

It should be noted that' as of March 2016, four-engine aircraft are not permitted to land at Ben Gurion Airport between 08:00 and 17:00, Sundays through Fridays, except for special EL Al flights, which obtain individual permits from Ben Gurion Airport Manager.

9.10.3 Sewage Care

The Company's sewage is handled by a central facility in Ben Gurion Airport, approved by the Ministry of the Environment and operated by the IAA. For the use of the central facility, the Company pays the IAA user fees for a period of 22 years (from 2008). User fees stand at USD 150,000 per annum. The Company also operates, as of June 2009, a facility built

in the Company's premises and used as an emergency reservoir in the event of a malfunction in the Company's sewage quality. At the same time, toxic waste generated by the Company is sent to the Ramat Hovav Environmental Services Company.

9.10.4 Fuel Tanks

During the years from 2010 to 2012, soil contamination surveys were conducted at the Company's premises at Ben Gurion Airport. These surveys identified contamination points around the fuel station at Ben Gurion Airport. Following these findings, the Company hired the services of an environmental consulting company, which examined the findings of the survey and offered the Company appropriate soil contamination solutions. The Company reported the findings of the survey to the Ministry of Environmental Protection and even gave a tour to the Ministry's representatives. Notwithstanding the fact that the Company did not cause the contamination, it applied to the Ministry of Environmental Protection for an on-site treatment; however, at this stage, the Company was requested by the Ministry to conduct a comprehensive historic survey. The Company completed the historic survey through an environmental consultant, based on the methodology prescribed by the Ministry of Environmental Protection. The survey was submitted to the Company at the end of 2017 and was returned to the environmental consulting company for completion.

9.10.5 Material Environmental Costs and Investments for the Reporting Year and Projections for Subsequent Years:

The Company performs many operations and invests substantial financial costs to improve environmental elements, including the use of liquid separations at the Company's premises as well as local separations between the drainage systems and the sewage systems.

	2016	2017	2018 (forecast)
Costs	Approx. USD 150 thousand per annum	Approx. USD 150 thousand per annum	Approx. USD 150 thousand per annum
Investments	Approx. USD 120 thousand per annum	Approx. USD 150 thousand per annum	Approx. USD 1150 thousand per annum

The information regarding anticipated environmental costs and investments is forward-looking information, as defined in the Securities Law. This information is based on current environmental law requirements and current market prices of products and services that the Company must purchase as part of its environmental investments. Therefore, actual costs and investments may differ materially from those predicted as a result of numerous factors, inter alia, changes in legislation, requirements imposed by the authorities and changes in the cost of products and services that the Company may be required to purchase as part of its environmental investments.

9.10.6 Restrictions on the Level of Engines' Air Pollution (Emissions)

Following increased global awareness to the process of global warming up, governments are willing to monitor and limit the level of air pollution caused by engines. In the coming years, laws on the subject are expected to be enacted in various countries worldwide.

On January 1, 2012, the EU Emission Trading Scheme ("ETS Scheme") became effective. The ETS Scheme provides conditions for gas emission monitoring, reporting and verification with respect to incoming and outgoing flights from EU countries. became effective.

In the course of 2012, the objection on the part of some countries outside the EU to the ETS Scheme implementation and the payments therefor has increased. In 2013, the ICAO proposed a global scheme for reducing gas emissions from aircraft engines. As a gesture of goodwill, the EU agreed to "stop the clock" with respect to compliance with quotas set by the EU, until receipt of information regarding the ICAO outline, which will allow it to then decide whether to continue with the first outline or join the ICAO outline. The said EU resolution effectively froze the ETS Scheme implementation for flights arriving and departing from the EU, excluding flights between EU member states (destinations within Europe) . It should be noted that due to exceeding the quota set for the Company by the EU, the Company paid a negligible annual amount, and the amount of payment for exceeding the quota in 2017 should be determined in April 2018, and the Company expects it to be insignificant as well. It should be further noted that in the event the EU withdraws its intention to continue to freeze the implementation of the ETS Scheme as stated, or if it cancels the intended freeze following its implementation, the Company is expected to incur an insignificant annual expense.

In October 2017, the ICAO approved the CORSIA Scheme, a global carbon offsetting scheme for international aviation. As of the date hereof, admission to the Scheme is on a voluntary basis. Pursuant to the CORSIA Scheme, airlines are required to report to the ICAO and the EU, on an annual basis, the anticipated fuel consumption for the coming year, and based on this information, each airline will be allocated an annual quota for greenhouse gas emissions. If the quota is actually exceeded, the Company will be required to make an additional payment. If actual consumption is lower than reported, the airline shall be entitled to transfer the balance to another airline, in accordance with rules to be prescribed by the ICAO. It shall be noted that Israel has joined the CORSIA Scheme.

Implementation of the Corsica Scheme in 2018-2020 will be conducted as a pilot and, therefore, airlines will not be required to make any payment for exceeding the quota.

It should be noted that the CORSIA Scheme has not yet been approved by the EU, and until such approval is obtained, the ETS and CORSIA are simultaneously implemented. Should the CORSIA Scheme be approved by the EU, the ETS Scheme is likely to be cancelled.

The Company estimates that the total annual amount to be paid by the Company should the CORSIA Scheme be implemented is anticipated to exceed the annual amount paid by the Company under the ETS Scheme. Notwithstanding the foregoing, it is noted that the Company anticipates this expense to be immaterial to the Company.

It should be noted that some of the Company's aircraft are equipped with crankshafts, which improve the aerodynamics of the aircraft and thus save fuel consumption. The Company makes effort to reduce unnecessary weight of the aircraft in order to reduce the amount of fuel consumed. As a result of the savings in fuel consumption, the amount of greenhouse gas emissions is reduced.

As described in Section 9.12 above, as part of the Acquisition Transaction, the Company's Boeing 747-700 and 767-400 aircraft are expected to be removed from service. As

estimated by the Company, the level of air pollution caused by engines installed in the new Boeing 787 Dreamliners to be received in lieu of these aircraft, is lower.

The extent of the impact of the commencement of directives issued by the authorities (including the EU and ICAO), inter alia, the EU resolution to cancel the suspension of implementation of the ETS and CORSIA Schemes, relevant legislation and anticipated annual expenses, as well as the Company's assessment that it may be material, are deemed forward-looking information, as defined in the Securities Law, based on the Company's assumptions and estimates. Therefore, actual results of any legislative amendment becoming effective, imposition of financial charges mentioned above and/or the extent of their impact on the Company's operations, may be materially different than the results estimated or implied by such information.

9.10.7 Corporate Responsibility

9.10.7.1 General

The Company considers itself committed to the community and the environment within which it operates, and attributes great importance to participation in promoting and fostering them. As "National Carrier," the Company places the security and safety of its passengers at the head of its priorities and conducts extensive activities to ensure their security and safety. Similarly, the Company considers its employees as the source of its power and makes efforts to provide them with an attentive, considerate, safe and fair working environment, as a result of understanding the linkage between a quality business-strategic management and the commitment to act and promote corporate responsibility.

In 2017, the Company continued its work within the various fields of corporate responsibility and continued to implement the subject of corporate responsibility among employees and managers by a variety of measures and activities.

The Company is a member of Maale – an umbrella organization of businesses committed to maintain corporate responsibility, acting to assimilate social, environmental and valued-ethical considerations in the ongoing conduct of corporations, and to promote development and implementation of corporate responsibility strategies as a business approach. In 2017, the Company was assigned a "Platinum" rating by Maale.

Furthermore, the Company has agreements with associations and organizations operating for social, ethical, humanitarian and non-profit goals, by having club members contribute Frequent flyer Club points to such organizations and associations.

In addition, volunteer PR activities explaining Israel abroad is performed by air crews, pilots and flight attendants during their stay abroad as part of the "Ambassadors" project performed in cooperation with the Ministry of Foreign Affairs, the Jewish Agency and Stand With Us.

9.10.7.2 Code of Ethics

The Company's Code of Ethics provides principles, norms of conduct, enforcement and implementation policy and communication channels for reporting violations of the Code of Ethics and the ethical rules designed to guide the operations of the Company and all officers thereof throughout the course of their work and to dictate standards for their operations.

9.10.7.3 Community Involvement and Support

The Company attaches great importance to its responsibility to the community, due to a genuine and unique affiliation with the State of Israel. The Company established a Community Responsibility Policy, including cross-company projects, in the framework of which it conducts philanthropic activities for the benefit of the community and employee volunteering activities, while establishing a long-term cooperation with community partners. The target population supported by the Company in this framework includes: IDF soldiers, students in need who are active within the community, sick or disabled children or children with special needs as well as families in need.

As part of this activity, in 2017, the Company contributed cash and cash equivalents. For details see section C.1. of the Board of Director's Report.

9.11 Restrictions and Supervision of the Company's Business

9.11.1 General

Most aspects pertaining to the Company's operations as an air carrier are subject to a set of regulatory arrangements, Israeli and International, relating, inter alia, to traffic rights, capacity and flight safety standards, security and noise, and are contingent upon obtaining Commercial Operator Certificate and Air Operator Certificate.

In addition to the operation certificates, the Company's operations are conditioned upon being an Israeli air carrier (substantial ownership and effective control in the hands of the State or its citizens), and upon foreign countries permits to use traffic rights granted to the Company as a Designated Air Carrier. For details regarding aviation agreements and the ICAA Policy, see Sections 9.11.6 – 9.11.8 below. Further restrictions apply to the operation of the Company by virtue of the Special State Share. For details, see Section 9.11.9 below.

9.11.2 Regulatory Arrangements

The main principles of regulatory arrangements, both Israeli and international, relating to the operation of the Company as an air carrier are set forth below:

(For security arrangements see Section 9.11.12 below; for operation in times of emergency see Section 9.11.13 below).

a. **The Aviation Law, 5771-2011 ("Aviation Law") and Aviation Regulations**

The Aviation law regulates the operations of all entities engaged in the civil aviation sector – personal licensing of flight employees (air crew, air traffic controllers, repair station employees trainers and instructors) as well as licensing of organizations (aircraft manufacturers, airline companies, repair stations, flight instruction schools, institutes for authorizations of repair station technician, etc.). The Aviation Law encompasses many aviation-related issues, including issues addressing aviation professions and the duties thereof, aircraft, air traffic control area, control authorities, investigation of a security incident, and in addition, said law provides for provisions concerning penal and financial sanctions due to a breach of the law.

On May 10, 2016, an amendment was published to the Aviation Regulations (Operation of Aircraft and Flight Rules), 5742-1981 ("**Regulations**"), which

adopted to Israeli law the existing arrangement in the US Regulations regarding the management of fatigue of pilots and flight attendants, such as minimum rest periods between flights (FTL). Pursuant to the Regulations, the US Regulations will only be adopted with respect to "Chapter 13 Operators" (El Al, Israir, Arkia, and CAL), concurrently with the application of the American regulations in Israel, the US Regulations (Limitations of Flight Time in Aviation Services), 5731-1971 will no longer apply to the Company, excluding the provision in the Regulations regarding the entitlement of pilots to 30 vacation days per annum. It should be noted that the Ministry of Transportation approved the Company's request to postpone the effective date of the Regulations, from May 1, 2018 to October 29, 2018, and notified that the ICAA will amend the regulations accordingly. The Company makes preparations to implement the Regulations and examines their implications.

b. Aviation Services Licensing Law, 5723-1963 and Licensing Regulations

This law regulates licensing principles applicable to the various aviation fields and by virtue of which El Al received a commercial operation certificate. Regulations issued under the Licensing Law, regulate, inter alia, excessive registration, the operation of charter aircraft and limitations of flight time in aviation services.

c. The Air Transport Law, 5740-1980

This law and the orders and notices issued thereunder, adopt several international conventions setting different rules on international air transport, mainly regarding the liability of air carriers for damages (bodily injuries and property damages), caused during international air transportation, and the compensation imposed on air carriers due to such liability. The law applied the convention of unification of certain rules dealing with international air transportation (the "Warsaw Convention"), as well as the Montreal Convention, which updated the system of existing rules under the Warsaw Convention, including increasing the limitation of liability for damage caused to the person or property of the passenger, the addition of jurisdiction and the imposition of an insurance obligation on the airline carrier. The Montreal Convention entered into force on March 20, 2011.

d. The Airport Authority Law, 5737-1977

This law and the regulations and rules in effect thereunder, regulate, inter alia, the following issues: aviation fees, transport of import consignments, entry into restricted areas, authorization fees, and loading and unloading of aircraft.

e. Civil Aviation Authority Law, 5765-2005

This law provides for the functions of the Civil Aviation Authority which, among others, are: to determine and ensure compliance with domestic and international aviation arrangements pursuant to the aviation laws; to grant licenses, permits and approvals within the field of civil aviation, pursuant to the aviation laws; to supervise the civil aviation sector including, inter alia, maintaining proper safety level of flights on aircraft operated by Israeli airlines and aircraft within the airspace of the State of Israel.

f. **Restrictive Trade Practices Law, 5748-1988**

In January 1, 2009, Amendment No. 10 to the Restrictive Trade Practices Law, 5748-1988 ("**Antitrust Law**") entered into force; the Amendment limited the applicability of the statutory exemption for arrangements between air carriers in connection with international transportation, which was included in the Antitrust Law until the end of 2008. As an accompanying step to minimize the scope of the statutory exemption, the Trade Practices Rules (Block Exemption for Arrangements between Air Carriers), 5769-2008, were enacted by the Antitrust General Director (hereinafter: "**Antitrust General Director**" and "**Air Carrier Block Exemption**," respectively), to exempt various types of arrangements between air carriers from the need to obtain a prior individual authorization in order to prevent a comprehensive and undesirable application of the Restrictive Arrangements Chapter on thousands of arrangements that form the basis for aviation activity to and from Israel and do not jeopardize competition.

The Air Carrier Block Exemption addresses a wide range of arrangements, and exempts from the requirement of separate approval for various commercial and operational arrangements.

On November 28, 2013, the Antitrust Authority published the Restrictive Practices Rules (Block Exemption for Arrangements between Air Carriers) (No. 2), 5773-2013 ("**New Block Exemption**"), which renew and amend the Air Carrier Block Exemption published in August 2008. The New Block Exemption upholds the legal arrangements provided for in the former block exemption, except for matters pertaining to lease arrangements between air carriers. The New Block Exemption sets out different requirements for the applicability of such arrangements, while distinguishing between dry lease and wet lease, between aircraft lease for cargo transport and other types of lease, and between leases among Israeli carriers and leases between an Israeli carrier and a foreign carrier.

On November 22, 2017, an amendment to Restrictive Practices Rules (Block Exemption for Arrangements Between Air Carriers for Marketing Flight Capacity to Destinations Covered by Open Sky Arrangements), 5772-2012 ("**Open Sky Block Exemption**") became effective. These Rules provide an exemption from obtaining a specific prior approval for flight capacity marketing arrangements (including Code-share agreements) upon compliance with the following rules: (a) the arrangement addresses airlines to which the Open Sky Agreement applies; (b) the arrangement does not limit competition in a substantial part of the market it affects, or may affect competition in a substantial part of such market, but it cannot cause significant damage to competition in such market; (c) the arrangement is not in reducing does not aim to reduce competition nor prevent it, and it does not contain restrictions that are not necessary for the implementation thereof. Pursuant to the Amendment to the Open Sky Block Exemption, parties to an agreement that meets the conditions of the exemption are no longer required to notify the Antitrust General Director of the existence of such arrangement.

BSP Exemption

In November 7, 2013, the Antitrust General Director published his decision on the grant of an exemption from court approval for a restrictive agreement the parties to which are the International Air Transportation Association (IATA) and airline companies, and the subject of which is the BSP Plan (Billing and Settlement Plan), pursuant to Section 14 of the Antitrust Law (the "**Exemption**"). The arrangement deals with the installation and use of a central computerized billing system that manages the billing and payment process between IATA certified travel agents and airline companies that joined the arrangement by means of the BSP Plan. The exemption shall be in effect until November 7, 2018. Among other things, the Exemption provides conditions relating to the conditions so determined: IATA obligation to connect all interested travel agents to the BSP system and act in a non-discriminatory manner, restrictions on the transfer of information, the ability to remove a travel agent from the Plan, and the ability of travel agents to refrain from paying amounts in dispute, etc. In addition, it was determined that, should an airline be suspended from the BSP plan due to financial difficulties, travel agents must not be allowed to offset any disputable amount attributed to such airline and at the same agents must not be required to pay amounts owed by them to such airline through the BSP Plan.

Decisions and Procedures relating to Monopolies

On October 27, 2005, the Antitrust General Director published an announcement under Section 26(A) of the Antitrust Law, declaring the Company a monopoly on transport of time and price-sensitive passengers across civil aviation markets, to the following destinations: Johannesburg, Hong Kong, Bangkok and Mumbai.

On September 9, 2012, the Antitrust General Director published an announcement under Section 26(A) of the Antitrust Law, declaring the Company a monopoly on the provision of aviation security services overseas in accordance with professional guidelines issued to airline companies under the Regulation of Security in Public Bodies Law 5758-1998 and the Flight Law (Security in Civil Aviation), 5737-1977, with respect to passengers and cargo on passenger flights.

g. **Legislative Provisions applicable to the Company as a "mixed company"**

For details regarding Legislative Provisions applicable to the Company as a "Mixed Company," see the corresponding section in the Company's 2013 Periodic Report.

h. **Aviation Services Law (Compensation and Assistance for Cancellation of a Flight or a Change in its Conditions), 5772-2012**

The Aviation Services Law (Compensations and Assistance due to Flight Cancellation or Change of Conditions), 5772-2012 adopts, while making certain adjustments and changes, the principles of EU Regulation 261/2004, which set out conditions for removing passengers from flights as well as for flights delays and cancellations. Said law applies to all outgoing flights from Israel (scheduled and charter flights) as well as incoming flights to Israel. Pursuant to the said law, in cases such as flight cancellation, delay, refusal to admit a passenger to a flight and downgrade of the seating class, subject to meeting the preliminary conditions and

circumstances determined by the law, a passenger shall be entitled to benefits such as free assistance, reimbursement of consideration, alternative flight tickets and even a financial compensation.

As of the publication of the Report, the Knesset is considering the Bill for Aviation Services (Compensation and Assistance for Flight Cancellation or a Change in its Conditions) (Various Provisions), 5776-2016, which expands the existing law by a number of matters, including the issuance of a plane ticket within 72 hours from the payment for the same, the obligation to actively deliver information to the customer, providing the customer with the ability to choose receipt of compensation under Israeli law or the foreign law, imposition of authorities for the enforcement of the law to the Authority for Consumer Protection and Fair Trade. As of the Report Date, the Bill has not yet been passed and there is no certainty regarding its final formulation, if passed, and therefore, the Company is unable to estimate the impact of the Bill on the Company.

i. Equal Rights for People with Disabilities

The Third Chapter of the Equal Rights for People with Disabilities Regulations (Access to Public Transportation Services), 5763-2003, sets forth provisions in connection with the obligation to arrange equipment for the handicapped in air transportation, which impose various obligations on air carriers.

j. Privacy Protection

The Privacy Protection Regulations (Data Security), 5777-2017 are expected to become effective in May 2018. These Regulations, which apply to the Company, impose data security obligations on database owners, inter alia, obligations in terms of procedures and documentation, risk surveys and penetration tests, periodic audits, etc. The Regulations further impose, for the first time in Israel's history, an obligation to report serious data security breaches. The Company makes preparations to implement the Regulations.

The EU General Data Protection Regulation 2016/679 ("GDPR") are expected to become effective in May 2018. The Regulations provide enhanced privacy obligations with respect to personal information of third parties in EU countries as well as new arrangements limiting permitted uses of such information by the Company. These Regulations will require changes in the Company's work processes. The Company makes preparations to implement the Regulations, inter alia, by examining methods for collecting and processing personal information governed by the Regulations, drafting new data collection and processing procedures vis-à-vis data subjects, and making the necessary changes in the Company's work procedures in accordance with the Regulations.

It shall be clarified that the Company's preparations for compliance with the said Regulations will be completed depending on adjustments to information systems maintained both by the Company and external suppliers.

9.11.3 Business Licenses and Building Permits

Some of the Company's activities are subject to license under the Business Licensing Law, 5728-1968, or permits from various regulatory agencies. Since the beginning of 2003, the Company has submitted business license applications for activities requiring license. In the course of obtaining such licenses, the Company makes efforts to obtain permits for all the buildings within its premises, including old ones, for which no permits have been obtained by the Company since its days as a government corporation. The Company works in coordination with the representatives of the Ministry of Interior and employs expert consultants to assist in the process. In the framework of this activity, the Company acts according to a proper Master Plan for the purpose of completing the process of obtaining building permits and adjusting them to currently existing buildings as well as for obtaining business management licenses for the Company. As of 2008, five building permits have been obtained for various building complexes that include most of the buildings that do not have permits. In addition, as of a date shortly prior to the approval of the Report, the Company is in the process of submitting 4 applications for building permits regarding 4 land plots within the Company's premises at Ben Gurion Airport, which are currently in different stages of obtaining building permits.

For purposes of its operations, the Company is required to hold 33 business licenses. As of March 2018, the Company holds 18 permanent business licenses, 11 temporary licenses and 4 applications for renewal of licenses in approval stages

Licenses of Katit, the Company's subsidiary – Katit has five business licenses and license for alcoholic beverages, which are renewed in accordance with the requirements of the Committee and the authorities.

Licenses of Tamam, the Company's subsidiary - the Tamam factory submitted a request to renew a business license that expired in June 2017, and the Company takes the necessary steps to renew it.

It should be noted that operations without a building permit and/or business license may force the Company to cease its operations in buildings or in businesses, as applicable, for which the required permits were not obtained, which may harm the Company's revenues. Furthermore, operations without a building permit and/or business license may result in criminal proceedings under the Building and Planning Law, 5725-1965 and the Business Licensing Law, 5728-1968, against the Company and its executives.

Failure to obtain licenses and permits or failure to comply with the terms set out therein as well as the consequences resulting therefrom, are deemed forward-looking information as defined in the Securities Law, which contains estimates or forecasts of the Company as of the Report Date. Therefore, actual results of a failure to obtain business licenses and building permits or failure to obtain appropriate permits for the Company's operations, may be materially different than those estimated or implied by such information as consequence of a large number of factors, inter alia, actions taken by competent authorities in connection with licenses, changes in legal or operational provisions and results of legal proceedings.

9.11.4 Internal Enforcement Program

The Company maintains Internal Enforcement Programs relating to securities and corporate laws and antitrust laws. For information, see Section 6C of the Board of Directors' Report. The Company further maintains an internal enforcement program on prevention of bribery to foreign officials

9.11.5 Commercial Operation License

The Company was granted a new Commercial Operation Certificate (No. 1/88) by the Minister of Transportation and Road Safety under the Aviation Services Licensing Law, 5723-1963 ("Law"). The Law contains general provisions relating to the aircraft operation as well as the obligations to operate flights under a license, comply with the provisions of applicable law and maintain the State's security and flight safety. The Certificate is valid for as long as it is not cancelled or suspended by the Minister of Transportation or the ICAA.

The Certificate provides that the licensee shall be an "Israeli Operator" as defined in the Law, and sets out obligations regarding the duty to submit reports and information to the ICAA.

The licensee is entitled to offer and perform the services specified in the annex to the Certificate, which mostly consists of passenger transportation and cargo transportation on scheduled flights between Israel and destinations in foreign countries and in-between such destinations. It shall be noted that some of these destinations are not offered by the Company due to lack of economic feasibility (and accordingly, the Minister of Transportation is entitled to cancel such appointment); passenger transportation between Ben Gurion Airport and Eilat on feeder flights; passenger transportation on domestic flights on the route between Ben Gurion Airport and Eilat; cargo transportation by all-cargo flights on scheduled international flights and international charter flights; passenger transportation and cargo transportation on international charter flights.

9.11.6 Air Operation License

The Company possesses an Air Operator License (No. 1/88) (the "License") issued from time to time by the ICAA, effective until January 31, 2019.

The License provides that, inter alia, the operator (El Al) may execute operational commercial operation, as defined in the Operation Specifications that form part of the License, in accordance with the operator's Operation Manual and the Aviation Regulations as specified in the License. By virtue of the License, the Company may operate pursuant to Chapter 13 of the Air Navigation Regulations (Operation of Aircraft and Rules of Flight).

The Company's Aircraft which are listed in the Operating Specifications are either registered in Israel (under Israeli or foreign ownership approved by the ICAA and the Minister of Transportation and Road Safety). The operator is subject to the obligation to report any change in the list of aircraft included in the Operation Specifications, such as sale, purchase, lease to another operator and /or lease from any Israeli or foreign operator. Said report will be submitted to the ICAA.

9.11.7 International Regulatory Arrangements

The universal principle governing civil aviation provides that every state is sovereign of its airspace and therefore every commercial flight to or from any state requires a permit from that state. The permit may be granted in the framework of a bilateral agreement (as customary for scheduled flights) or an "Open Sky" agreement or with respect to ad-hoc flight/s.

The International Civil Aviation industry operates under a set of regulatory arrangements relating to most operational aspects of an airline company, in particular the subject of traffic rights, permitted capacity, air carrier's liability for damages (bodily injury and property damage), standards of flight safety, security and noise. This set of arrangements consists of international conventions, laws, regulations and administrative guidelines, as well as bilateral and multilateral agreements.

Chicago Convention

The current basis of international regulatory arrangements relating to International Civil Aviation is the Chicago Convention of 1944.

Following the Chicago Convention, the international Civil Aviation Organization (ICAO), an agency of the United Nations, was established. In the framework of the ICAO and under its sponsorship, recommended standards and procedures in various areas of aviation operations were determined. Rights to transport passengers and cargo between countries in return for payment and related issues are regulated in air transport agreements or aviation (bilateral) agreements based on reciprocity and on giving fair and equal opportunity to airlines of both countries.

Cape Town Convention

In October 2016, the approval of the Minister of Justice was received to proceed with the adoption of the Cape Town Convention in domestic legislation. The Cape Town Convention is an international treaty that guarantees the rights of creditors, such as financiers and lessors, to valuable equipment, such as aircraft and engines, which do not have a permanent seat. The Convention was signed in 2001 and entered into force in 2006. The purpose of the convention is to overcome the difficulty of securing protected and enforceable rights by creditors on the same equipment and the determination of special arrangements in cases where guaranteeing the rights of creditors and their incorporation into an international treaty is required. The adoption of the Convention will facilitate the development of the aviation industry in Israel and will place the State of Israel in line with the advanced standards of the international aviation industry. The Convention has not yet been adopted by Israel,

9.11.8 Aviation agreements and the principles of civil aviation in Israel

9.11.8.1 ***Aviation Agreements - General***

Most air traffic rights under which the State of Israel allows the Company to carry passengers and cargo on international routes are regulated in aviation agreements between Israel and foreign countries, and the rest of such rights are regulated (in the absence of aviation agreements) in agreements between aviation authorities or commercial agreements between the Company and an air carrier of the other state, which require the approval of

the authorities of both states. The main components of aviation agreements include, inter alia, the granted air traffic rights, the determination of a designated carrier and the permitted capacity.

Most aviation agreements to which Israel is a party may be terminated or cancelled by giving one-year prior notice. In general, following such a notice, negotiations take place between both states for the purpose of establishing an interim arrangement or new rules prior to the expiration of the agreement.

As stated above, in June 10, 2013 an Open Sky Agreement was executed in Luxemburg between Israel and the EU. Said agreement allows all airlines in the EU to operate direct flights to Israel from everywhere in the EU, and allows Israeli airlines to operate flights to all airports within the EU. Upon entry into force, the agreement replaced all bilateral agreements between Israel and the EU States and removed most restrictions on the number of carriers, frequencies, capacity and types of aircraft allowed to operate between Israel and the EU States.

Additionally, new aviation agreements were executed in 2017 between Israel and several other countries, allowing other designated carriers to enter existing and new destinations and allowing to increase the number of frequencies permitted for airlines from both parties. For further information, see Section 7.1.10 above.

9.11.8.2 *Designated carrier*

In the past, each government granted to another government, under an aviation agreement, the right to designate one or more air carriers on its behalf ("Designated Carrier"). In recent years, a change has occurred in the Company's status after the grant of a Designated Carrier license to other Israeli carriers, with respect to several flight destinations, some of which in lieu of the Company, as well as due to the execution of the Open Sky Agreement with the EU, which in practice, obviates the need to appoint a Designated Carrier to destinations included in this Agreement.

9.11.8.3 *Ownership and control over air carrier*

There is no standard international arrangement as to the percentage of actual ownership and control over an air carrier, which should be held by the State or its citizens. Bilateral aviation agreements to which Israel is a party contain a provision whereby, each contracting state reserves itself the right to suspend or cancel the permit granted by it to an airline of the other state, if the "substantial ownership and effective control" are not held by the contracting state or its citizens. The agreements do not include definitions of this term.

In the past, the practice in the countries of the Western World has been to accept the appointment of an airline company as a designated air carrier as if such appointment contains a statement that the requirement of substantial ownership and effective control has actually been met, and if found that said requirement ceased to be met, the relevant state shall be required to remedy the situation.

The Open Sky Agreement with the EU updated the provisions addressing ownership and control in a manner allowing airlines owned and controlled by any of the EU States to operate flights from any destination in the EU to Israel.

Capacity

Most aviation agreements to which Israel is a party have included restrictions of maximum capacity or maximum frequency that any airline is allowed to offer on the agreed routes in order to ensure equal opportunities to all air carriers of the two states that have entered into an aviation agreement. As mentioned above, the Open Sky Agreement executed by Israel and the EU States gradually cancels previous restrictions that applied with respect to the number of air carriers, capacity and types of aircraft.

9.11.8.4 ***Airfares***

IATA publishes airfares based on the average airfare for flights on international routes ("Flex Fares"). Flex Fares allows passengers to buy a single ticket (fare) with one airline, and use it to fly with other airlines (under Interline Agreements). In addition to the Flex Fares, which are supervised by the aviation authorities, the Company is entitled to set special fares unilaterally.

In practice, most airline tickets and cargo capacity are sold at special fares published by the airlines under different terms depending on the various fares, with each booking class having a different demand and different conditions in different periods throughout the year.

The Company operates in accordance with acceptable industry practices, while adapting its policy to market conditions. A substantial portion of the Company's income is derived from sales under such conditions.

It should be noted that in November 2018, IATA shall cease publishing Flex Fares. The Company's policy for establishing fares is based on market conditions and, therefore, it estimates that the above would not affect the method applied by the Company for establishing fares.

Charter flights rates are set differently from regular airfares. Every Organizer is committed to pay the air carrier for the capacity (number of seats) purchased by it, as the Organizer sets the price per seat with respect to the seats purchased by the Organizer - generally, a price per package deal, which includes flight and ground arrangements. An organizer requesting authorization for a flight or a series of charter flights, must indicate the fare offered to the public and obtain authorization for such flights and fares from the aviation authorities of the relevant country.

9.11.9 **Israel's international civil aviation policy**

In the course of the last years, the "Open Sky" policy of increased liberalization in the aviation industry has been implemented in Israel, aiming to encourage and increase tourist traffic to Israel by intensifying the competition between the airlines.

For further details regarding open skies policy, see Section 7.1.10 above.

9.11.10 **Special State Share**

- 9.11.10.1 Shortly before the publication of the 2003 Prospectus, the Company allocated to the state a "Special State Share." The rights granted to the holder of the Special State Share are set forth in the Company's Articles of Association, which further detail the State's essential interests in the Company that must be protected by means of the Special State Share. Such essential matters are:

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

- ✓ Preserving El AL as an Israeli company so that the Israeli law, including legislation allowing acquisition of equipment for security purposes, would continue to apply to it and the conditions required to retain its operator certificate and flying rights would be met by it.
- ✓ Maintaining the possibility to ensure that the Company's operational capacity and its ability to carry passenger and cargo do not fall below the capacity provided for in the Company's Articles of Association, in order to allow the State an effective use of essential assets, in emergency or for security purposes as determined from time to time by the authorized parties, all as specified in the Company's Articles of Association.
- ✓ Preventing parties hostile to the State of Israel or parties that may cause damage to the vital interests of the State or to the State's foreign or security affairs or Israel air relations with foreign countries, or parties that are and/or might be in a material conflict of interest that could damage any of the matters set out above – from becoming interested parties of the Company, or otherwise from having a certain impact on the management thereof.
- ✓ Executing instructions and security arrangements that apply or will apply, by virtue of government resolutions or under applicable law, to the security of flights, passengers, baggage, cargo and mail, in Israel and overseas, including with respect to the Company's operations abroad and the cooperation required from local authorities abroad in the areas mentioned above; in the area of security clearances of employees and service providers of the Company; and in the area of classified information security and security knowledge protection.

9.11.10.2 The holder of the Special State Share is the State of Israel by a Minister or Ministers. In order to maintain these vital interests, certain provisions relating to the Special State Share were established in the following matters:

- ✓ Provisions for preserving the Company's nature as an Israeli company, including restrictions relating to citizenship, residency and security clearance of the Company's officers;
- ✓ Provisions for compliance with security provisions and arrangements;
- ✓ Provisions relating to rights in security information and classified information of the Company;
- ✓ Provisions relating to the Company's discussions on security matters;
- ✓ Provisions for reviewing the Company's documents and information;
- ✓ Provisions for maintaining minimum flight capacity – the Company is not allowed to enter into certain transactions related to the Company's aircraft without the consent of the holder of the Special State Share, if, as a result of such transactions, the Company's flight capacity falls below the threshold stipulated in the Special State Share;
- ✓ Acquiring influence or status in the Company requires the consent of the State – pursuant to the Company's Articles of Association, transactions in the Company's

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

shares, at certain rates, shall not confer any rights arising from holding and/or acquisition of the Company's shares, against the Company, without the prior written consent of the holder of the State Special Share (the State by the Ministers designated for this purpose by the Government). The Articles of Association provides detailed procedures regarding the manner of submitting the application to approve the holding of the Company's shares, should such approval be required;

- ✓ Provisions for obtaining approval to vote at General Meetings – a voting right at the General Meeting requires the approval of the Company. The approval to vote at the General Meeting will not be granted in circumstances where the consent of the holder of the State Special Share is required but has not been provided. The Company's Articles further determine special provisions in cases where there is a reasonable concern that foreign entities' holdings of the Company's shares would violate the Company's traffic rights or its operator certificate.

- 9.11.10.3 Any change, including amendment or cancellation, in the provisions of the Memorandum and Articles of Association of the Company which relate to the rights granted and/or attached to the Special State Share and to the holder thereof shall be null and void towards the Company, its shareholders and a certain third party, without the prior written consent of the holder of the Special State Share.

9.11.11 Standardization

The maintenance layout of the Company was certified by the Standard Institution of Israel for Quality Standard ISO 9001. In addition, the Company's maintenance layout was certified as a Certified Repair Station by the ICAA, the U.S. Federal Aviation Authority (FAA). In addition, the Company's line maintenance system was approved by the European Agency for Aviation Safety (EASA) of the EU.

IOSA

The company is in advanced stages of preparations for the IATA Operational Safety Audit, known as IOSA. The audit integrates the requirements of the International Civil Aviation Organization ("ICAO") and includes safety management system standards. The IOSA is an international evaluation system designed to assess the operational management and control systems of an airline. By obtaining the IOSA certification the Company is positioning itself at the forefront of global airlines in terms of aviation safety. IOSA compliance is mandatory for IATA membership..

IOSA audits are regularly conducted by qualified safety assessors within the Company on a continuous basis and periodically over a period of 24 months, and are assessed at the end of the process by IATA. During 2016, the Company successfully completed the IOSA audit and fulfilled the requirements and, accordingly, the Company's safety standard registration was renewed for two additional years, until October 2018.

In 2017, the Company launched a comprehensive survey across its operational departments, as part of its preparations for implementing the IOSA audit program. The survey is anticipated to be reviewed by IATA in June 2018. Compliance with IOSA shall ensure that the Company's safety standard registration remains effective for two more years, until October 2020.

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

It is noted that a failure to comply with the IOSA audit may result in loss of the Company's status as a member of IATA and consequently the imposition of operational restrictions on the Company. For details regarding the risks in the field of aviation safety or flight safety, see Section 9.18 below.

In addition, the Company has a "crisis event" system, which is prepared and practiced according to the directives of IATA. The Company conducts "crisis events" at a social scale once per period (the last social exercise was carried out in 2017) and updates its procedures in accordance with the global development in this area on the matter (newsletters, conferences and professional media).

9.11.12 Quality Control

The Company's maintenance operations are reviewed by an Internal Audit and Quality Control Division at the Company's Repair Station. The Repair Station is supervised by the Continued Airworthiness Officer on behalf of the Company, who is responsible for the continued airworthiness of the Company's aircraft and for ensuring that the Repair Station's aircraft checks performed by the Repair Station comply with the maintenance program authorized by the ICAA.

9.11.13 Security Arrangements

The civil aviation industry, particularly on routes to and from Israel, is a target for attacks by various parties, mainly terrorist organizations all over the world. The Company takes special security measures directed by the government body in charge of this issue.

State Participation in Aviation Security Costs

The Company provides aviation security services to all Israeli airlines with respect to their incoming flights and the Ministry of Foreign Affairs employs most of the security personnel registered with Israel's aviation security system. In late 2017 and early 2018, the Ministry of Foreign Affairs sought to restrict, inter alia, the number of new personnel employed by the Ministry, due to the significant increase in the number of flights operated by Israeli airline. This restriction raises concerns that the Company would not be able to provide the security services necessary to operate all Israeli airlines' incoming flights, which will result in cancellation of about 1000 flights of Israeli airlines scheduled for the 2017 summer season and a whole series of flights to destinations where Israeli airlines cannot operate their flights. At the end of February 2018, the Ministry of Foreign Affairs and the Company reached certain understandings and the Ministry removed the said restriction with respect to 2018. As to 2019, it was determined that discussions will be held with relevant government officials regarding new security employees referred to above.

For further information on Government Resolutions concerning the percentage of State participation in aviation security costs, see the corresponding section in the Company's 2013 Periodic Report.

On December 18, 2013, the Company received the approval of Government bodies to increase the percentage of State participation in security costs of Israeli airlines, such that the percentage of State participation will be 97.5%. According to the Government bodies' notice, said approval applies retroactively as of July 16, 2013, the date the State confirmed that the conditions provided in Government Resolution No. 82 for the implementation of

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

the Open Sky Agreement have been met in a manner that entitles Israeli airlines to increased percentage of participation.

In this regard, it shall be noted that, as of the Report Date, the Ministry of Finance has not yet approved the request of El-Al Security Division to increase the 2018 security budget due to the expected expansion in the operations of Israeli airlines, as a result of the Open Sky Agreement with the EU. So long as the said budget is not fully approved by the relevant regulatory bodies, difficulties may arise in connection with the operations of Israeli airlines, including the Company.

The implementation of the Government Resolution regarding a 97.5% participation in Israeli airlines' security expenses and its possible impact on the Company's operations and financial results, is forward-looking information, as defined in the Securities Law. The manner and extent of the actual implementation of the Government Resolution, receipt of the funding for the security costs at the updated percentage based on the growth in Israeli airlines' operations, may actually be carried out differently than estimated, inter alia, due to regulatory restrictions, economic limitations, among others, due to the need to purchase equipment for the launch of additional flight routes, changes in the security, financial and geopolitical situation and their impact on competition, as well as any change in Government Resolutions.

The following table details direct security costs related to the security of the Company's passengers, aircraft and employees, while distinguishing between the share of costs financed by the Company and the share financed by the State:

	State financing (USD thousands)	Company's share (USD thousands)	Total (USD thousands)
2017	163,060	4,028	167,088
2016	141,772	3,465	145,237
2015	129,216	3,208	132,424

Aircraft Protection Systems

In 2017, the Company, as subcontractor of Elbit Systems Electro-Optics Elop Ltd. ("Elop"), installed a protection system in some of its aircraft, pursuant to an agreement executed on September 30, 2014 between the Company and Elop, under which the Company will act as subcontractor for installation of protection systems in the Company's aircraft and those of the other Israeli airlines.

In 2018, the Company is expected to continue the process of installing protection systems in other aircraft.

For further information regarding the agreements executed by the Company and Elop and the Agreement executed by the Company and the State of Israel with respect to State's participation in expenses incurred from the installation of protection systems in aircraft, see the corresponding section in the Company's 2014 Periodic Report.

Security Services for Israeli Airlines

As elaborated above, the Company provides security services to Israeli airlines in return for reimbursement of the Company's related expenses. Payment in respect of these services

was settled by means of a "price list" which was updated in 2016 and applies retroactively from 2013, as well as according to the understanding reached with Ministry of Finance on the issue of security and Government Resolutions No. 4026 and No. 82 (of 2011 and 2013) regarding the provision of aviation security services by the Company.

9.11.14 Emergency Operation and Essential Services

The Work Service in Time of Emergency Law, 5727-1967, confers upon the Minister of Labor, in consultation with the Minister of Defense, and in times of combat the Minister of Defense in consultation with the Minister of Labor - the power to authorize an operator as an "essential operator," meaning to operate the Israeli airlines, including the Company, for the State's defense or public security, or to uphold the essential services or supply.

The Company was approved as an "essential operator." The approval is renewed from time to time at the Company's request. The existing approval is valid until December 31, 2019.

The Work Service in Time of Emergencies Law, 5727-1967 confers upon the Minister of Labor the authority, after the Company is approved as an "essential operator," the power to call upon all workers for essential work.

The Registration of Equipment and its Enlistment to the IDF Law, 5747-1987, confers upon the Minister of Defense, if convinced that the security of the State so requires, the power to announce, by order, the need to recruit equipment (including aircraft). The Law refers to equipment that the company will have during an emergency. The law requires the State to pay user fees for recruited equipment and if, during the period of recruitment, the equipment has been damaged – said law requires the State to also pay compensation for the damage.

The Government Companies Order (Declaration of a Vital Interest to the State in El Al Israel Airlines Ltd.), 5765-2004, provides that the State has an essential interest in connection with the Company to allow effective use of essential assets, 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 a security need.

In addition, certain arrangements exist between the Company and the State regarding flights for State security purposes or at times of emergency as well as flights for other special needs, including the consideration therefor on a commercial basis.

The Commodities and Services Control Law, 5717-1957, confers upon the Minister, being thus authorized by the Government, the power to issue a "Personal Order" or a "General Order" to perform, inter alia, an "Essential Action" for the defense of the State, the security of the public, and for maintaining supplies or ordinary services. An action as mentioned above, includes, among other things, an obligation to operate an enterprise or any supervised service.

9.12

Material Agreements

Acquisition of 787 Aircraft

As part of the realization of the Company's procurement plan for large-bodied aircraft, the Company entered into agreements for the purchase and lease of aircraft, as well as agreements for the purchase of engines and the receipt of motor maintenance services as described in the Company's reports dated September 10, 2015 (Reference No. 2015-01-118524) October 29, 2015 (Reference Number 2015-01-144525), February 22, 2016 (Reference No. 2016-01-032578), September 12, 2016 (Reference No. 2016-01-122074), January 18, 2018 (reference No. 2018-01-006682) and as elaborated below:

Acquisition of Boeing 787 Aircraft

On October 2015, the Company signed an agreement with Boeing for the acquisition of 4 new 787-9 Dreamliner aircraft and 5 new 787-8 Dreamliner aircraft ("**Acquisition Agreement**" and "**Aircraft**" or "**Owned Aircraft**," respectively). Pursuant to the Acquisition Agreement, the Company was granted terms allowing flexibility with respect to the dates of receipt of the Aircraft, in a manner that enables Boeing to make adjustments according to the Company's requirements as may be from time to time with respect to its aircraft fleet, including conversion rights related to other Boeing aircraft.

In addition, the Company was granted options to purchase 7 additional 787-10 aircraft ("**Option Aircraft**"), as long as their delivery date is no later than December 31, 2023. The Company paid non-refundable advance payments for the option planes at a non-material sum. In addition, in a situation in which the Company decides to exercise any of the Option Aircraft, on each exercise date the Company shall have the right to purchase an additional option to purchase a 787-10 aircraft, up to a total of 6 additional planes ("**Additional Option Aircraft**"). The Company will be required pay a non-refundable advance payment near the date the aforesaid option is purchased. The Option Aircraft and the Additional Option Aircraft are expected to be received between 2020 and 2023.

It is noted that according to the Acquisition Agreement, the Company has the option of canceling the acquisition of some of the Aircraft, and the Option Aircraft and the Additional Option Aircraft have conversion rights for planes of other 787 series models. In addition, the Company has an option to finance backup from Boeing of up to 7 aircraft under the conditions stipulated in the Agreement.

On February 23, 2017, the Company and a foreign bank entered into an agreement to finance advance payments totaling approx. USD 55 million for two Boeing 787-9 Dreamliners. For further information, see immediate reports published by the Company on December 1, 2016 (Reference No. 2016-01-135754) and February 26, 2017 (Reference No. 2017-01-019053) and Appendix A to the Board of Directors' Report.

On February 23, 2018, the Company and foreign banks entered into agreements to finance USD 135 million for the acquisition of a Boeing 787-9 Dreamliner. For further information, see immediate reports published by the Company on January 10, 2018 (Reference No. 2018-01-004378) and February 25, 2018 (Reference No. 2018-01-014877) and Appendix A to the Board of Directors' Report.

Lease of 787 Aircraft

In addition to the Acquisition Agreement, the Company executed agreements with three foreign airlines for the lease of 8 new 787-9 Dreamliners and 2 new 787-8 Dreamliners (purchased, as mentioned, from Boeing as part of the 787 aircraft acquisition transaction, as elaborated above), which shall be leased to the Company by way of a sale and leaseback agreement, as described below (the "**Leased Aircraft**") for 12-year periods with extension options, as set forth below:

- ✓ In December 2015, the Company entered into agreements for dry lease of 2 new Boeing 787-9 aircraft with a first foreign company. The lease is for 12 years, and the Company has an early exit option after 10 years, subject to prior notice and exit fee, in accordance with the terms provided in the Agreement.

The Company has an option to extend the lease agreement with respect to each aircraft, for periods of two years each time, up to a total period of six years or until the next C-Check inspection of the aircraft, by 12-month notice prior to the end of the Agreement.

Additionally, the Company signed a memorandum of understanding for an option to lease 2 new Boeing 787-10 aircraft for a 12-year period (with conversion rights into a Boeing 787-9), exercisable until November 2018 (with rights to delay the exercise dates). In the event that the option is exercised, these aircraft are expected to be delivered to the Company during 2020 or 2021, subject to the availability of the manufacturer.

- ✓ In February 2016, the Company entered into agreements with another foreign company for dry lease of a new Boeing 787-9 aircraft and 2 new Boeing 787-8 aircraft. The lease is for a 12 year period with an option for the Company to cancel the agreement for the Boeing 787-8 acquisition, after giving prior notice in accordance with the terms of the agreement. The Company has options to extend the lease agreement with respect to each aircraft, for periods of three years each, up to a total period of six years, with 24 months' notice prior to termination of the Agreement.

It should be noted that in November 2017, the Company and the same foreign company entered into an agreement for the conversion of 2 787-8 aircraft leased by the Company under the February 2016 agreement described above, into new Boeing 787-9 aircraft. Furthermore, the Company signed a Memorandum of Understanding for an option to lease up to 2 new Boeing 787-9 aircraft for a 12 year period with an exercise period until July 2020.

In January 2018, the Company and the same foreign company entered into an agreement for dry lease of a new Boeing 787-9 aircraft, with a scheduled delivery date in the third quarter of 2019. The term lease is for a 12 year period with three-year extension options up to a total period of six years, subject to 24 months' notice prior to termination of the agreement.

- ✓ In September 2016, the Company and a third foreign company entered into sale and lease back agreements with respect to 2 of the new 787-8 aircraft, which were acquired from Boeing under the Acquisition Agreement. According to the above

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

agreements, the two aircraft purchased by the Boeing Company will be sold to the foreign company upon delivery from Boeing and will be leased back by the Company. The Company has the right to terminate the sale and lease back transactions upon the occurrence of certain conditions, as determined in the Agreement and subject to prior notice to the lessor. The Company is not expected to have material accounting implications in respect of the sale and lease back transactions. The Company also entered into a dry lease agreement for 2 new Boeing 787-9 aircraft with the same foreign company.

It is noted that the lease of the aforesaid 4 aircraft is for 12 year periods, when regarding some of the aircraft, the Company has an early termination option after ten years, subject to providing prior notice and payment of exit fees based on the terms set forth in the agreements.

Within the framework of the acquisition, sale and leaseback transactions described above, the Company made commitments regarding 17 new Dreamliners, of which 7 Dreamliners are owned by the Company (4 787-9 aircraft and 3 787-8 aircraft) and 10 Dreamliners will be leased by it (8 787-9 aircraft and 2 787-8 aircraft, purchased from Boeing as part of the **787 Aircraft Acquisition Transaction**, sold and leased back to a foreign company as described above); however, it should be clarified that as of a date shortly prior to the approval of the Report, the Company does not intend to purchase more than 17 aircraft and it examines the modification postponement and cancellation rights available to it with respect to one Boeing 787-8 aircraft.

As of a date shortly prior to the approval of the Report, the Company received 4 new Boeing 787-9 aircraft – 1 owned by the Company and 3 leased by it through a dry lease. All 13 other aircraft (subject to the number of aircraft that the Company intends to purchase, as mentioned above) to be purchased and/or leased by the Company are expected to be available to the Company between the years 2018 and 2020, and join the Company's wide-body aircraft fleet, as they are expected to replace the Boeing 747-400 and 767-300 fleets.

Rolls Royce Engines for 787 Aircraft

In February 2016, the Company entered into agreements with the engine manufacturer Rolls-Royce, in connection with TRENT-1000 TEN engines to be installed in the Company's Owned and Leased Aircraft, as follows:

Substitute Engine Purchase Agreement and Benefits Agreement in connection with the acquisition of engines ("Agreement") – the Agreement includes an acquisition of substitute engines and an option to finance one substitute engine on the terms provided in the Agreement. The Agreement further includes maintenance reliability assurance (warranties) and performances (guaranties), including fuel consumption performances and MTBR guarantees (Time between Removals).

It should be noted that during the fourth quarter of 2017, Rolls-Royce notified the Company of restrictions established in the manufacturing process of the TRENT-1000 TEN engines purchased by the Company pursuant to the Agreement. These restrictions are primarily regulatory and related to engine parts that may require earlier replacement than scheduled. According to its notice, Rolls Royce explores possible solutions to mediate and mitigate these restrictions, and will keep the Company informed regarding such solutions.

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

It shall be further noted that two 787 Dreamliners received by the Company in 2017 (of the 4 787 Dreamliners received to-date), have arrived equipped with RR TRENT-1000 PACK C engines in lieu of the TRENT-1000 TEN engines acquired under the Agreement, due to the failure to obtain the regulatory license for the TRENT-1000 TEN engines upon delivery of the two first aircraft. Rolls Royce is expected to replace the engines with the TRENT-1000 TEN ones in the second quarter of 2018. The Company and Rolls Royce have reached an agreement regarding the compensation due to it for the late arrival of the engines.

For details regarding the cost of purchasing the aircraft, aircraft engines, replacement engines and spare parts (including for the leased aircraft), see Note 9 to the Financial Statements. For details regarding advance financing agreements, see Note 13 to the Financial Statements.

Engine Maintenance Agreement – pursuant to the agreement, both Owned Aircraft and Leased Aircraft will be provided with maintenance services. The Agreement is based on an All-Inclusive basis and includes coverage in respect of planned events, such as renovation of engines, and unplanned events (such as failures and bird strikes). The payment mechanism provided for in the Agreement is based on flight hourly service. The Maintenance Agreement is a long-term contract with a minimum term of 12 years with respect to Owned Aircraft and 10 years with respect to Leased Aircraft.

It should be further clarified that the annual expenses in respect of engine maintenance are current expenses similar to those paid by the Company in respect of existing aircraft engines, which will be replaced with the new Dreamliners, and that the annual engine maintenance expenses under the Engine Maintenance Agreement are not material in relation to the total annual expenses of the Company.

Logistics Support Agreement

On May 15, 2017, the Company signed an agreement with a foreign international company for the receipt of logistic support services for Boeing 787 aircraft purchased and leased by the Company as part of the acquisition transaction. For information regarding the agreement, see immediate report published by the Company on May 16, 2017 (Reference No. 2017-01-049371) and Note 9 to the Financial Statements.

Israir Transaction

On July 2, 2017, after obtaining the approval of the Board of Directors, the Company and Sun d'Or entered into an agreement with IDB Development Company Ltd. ("**IDB Development**"), ITB Tourism (2009), a subsidiary of IDB Development, and Israir Aviation and Tourism Ltd. ("**Israir**"), for the acquisition of Israir's entire issued and paid-up share capital, the highlights of which are provided in the immediate report published by the Company on February 9, 2017 (Reference No. 2017-01-014592) and supplementary reports dated July 2, 2017 (Reference No. 2017-01-068367) and July 3, 2017 (Reference No. 2017-01-068970) ("**Transaction**" or "**Israir Transaction**").

One of the conditions precedent for completion of the Israir Transaction was the Antitrust Authority's approval for the Transaction. On January 10, 2018, the Company received notice of the Antitrust Authority objection to the Transaction ("**Objection Decision**"), as provided in the immediate report published by the Company on January 10, 2018 (Reference No. 2018-01-004435). The Company intends to appeal the Objection Decision

with the Antitrust Tribunal. For further information regarding Israil Transaction, see Note 22 to the Financial Statements.

In addition to the agreements entered into by the Company as part of the Aircraft Acquisition Transaction described above, the Company has entered into agreements concerning its employees and their rights (see Section 9.4 above), real estate lease agreements (see Section 9.1.1 above), aircraft lease and financing agreements (see Sections 7.11 and 8.10 above), various agreements with airline companies (see Sections 9.11.7 above and Section 9.13 below) and insurance agreements (see Section 9.2 above). Furthermore, the Company made commitments to provide indemnification and insurance for its officers. For details see Note 23 to the Financial Statements and Regulation 29(A) of Chapter D (of the Company's 2017 Periodic Report – "Additional Information on the Corporation's Business").

9.13

Cooperation Agreements

The Company has entered into agreements with other airlines (Interline Agreements), allowing passengers on scheduled flights, and subject to certain restrictions, to use services of one airline with flight tickets issued by another airline. The Company also has Code-share agreements, enabling an air carrier to market flights of another air carrier as if they were its own.

The following are details of the code-share agreements to which the Company is a party and that are in effect on Report a date shortly prior to the approval of the Report:

- ✓ **Swiss International Airlines** - In March 2002, the Company signed a code-share agreement with Swiss Airlines. Pursuant to the agreement, each airline allocates the same number of flights to the other airlines on some of the flights it operates on the Tel Aviv-Zurich and Tel Aviv-Geneva routes, thereby enabling the two airlines to increase the frequency of these flights.
- ✓ **Iberia Airlines** - In October 2005, the company signed a code-share agreement with Iberia Airlines. The agreement allows each company to sell flight tickets in its flight code on flights operated by the second company on the Tel Aviv-Madrid route.
- ✓ **American Airlines** - In November 2007, the company signed a code-share agreement with American Airlines. The agreement allows the Company's customers to purchase codeshare tickets, under the Company's Code, to dozens of American Airlines destinations in North America through its European destinations, such as London, Rome and Paris.

In April 2016, the Company and American Airlines entered into an interline Special Prorate Agreement, effective as of June 2016. The agreement enables the Company to offer its passengers dozens of major destinations in North, Central and South America, in addition to the Company's network of direct destinations, allowing the Company's customers to enjoy an improved product on flights to these destinations in terms of the number of destinations, schedule of connecting flights and product quality.

- ✓ **Air China** - In July 2009, the company signed a code-share agreement with Air China. In February 2017, an amendment to the agreement came into effect, expanding the existing agreement between the parties and allowing the Company's customers to

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

purchase codeshare tickets under the Company's Code to four destinations in China (Hangzhou, Shanghai, Nanjing and Chengdu) via Beijing.

- ✓ **S7 Airlines – Siberia Airlines** - In November 2010, the company signed a code-share agreement with Siberia. In November 2016, an amendment to the agreement came into effect, extending the agreement between the parties and enabling customers to purchase codeshare tickets under the Company's Code to 13 other destinations in Russia via Moscow, in addition to 14 destinations in Russia that were included in the agreement prior to the amendment.
- ✓ **Thai Airways** - In November 2012, the company signed a code-share agreement with Thai. In September 2017, an amendment extending the agreement between the parties came into effect, allowing the Company's customers to purchase codeshare tickets, under the Company's Code, to Australia (Sydney, Brisbane and Melbourne), Oakland, Taipei, Vietnam (Hanoi and HoChi Minh) and three domestic destinations in Thailand. The agreement allows Thai Airlines to sell airline tickets under Thai Airways' code and enables the Company to profit from Thai Airway's sales.
- ✓ **Ethiopian Airlines** - In August 2013, the Company signed a code-share agreement with Ethiopian Airlines. The agreement allows the Company to sell airline tickets with the Company's code to Addis Ababa and also sell as well as codeshare tickets, under the Company's Code, to dozens of destinations in Africa via Addis Ababa.

On October 3, 2013, the Antitrust Commissioner granted an exemption from this Agreement (the "**Exemption**"). The Exemption was granted for three years (i.e. until October 3, 2017) or up to 30 days from the cancellation of the security restriction applicable to flights operated by the Company on the Tel Aviv-Addis Ababa route. In the process of handling the application to extend the Exemption for an additional period as submitted by the Company, the Company was requested by the Antitrust Authority ("the **Authority**") to provide its opinion on the possibility that the parties have been operating without a valid exemption during the period from September 2014 to September 2016. The Antitrust Authority contends that the Exemption expired in September 2015 due to the apparent removal of the security restriction imposed on the Company's flights on the Tel Aviv-Addis Ababa route, as referred to in the Exemption decision.

Following negotiations, the Company and the Antitrust Authority reached an understanding regarding a Consensual Order, under which the Company shall pay NIS 485,000 to the State Treasury, and the Authority undertook to take enforcement actions against the Company or anyone on its behalf for breach of Section 4 of the Antitrust Law, if occurred. The Consensual Order clarifies that the payment made by the Company thereunder shall not be deemed an admission or consent, express or implied, on the part of the Company or anyone on its behalf, with respect to the breach of Section 4 of the Antitrust Law. On June 18, 2017, the Antitrust Tribunal gave the said understanding the force of a Consensual Order. Moreover, the exemption granted by the Antitrust Authority with regard to the code-share agreement was renewed for a further period of three years.

- ✓ **JetBlue** - In November 2014, the Company signed a code-share agreement with JetBlue. The agreement enables the Company's customers to purchase codeshare

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

tickets, under the Company's Code, to dozens of other major destinations in North America, in addition to the Company's network of direct destinations.

- ✓ **Aerolineas Argentinas** - In July 2015, the Company signed a code-share agreement with Aerolineas Argentinas, effective as of September 2017, upon approval of the new bilateral aviation agreement between Israel and Argentina. The agreement allows the Company's customers to purchase codeshare tickets to Buenos Aires, under the Company's Code, via destinations in Spain where the Company operates flights.
- ✓ **AeroMexico** - In June 2017, the company signed a code-share agreement with AeroMexico, which allows the Company's customers to purchase codeshare tickets to Mexico, under the Company's Code, via destinations in Spain where the Company operates flights.
- ✓ **Quantas** - In June 2017, the Company signed a code-share agreement with **Quantas Airlines**, allowing the Company's customers to purchase codeshare tickets to Australia, under the Company's Code, via destinations in the Far East (Hong Kong) and Africa (Johannesburg) where the Company operates flights.
- ✓ **TAP Air Portugal** - In June 2017, the Company signed a code-share agreement with **TAP Airlines**. The agreement allows the Company's customers to purchase codeshare tickets to Lisbon, under the Company's Code, via 13 destinations in Europe where the Company operates flights. The agreement allows TAP Airlines to sell tickets under TAP code to Sun d'Or's flights from Lisbon and Porto to Tel Aviv..
- ✓ **Bangkok Airways** - In December 2017, the Company signed a code-share agreement with **Bangkok Airways**, allowing the Company's customers to purchase codeshare tickets, under the Company's Code, to Laos and a variety of domestic destinations in Thailand.

It should be noted that the code-share agreement between the Company and Air Serbia was terminated in February 2018. The agreement enables the Company's customers to purchase codeshare tickets, under the Company's Code, to various destinations in the Balkan region, via Belgrade.

It should be noted that the Company's customers benefit from accumulating the Matmid Frequent Flyer Club points that can also be used for connecting flights operated under code-share agreements. The Company also has various operational agreements with a number of airlines that include, *inter alia*, technical operating arrangements, lease arrangements, aircraft maintenance and replacement part agreements, mutual assistance in emergencies, the supply of aviation equipment and more. The Company also has agreements with airlines regarding lounges, collaboration in customer clubs, accounting for the use of connecting flights, registration of bookings and transport agreements (passengers or cargo).

9.14

Legal Proceedings

As of December 31, 2017, legal claims totaling approximately USD 977 million were brought against the Company (including tax assessments), for which the Company recorded a provision of approximately USD 39 million, based on the opinion of the Company's legal advisors.

In addition, non-quantified claims were also brought against the Company. The provision in the Financial Statements mentioned above, includes also provisions for non-quantified claims based on the estimates of the Company's Management.

For details of the material claims against the Company or its subsidiaries, see Note 15 to the Financial Statements.

As described in the Company's reports dated December 28, 2016 (reference no.: 2016-01-144295) and December 29, 2016 (reference no.: 2016-01-145363), in December 2016, the Company received, at its offices, assessment notices on behalf of the Tax Authority, Ramla Tax Assessor (the "**Tax Assessor**"), further to the withholdings audit conducted for the Company regarding the calculation of withholding salary tax and employee expenses for the years 2011 and 2012, based on which the Company was required to pay a total of NIS 33 and NIS 28 million, respectively (about USD 9 and USD 7 million, respectively, excluding linkage differentials and interest). As described in the Company's immediate report dated February 27, 2018 (Reference No. 2018-01-019315), on February 28, 2018 the Company signed an agreement with the Assessment Officer, under which the Company shall pay a total of approx. NIS 75 million for all tax assessments for the years 2011-2013 as well as for board and lodging paid to aircrews for the years 2014 to 2017 (inclusive). Accordingly, the Company recorded another provision of NIS 13.5 million in its financial statements, in addition to provisions previously recorded. For further information, see Note 15 to the Financial Statements.

9.15 **Goals and Business Strategy**

The Company reviews from time to time its strategic goals and adjusts them to align with developments in the aviation industry, changes in competition, macroeconomic effects, customer needs, etc.

The Company intends to continue in the coming years to improve its competitive position in the aviation industry and consider development of new income sources and sources supplementing its flight operations.

Within the framework of the Company's long-term strategy, inter alia, for renewing its aircraft fleet and coping with competition, the Company has been implementing the Company's largest Wide-Body Aircraft Acquisition Program in El AL's history, and in this context, signed with Boeing and other aircraft leasing companies, agreements to purchase, lease, sale and leaseback new 787-8 and 787-9 Dreamliners.

The new Dreamliners are a significant breakthrough in the Company's efforts to cope with the growing competition for long haul destinations, in particular business destinations – North America and the Far East, and allows for considerable improvement in the customer's flight experience and service provided by the Company.

The Dreamliners make a dramatic contribution to the wide-body fleet rejuvenation process, replacing first the Boeing 747-400 Jumbo aircraft and later also the Boeing 767-300.

The Acquisition Program implementation will serve as a robust platform for the Company's future activities and its ability to cope with competitors. The acquisition Program is expected to yield considerable savings to the Company in the ongoing operation and

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

maintenance of its aircraft, which is anticipated to be reflected, *inter alia*, in reduced fuel consumption and aircraft maintenance cost savings.

It should be noted that in 2017 and during the first quarter of 2018, the Company received 4 787-9 Dreamliners, representing the first 4 Dreamliner aircraft leased/purchased by the Company under the said transaction.

In addition to the above, the following is a description of the principal actions taken by the Company to implement its strategic objectives, as carried out in 2017:

- a. In 2017, the Company continued to implement its business plan to expand its route network and, in this framework, as of November 2017 the Company operates 3 weekly direct flights to Miami (operated by the Company until 2008). Furthermore, in 2017, the Company continued to adjust its commercial *modus operandi* to that of European airlines and, for this purpose, it has operated low-cost UP flights to 5 destinations in Europe .
- b. “Matmid Frequent Flyer Club” - in 2017, the Company continued the process of recruiting Matmid Frequent Flyer Club members and issuing branded Fly Card and Fly Card Premium credit cards through financial institutions. The branded credit cards grant their holders unique benefits according to the type of card and the volume of activity therein, all in accordance with the commercial terms established between the parties. These benefits include, *inter alia*, the accumulation of perpetual passenger points in respect of transactions in branded credit cards.
- c. Continued investment in human capital, *inter alia*, by providing dedicated management training programs to the Company's interim executives, encouraging excellence among the Company's employees and continuing implementation of employee remuneration and incentive plans. In this regard, it should be noted that in 2017, the Company continued to develop performance-based measurement and incentive plans and, currently, about 20% of the Company's employees are affected by such measurement and incentive plans.

It is noted that in February 2017, the Company's management and its pilot representatives signed a memorandum of understanding regulating disputed issues. It shall be further noted that in August 2017, the Company's management and its pilot representatives within the workers' representatives commenced negotiations through a mediator, with the purpose of discussing, among other things, adjustments in view of regulatory changes in the industry and streamlining of the pilot sector.

In 2017, the Company launched, through a partnership established by the Company in cooperation with the Phoenix, a new activity focused on marketing and sales of travel-related and other insurance products, *inter alia*, to the Company's Frequent Flyer Club members.

Moreover, in 2017, the Company launched a hotel booking site, allowing Frequent Flyer Club members to benefit from accumulating points when making a reservation and pay for it using Club points or a combination of money and points, The new site allows Fly Card holders enjoy an optimal balance between accumulation and realization.

- d. As regards Tourism, the Company explores various possibilities for development and expansion of its operations through collaborations with other players in the aviation and tourism industry, and within this framework, the Company and Sun d'Or entered into a transaction to purchase Israil's full share capital, subject to conditions precedent, inter alia, obtaining approval from the Antitrust Authority. In January 2018, the Company received notice on behalf of the Antitrust Authority, informing the Company of its objection to the transaction. The Company intends to appeal the decision to the Antitrust Tribunal.
- e. As part of the continued enhancement of customer service and experience, the Company made sustained efforts to improve its website. Furthermore, in 2017, the Company installed a web browsing system on six Boeing 737-900 aircraft and continued installation of an in-flight streaming system on its aircraft, which includes an in-flight entertainment service.
- f. Continued cost savings and efficiency trend - the Company implements an internal organizational program, which includes identification of financial savings resources within the various areas of the Company's operations and a follow up of the actual implementation of savings so identified, increase of income and the continuing of the Company's general efficiency process, in particular in the areas of logistics and procurement, sales costs, efficiency of operation of air and ground crews, maintenance management and fuel saving.

The manner of implementing the business strategy presented above and the results expected therefrom are forward-looking information, as defined in the Securities Law, based on the Company's assumptions, estimates and predictions regarding its business environment, which may change from time to time, in whole or in part, thus denying the possibility of implementation. Therefore, actual results, in whole or in part, may not materialize, or only partially materialized or be materially different from anticipated results, derived or implied from such information, inter alia, for the reasons detailed below, given that as of the Report Date, there is no certainty as to the form of such actions or the ability to execute them, inter alia, due to the need to obtain various regulatory approvals.

The process of implementing strategic targets may be affected by changes in the geopolitical, economic and security situation in the region, which may affect the ability to operate flights to certain destinations as well as jet fuel prices, which constitutes a major component of the Company's expenses. Further, the implementation of the strategy objectives may be contingent upon the existence of the necessary financial resources to carry out decisions on development and equipment. In addition, regulatory provisions, maintaining working relationships within the Company, aggravation of competition and changes in the network of routes and aircraft fleet, may affect the ability to realize the strategic objectives.

9.16 **Anticipated Development for the Next Year**

In 2018, the Company expects to continue facing the challenges of intensifying competition, including an increase in the supply of flights operated by current airlines and the entry of new airlines, in addition to exogenous economic factors, such as jet fuel prices and currency rates dealt with by the Company..

The Company will continue to constantly review the adaptation of its activities to trends and developments evolving in the Company's business-economic environment and the global aviation industry. Such trends and changes require a thorough and continuous examination of the Company's operations, including the composition and profitability of its network of routes with respect to passengers and cargo, the launch of new routes, and the adaptation of flight schedules and fares according to market and competition conditions, taking into account the manner of implementing the Wide-Body Aircraft Acquisition Program and the Company's coping ability; the Company's preparations in view of the aggravating competition and its strive to improve business results in 2018 by way of enhancing the business mix, improving yield, implementing organizational optimization processes and mitigating expenses. Moreover, the Company intends to continue to consider developing additional and supplementary income resources.

Key Strategic Initiatives

- **Human Capital Empowerment** – The Company advocates that successful implementation of its strategy depends upon skilled, professional and competent management team and employees. Therefore, the Company intends to continue, in 2018, its efforts to empower human capital, encourage excellence among its employees, assimilate values advocated by the Company, provide its customers with professional service of the highest quality along with responsibility, care, daring, motivation and team work, and allow its employees to continue growing and developing within the Company.
- **Acquisition of Dreamliners** – By the end of 2018 the Company is expected to receive 5 Boeing 787 Dreamliners, in addition to 2 787 Dreamliners received by the Company in 2017.
- **Route Network Expansion** – As part of implementing its business plan for route network expansion, the Company intends to launch a new route to San Francisco in October 2018.
- **Implementation of a New Flight Model for Flights to Europe** – As part of improving customer service and experience and coping with the growing competition for destinations in Europe, in view of global aviation trends and operational optimization processes implemented by the Company, from the fourth quarter of 2018, the Company will employ a new model for flights to European Destinations taking off from the fourth quarter of 2018 onwards. In the next few years, within the framework of implementing the New Model, the interiors of aircraft flying to European Destination will be renovated, and economy and business class seats in some of the Company's narrow-body aircraft will be gradually replaced. It should be noted that the New Model shall also apply to El Al flights operated under the UP brand and, accordingly, upon actual implementation, a co-branding process will be carried out.

- **Customer Experience Enhancement and Investment in Technologies** – Sustaining investment in new innovation-supporting technologies that add significant value to customers. Therefore, in 2018, the Company intends to expand its digital operations and, for this purpose, a reorganization was carried out, consolidating its computer and digital activities into one division. Furthermore, in 2018, the Company expects to complete installation of web browsing systems in the entire 737-900 fleet and some 787 aircraft, as well as an in-flight streaming system with in-flight entertainment service, expected to be installed in other aircraft.
- **Preparations for implementation of Regulatory Aviation Changes (TFL)** – In 2018 the Company will continue its preparations for implementing changes in aviation regulation pertaining to Pilots and Crew Fatigue Management. These changes are anticipated to come to effect in October 2018.

The information regarding anticipated developments in the coming year is a forward-looking information, as defined in the Securities Law. Such information is based, inter alia, on the Company's estimates, forecasts or intentions as of the Report Date. Therefore, developments during the coming year, all or part thereof, may be materially different from the developments estimated, derived or implied from this knowledge, as a result of numerous factors, including factors set out in Section 9.15 above and Risk Factors set forth in Section 9.18 below.

9.17 **Financial Information regarding Segment Reporting**

For information on segment reporting, see Note 20 to the Financial Statements.

9.18 **Discussion of Risk Factors**

EL Al operations, like those of other airlines, are affected by external and internal factors liable to cause material changes (positive or negative) to the Company's profitability. Risk factors can be divided into macro risks, segmental risks and risks that are unique to the Company. Key risk factors are set forth below:

Macro Risks

9.18.1 **Political or Security Events or Terrorist Activity**

Political or security events or terror attacks in the world or in the area have an immediate impact, to the worst, on the demand for passenger and cargo transport, thus affecting jet fuel prices and the Company's economic situation and volume of operations. The risk is that the Company's revenues will be adversely affected as a result of security and geopolitical events, in Israel or in the country of destination.

9.18.2 **Exposure to Currency Risks**

Most of the Company's revenues and expenses are in foreign currency or linked thereto (mainly US Dollars). 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, other operating expenses denominated in Israeli shekel and balance-sheet liabilities, primarily due to employee liabilities. The appreciation of the Israeli shekel against the US Dollar increases the Company's current expenses and further increases, in

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

US Dollar terms (with no impact on the cash flow), in the Company's liabilities due to termination of employer-employee relationship.

Partial, natural internal hedging is performed in other foreign currencies (Sterling Pound, Euro, Rand, etc.), as the Company has expenses denominated in these currencies. Since total receipts exceed total foreign currency payments, the Company has partial exposure to these currencies (mainly to the Euro).

For information regarding the Company's Currency Risk Exposure Policy, see Section B1 of the Board of Director's Report and see Note 18 to the Financial Statements.

9.18.3 Changes in the economic situation

The aviation and tourism sectors are sensitive to changes in economic activity that affect the demand for passenger and cargo transport. The structure of expenses in the aviation industry, which includes a high component of fixed costs, makes it difficult to implement the process of adjusting the Company's supply to the changes in the short-term demand. During periods of slowdown in the economic activity, for various reasons, the demand for air transport is reduced, excess capacity is created, and employees and flight equipment are not fully exploited. As a result, the Company's economic condition may deteriorate, as reflected in the Company's business results.

9.18.4 Epidemic Outbreaks and Natural Disasters

External factors, such as natural hazards, fire and earthquakes, epidemics etc., may cause harm to the continuity of the Company's operations. Furthermore, the outbreak of epidemics and natural disasters have an adverse effect on passenger traffic to the disasters areas and therefore may have a negative impact on the Company's business results.

9.18.5 Exposure to Variable Interest Rates

The Company finances most of its investments by means of long-term credit provided by banking institutions. The Company's loans and most of its deposits are in US Dollars. Some of the Company's loans bear variable interest and therefore, changes in interest rates may have an impact on the Company's financing expenses and cash flow. In order to reduce the exposure to said risk factor, part of the loans taken by the Company are fixed-interest loans. The Company also examines the use of derivative investments to mitigate the exposure. For information on actions taken by the Company to hedge exposure to variable interest rates, see Section B1 of the Board of Director's Report; for further information, see Note 18 of the Financial Statements.

Industry Risks

9.18.6 Jet Fuel Prices

Jet fuel is a significant component in the operating expenses of an air carrier. Jet fuel prices are subject to sharp fluctuations. The Company's profitability may be materially affected due to a change or substantial fluctuations in jet fuel prices. The Company takes actions to hedge part of the forecasted jet fuel consumption. This policy may change, depending on the circumstances. The Company has cash flow exposure due to the requirement to provide pledged deposits. As a result of the large share of jet fuel in the operating expenses of the Company, any increase in jet fuel prices adversely affects the Company's operating

expenses and its business results. For details, see Section 9.5.1 above. For details regarding the hedging policy and the actions taken by the Company to protect against changes in jet fuel prices, see Section B1(3) of the Board of Director's Report and Note 18 to the Financial Statements.

9.18.7 Competition

The aviation sector is characterized by a high level of competition, which intensifies in times of excess capacity. The entry of other airline companies into the market, including the entry of additional scheduled foreign carriers into the Israeli market or the capacity growth of existing foreign carriers, the entrance of additional Israeli carriers into the market as well as the appointment of other Israeli carriers as designated air carriers (in the field of passengers and cargo), the entry of additional charter airlines and low-cost airlines into the market and the provision of operation certificates to additional Israeli airlines in the field of passengers and cargo, lead to aggravation of competition in the aviation industry in Israel, thus creating excess capacity and decrease in the price level of passenger and cargo transportation, and may reduce the Company's share of operations in the industry and adversely affect the Company's business results. This trend of increased competition has intensified in recent years, upon the entry of new airlines and the increase in capacity and frequency of airlines operating in the Israeli market (for details see Section 7.1.10 and 7.8.3 above), as well as an increase in the market share of low-cost airlines, which had an adverse impact on the old airlines with a higher production cost structure. Special emphasize should be given to the increase in the activity of foreign airlines that are members of the three largest airline alliances in the world, which operate in the Israeli market with operational and commercial cooperation, based on non-Israeli regulation (including competition laws applicable in Europe) which allows them to enter into code-share agreements, mergers and acquisitions and significant commercial joint ventures. In addition, changes in international agreements, including the aviation agreement between Israel and the EU (the Open Sky Agreement), might affect the Company's operations.

9.18.8 Government decisions regarding aviation and licensing of the Company as an air carrier

- a. A change in the Government policy regarding the appointment to appoint the Company as a designated carrier with respect to all or part of the routes on which the Company currently serves as a designated carrier, may affect the financial results of the Company. Additionally, the Company's operations is contingent upon obtaining a license from the regulator in the aviation field (e.g. Air Operation Certificate and Repair Station Certificate), whose terms are determined in accordance with the provisions of the law and regulations and supervised by the ICAA and therefore, may affect the position of the Company and its ability to carry out its assignments and even adversely affect its financial results.
- b. The Company's air carrier operating licenses and the traffic rights granted to it are contingent on having the substantial ownership and effective control held in the hands of Israelis. Failure to comply with the provisions relating to the identity of the Company's shareholders may damage the operating licenses of the Company and the traffic rights granted to it by the State.

9.18.9 Activity in an Industry with a High Fixed Cost Structure

The Company operates in the aviation field where the structure of fixed costs is relatively high and the profitability margins are relatively low. Therefore, even moderate changes in the level of income or expenses may directly affect the existence of profit or loss.

9.18.10 Noise and Environmental Restrictions on Flights

Any change in the restrictions on operating hours at Ben Gurion Airport or other airports to or from which the Company operates, and any additional restriction or prohibition on the operation of aircraft due to pollution, noise or other causes, may have a material impact on the manner of operation of the Company and accordingly, on its financial results.

9.18.11 Damage to Flight Safety or Flight Security

In order to ensure flight security, the Company maintains security arrangements according to the competent government authority's instructions. To ensure flight safety, the Company complies with guidelines and instructions issued by the relevant authorities, including manufacturer's instructions and the ICAA guidelines. Damages to the Company's flights and/or customers and/or facilities and/or employees due to flight security incidents or flight safety failure, may have a significant adverse effect on the Company's activity, inter alia, due to damage to reputation, loss of income and customers and exposure to legal claims.

The Company is in advanced stages of preparations for IATA's safety standards audit, known as IOSA - IATA Operational Safety Audit. In 2017, the Company launched a comprehensive survey across its operational divisions within the framework of preparing for the IOSA audit plan implementation scheduled to be reviewed by IATA in June 2018. Compliance with IOSA audit ensures registration of the Company's safety certification for two more years, until 2020. For further information, see Section 11.9.10 above.

9.18.12 Aviation Regulation

The Company's operations and its ability to expand the scope and layout of operations, depend, inter alia, on different regulatory approvals granted by authorities in Israel and worldwide. Lack of appropriate certification and failure to comply with international and local standards may incur an increase in the Company's expenses, penalties and sanctions, competitive disadvantage vis-a-vis the Company's competitors and damage to the continuity of its operations.

For details regarding regulatory arrangements, see Section 9.11.2 below.

For information regarding the permit granted to **Air India**, authorizing it to operate flights on the shorter route over countries whose airspace is blocked to Israeli airlines, including El Al, see Section 7.8.3 above.

The Company's Unique Risks

9.18.13 Flight Security Costs

In 2013, an updated Government Regulation was adopted, whereby the State funds the majority (97.5 %) of Israeli airlines' security expenses. Changes in the percentage of State participation in the Company's security expenses, non-compliance with said Government Resolution in full, changes in the scope of safety measures the Company will use (due to

security events or attempted terrorist attacks) as well as in the event the Company is forced to cease or limit its flights to a certain destination or is unable to expand its operations to additional destinations for security reasons, may have a material effect on the financial results of the Company.

9.18.14 Labor Relations, Labor Laws, Human Resource Management and Organizational Data Maintenance

Any interruption in activity due to sanctions or strike in an air carrier causes loss of income and damage to customer confidence. The situation in the industry and the growing competition in the industry require ongoing efforts to streamline the Company and improve service to the customers. These are contingent on stable relations in the Company, on the employees' identification with the Company and on the willingness to cooperate and understand with the management.

It is not inconceivable that efficiency measures that include structural changes, a reduction in the number of employees (with an emphasis on permanent employees) and a reduction in salary costs will cause a shock, even if for a short period of time, in the delicate fabric of labor relations in the Company, which may cause damage in the immediate term and harm in the longer term to the Company's reputation, and may have a material adverse effect on the business results for that year and thereafter. In addition, it may be difficult to exploit business opportunities and cope with changes due to restrictions in labor agreements. For details of the employment relations between the Company's management and the pilots sector, see Section 9.4.6 above.

The terms of employment of the Company's employees in Israel, excluding senior and other employees employed under individual agreements, are regulated by special collective agreements executed from time to time between the Company and the Histadrut, as well as procedures published from time to time by the management. Employment by labor agreements undermines the ability to recruit new employees and/or replace existing employees with new recruits.

Sharing information with employees in a way that creates dependence on them and the lack of ability to maintain and preserve know-how and/or failure to use existing systems, may result in loss of know-how and adversely affect work continuity.

9.18.15 Credit Restrictions and Liquidity Risks

The Company has liabilities to certain long-term credit providers to maintain an appropriate ratio between outstanding credit balance and the collateral pledged to the Bank. Furthermore, loan agreements for loans taken by the Company provides the bank with the right to accelerate the balance of loans provided by that bank if, in the opinion of the bank, based on reasonable criteria, an adverse change in the financial condition of the Company, its operations or business has occurred in a manner that endangers or may endanger the ability to repay the credit to the bank. It should be noted that a cross default mechanism exists between the various loans of the same banking institution. A decrease in the market value of the collateral and/or acceleration of loans provided by banking institutions, may adversely affect the financial results of the Company. In addition, some agreements pertaining to the taken by the Company include the right to accelerate repayment of the loan balance to the same bank upon the occurrence of certain events, such as merger or transfer of control in the Company.

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

A liquidity risk event may impair the Company's ability to repay its financial liabilities when they become due, inter alia, aircraft acquisition or lease liabilities, and obtain financing for additional aircraft. For information on liquidity risk management, see Note 13 to the Financial Statements.

9.18.16 Non-Aviation Regulation, Antitrust Issues and Legal Proceedings

In light of the Israeli Antitrust Laws, including the need for a prior approval of the Antitrust General Director for certain agreements, the competitiveness of Israeli carriers, the Company included, may be harmed, and it may have an adverse effect on the financial results of the Company due to regulatory restrictions on of international agreements within the areas of the Company's operations or the non-approval of such agreements (existing or new) by the Antitrust Authority. The differences between the antitrust laws applicable in Israel and the antitrust laws applicable worldwide may affect the competitiveness capacity of Israeli airlines, particularly in view of mergers, acquisitions and airline alliances which are common in the global aviation industry.

For further details regarding the effect of antitrust laws on the Company's operations, including the issue of a monopoly, see Section 9.11.2 above.

The Company is party to legal proceedings, including actions which the court has been requested to recognize as class actions in Israel, as a result of which the Company may incur considerable amounts of money that cannot always be estimated, and in respect of which no provision has been made in the Company's Financial Statements on a regular basis. The outcome of these proceedings may have a material impact on the Company following their consequences. For information, see Note 16 to the Financial Statements.

9.18.17 BGA Municipal Status and Restrictions on Resources and Equipment in BGA and Other Airports

The possibility to include Ben Gurion Airport in the jurisdiction of the municipality of Lod is reviewed from time to time. Should Ben Gurion Airport be transferred to the jurisdiction of a certain local authority, the Company's expenses may increase (due to property tax payments which so far have not been paid), thus adversely affecting its business results.

Furthermore, restrictions on resources in Ben Gurion Airport and/or other airports may undermine the Company's growth and/or efficient operation.

9.18.18 Restrictions arising from the Special State Share

Restrictions related to maintaining minimum flight capacity, and the State's ability to demand an increase of the minimum flight capacity that the Company must maintain, reduce operational flexibility and impose heavy duties (competence assurance) with respect to essential assets, as defined in the Company's articles of association. The indemnification under these circumstances may not cover all of the Company's expenses. In addition, by virtue of the State's authority under the Government Companies Law, the Government Companies Order (Declaration of a Vital Interest of the State of Israel in El Al Israel Airlines Ltd.), 5765-2004 was published in 2004, which states that the State has a vital interest in connection with the Company as described in Section 9.11.3 above.

9.18.19 Dependence on a Supplier

All aircraft in the Company's possession are manufactured by Boeing. The suspension of Boeing's operations will cause temporary operational difficulties. The Company is materially dependent on Boeing for both spare parts and for engineering support.

The Boeing 777 aircraft fleet owned by the Company and the Boeing 787 aircraft fleet, of which some were delivered to the Company and others are scheduled to be delivered in 2018-2020, are equipped with Rolls-Royce engines. The Company has a significant dependence on the engine manufacturer in terms of current maintenance and supply of spare parts for engines.

The Company's computerized system for booking, flight management and inspection is the Amadeus system. Amadeus's unilateral cessation of operations in violation of the agreement would result in temporary operational difficulties. The Company is materially dependent on Amadeus both for the execution of orders and for the management of the seat inventory on its flights.

In 2017, the Company purchased about 30% of its fuel consumption for that year (in Israel and abroad) from PAZ, the fuel supply company. The Company is of the opinion that the volume of acquisitions from Paz may result in dependence on this supplier, should there be no adequate and immediate alternatives to jet fuel supply at Ben Gurion Airport. For further information, see Section 9.5.1 above.

9.18.20 Dependence on routine activity at the home port (Ben-Gurion Airport)

Most of the Company's activities are carried out at its base airport, Ben Gurion International Airport. Therefore, any interruption or disruption of the routine activity at Ben Gurion Airport and/or changes in the policy for grant of takeoff and landing permits at major airports where the Company operates, may have a material adverse effect on the Company's operations. For details regarding the decision of the Minister of Transport and Road Safety dated January 21, 2015, see Section 9.10.2 of the Company's 2015 Periodic Report.

Another significant change in the operating hours at Ben-Gurion Airport may have a material effect on the Company's operational ability and its financial results.

9.18.21 Flights on Sabbath and Jewish holidays

The Company does not carry out flights on the Sabbath and Jewish Holydays. For details regarding the understanding reached between the Company and the representatives of the Rabbinical Committee for the Sanctity of Sabbath, see Section 10.7 above. Failure to comply with the understandings reached with respect to flights on the Sabbath and Jewish Holydays, or a change in the Company's policy on this subject, may result in a conflict with this sector of customers, which is liable to affect the Company's results due to a consumer boycott.

9.18.22 Cyber, Information systems and information security

The Company's ongoing operations, business operations and the service it provides are based on information systems and databases. Some of the Company's information systems at the end of their life cycle are not included in the Company's work plan for replacement. The Company has completed the construction of a computer backup facility in case of total

failure in the main computer room. In addition, the Company is preparing a comprehensive plan for information security in response to an increase in the risk of cyber-attacks. Until completion of the preparations in the aforementioned areas, there is a risk of malfunctions and disruptions in the Company's information systems operations, which may lead to the disabling of critical systems or the lack of sufficient support for them for certain periods of time.

The Company makes continuous efforts to protect its information against global cyber-attacks by hackers. The Company has taken various steps over the year to prevent harm to its website and information systems, including toughening access filters to and from the Company and intensive monitoring of the network traffic. Preparations were also made for a fast response to unusual events, and the readiness of the external internet suppliers was also examined. It should be noted that in December 2017, as part of actions taken by the Company to prevent and monitor cyber-attacks, an unusual activity through an external supplier's access authorization was monitored in the Company's systems. The Company investigated the event and took necessary measures to prevent recurrence thereof, such as notifying the supplier, updating the Company's procedures, analyzing data and monitoring tools, with the assistance of external experts.

It is further noted that the Company takes constant actions to improve its ability to cope and neutralize cyber-attacks in the future, if any, thus enhancing identifying and preventing attacks of various kinds.

9.18.23 Damage to Reputation

The Company anticipates that it possesses significant and solid reputation in the Israeli aviation market. Undermining the Company's brand management activities or otherwise its labor relations, operational accuracy, cyber-attacks, etc. may result in damage to the Company's reputation and financial results.

Free Translation of the Hebrew Language Financial Report - Hebrew Wording Binding

The following table provides a breakdown of risk factors described above, by nature (macro risks, segmental risks and risks unique to the Company), which were classified based on the estimates of the Company's management according to the scope of their impact on the Company's business as a whole – major, moderate or minor effect.

	Degree of effect of the risk factor on activity on the Group		
	Major effect	Moderate effect	Minor effect
<u>Macro Risks</u>			
Political, security or terrorist incidents	V		
Exposure to currency risks		V	
Changes in the economic situation		V	
Natural forces and outbreaks of epidemics		V	
Exposure to variable interest rates			V
<u>Industry Risks</u>			
Jet fuel prices	V		
Competition	V		
Government aviation-related decisions and the Company's certification as an air carrier	V		
Activity in an industry with a high fixed cost structure		V	
Noise restrictions and environmental protection		V	
Damage to flight safety or flight security	V		
Aviation regulation		V	
<u>Risks Unique to the Company</u>			
	Major effect	Moderate effect	Minor effect
Flight security costs		V	
Labor Relations, Labor Laws, Human Resource Management and Organizational Data Maintenance	V		
Credit Restrictions and Liquidity Risks		V	
Non-Aviation Regulation, Antitrust and Legal Proceedings	V		
BGA Municipal Status and Restrictions on Resources and Equipment in BGA and Other Airports			V
Restrictions due to the provisions of the Special State Share			V
Dependence on supplier		V	
Dependence on regular activity at the home port (BGA)			V
Flights on Shabbat and Israel Holidays			V
Cyber, Information systems and information security	V		
Reputation		V	

El Al Israel Airlines Ltd.

**Board of Director's Report on the State of the Corporation's Affairs
for the year ending December 31, 2017**

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

A1. General and key data

We are pleased to submit the Board of Directors Report of the State of the Corporation's Affairs for periods of nine and three months ending on December 31, 2017.

The Company serves as the leading air carrier of the State of Israel in most of the international routes operating to and from Israel. The Company's main operations involve the transport of passengers and cargo, including baggage and mail, on regular flights and charter flights (through the subsidiary Sun D'Or) between Israel and foreign countries.

In addition, the Company is engaged in providing transport and maintenance services at its hub airport, in the sale of duty-free products, and through affiliates in related activities, which primarily involve the production and supply of food for airlines and the management of a number of travel agencies overseas. For information regarding the Group's operating segment, see note 20 of the Company's financial statements.

The business environment in which the Company operates is the international 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 high sensitivity to the economic, political and security situation in Israel and globally.

Main data for the year ending on December 31 (USD millions):

	2017	2016	change
Operating revenues	2,097	2,038	3%
Operating expenses	(1,749)	(1,638)	7%
Gross profit	348	400	(13%)
EBITDA	197	287	(31%)
Profit before taxes on income	9	93	(91%)
Profit for the year	6	81	(93%)

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 ending on December 31:

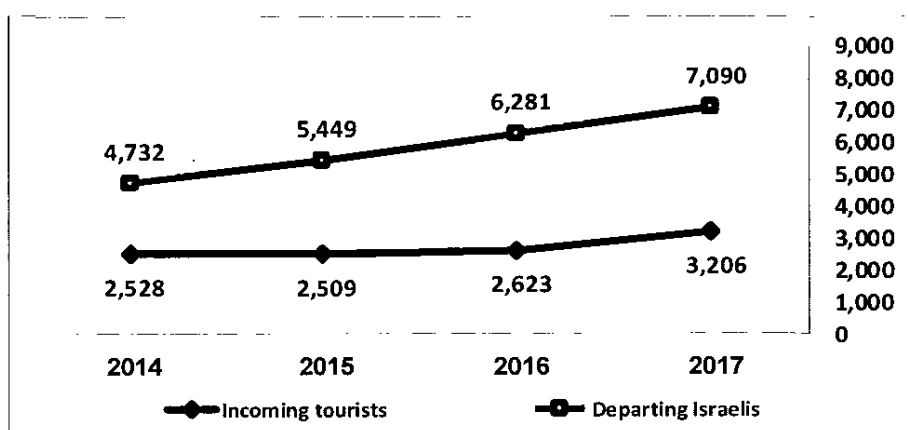
Traffic at Ben Gurion Airport:

The following charts describe traffic developments at Ben Gurion Airport, both passengers and cargo, divided by inbound and outbound tourisms, and with respect to cargo, divided by imports and exports. In 2017, the trend of significant growth in passenger traffic at Ben Gurion Airport continued, alongside a marked increase in the import of air freight.

Cargo and passenger traffic at Ben Gurion Airport:^{1 2}

	2017	2016	Change	
	Thousands	Thousands	Thousands	%
Incoming tourism	3,206	2,623	583	22%
Outgoing tourism	7,090	6,281	809	13%
Cargo imports – tones	192.0	173.2	18.8	11%
Cargo exports – tones	148.1	142.6	5.6	4%

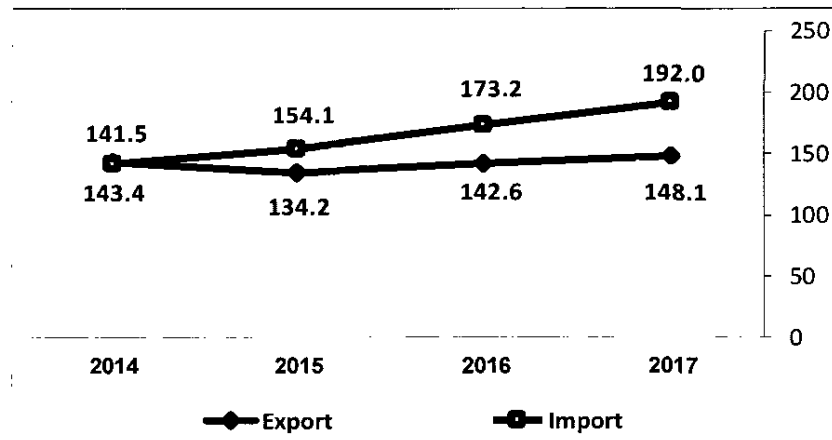
Incoming tourism to Israel and outbound residents (in thousands):¹



¹ Source: the Central Bureau of Statistics

² Import/export data do not include cargo in transit

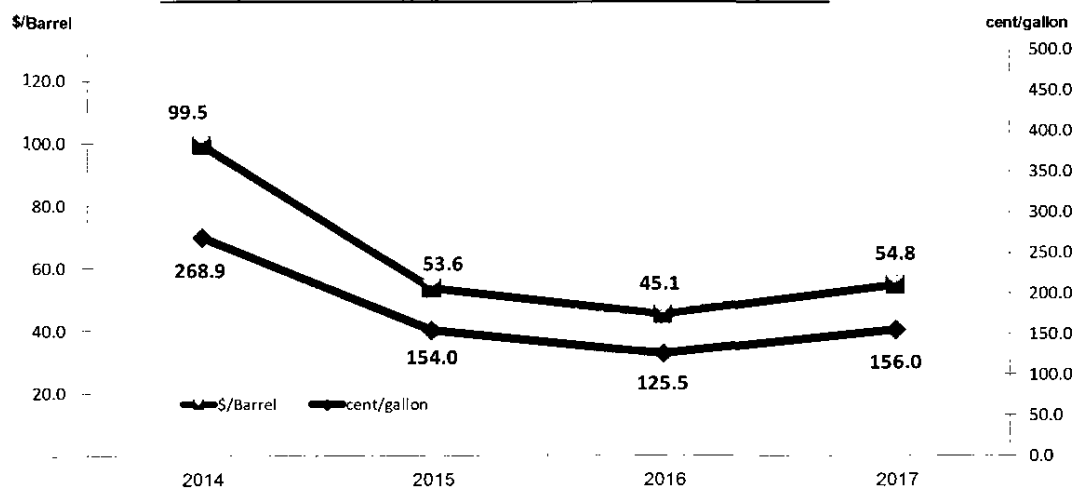
Imports and exports of air freight to and from Israel (thousands of tons):³



Jet fuel:

In 2017, there was an increase in jet fuel prices compared to 2016, as shown by the following graph. Regarding the development of jet fuel prices after the financial position statement date, see Part D. below,

Development of average jet fuel and crude oil market prices:⁴



³ Source: the Airport Authority

⁴ Source: Bloomberg

For the three-month period ended on December 31:

Cargo and passenger traffic at Ben Gurion Airport: ^{1 2}

	2017	2016	Change	
	Thousands	Thousands	Thousands	%
Incoming tourists *	935	718	217	30%
Departing Israelis *	1,563	1,367	196	14%
Cargo import - tons **	49.2	44.9	4.2	9%
Cargo export - tons **	39.0	37.0	2.1	6%

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

For the year ended on December 31:

	2017	2016	Change
Passenger leg (scheduled and chartered) - in thousands	5,645	5,512	2.4%
RPK (scheduled) - in millions	21,310	21,066	1.2%
ASK (scheduled) - in millions	25,167	25,072	0.4%
Load factor (scheduled)	84.7%	84.0%	0.8%
The Company's market share (scheduled and chartered)	28.5%	32.6%	(12.5%)
Flown cargo, in thousand tons	92.0	91.2	0.9%
Revenue tons kilometers (RTK) - in millions	498.6	476.1	4.7%
Weighted flying hours (including leased equipment) - in thousands ⁵	178.8	180.7	(1.1%)
Average revenue per RPK - in cents ⁶	8.3	8.2	1.0%
Aircraft in operation - end of period - number of units ⁷	43	43	-
Average age of owned fleet at the end of the period - in years	12.9	12.6	0.3

Legend:

Passenger segment - the 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.

RTK - revenue ton kilometer - which weights in tons the aircraft cargo for payment multiplied by airborne distance.

Passenger load factor (passenger occupancy) - passenger-KM traveled, expressed as a percentage of the available seats-km.

Weighted flight hours - the weighted value of the aircraft: Boeing 767 = 1.0; Boeing 747 = 2.0; Boeing 777 and 787 = 1.6; Boeing 737 = 0.6; These weighting values were determined based on the estimated total expenditure of each aircraft type and are consistently used to calculate the weighted hours of flight as an indicator of the volume of aviation activity.

⁵ Weighted flight hours in terms of Boeing 767

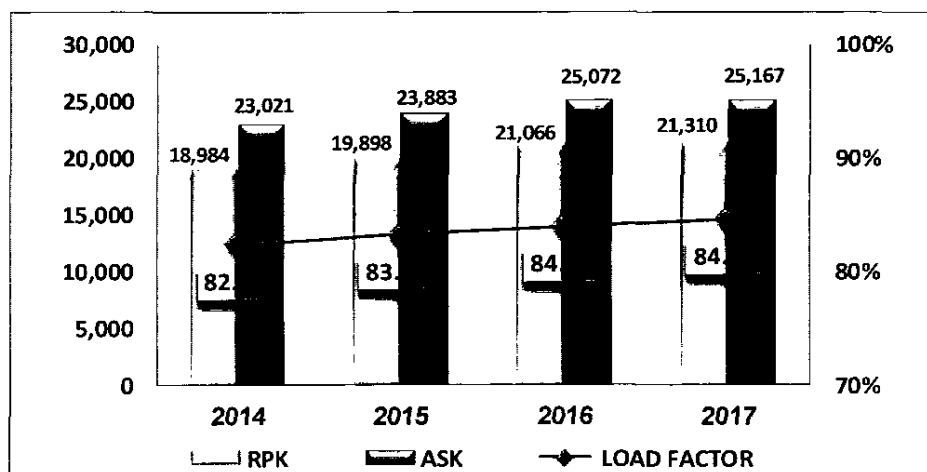
⁶ Passenger and related revenue in regular flights net of exchange rate fluctuations

⁷ Passenger and related revenue in regular flights net of exchange rate fluctuations

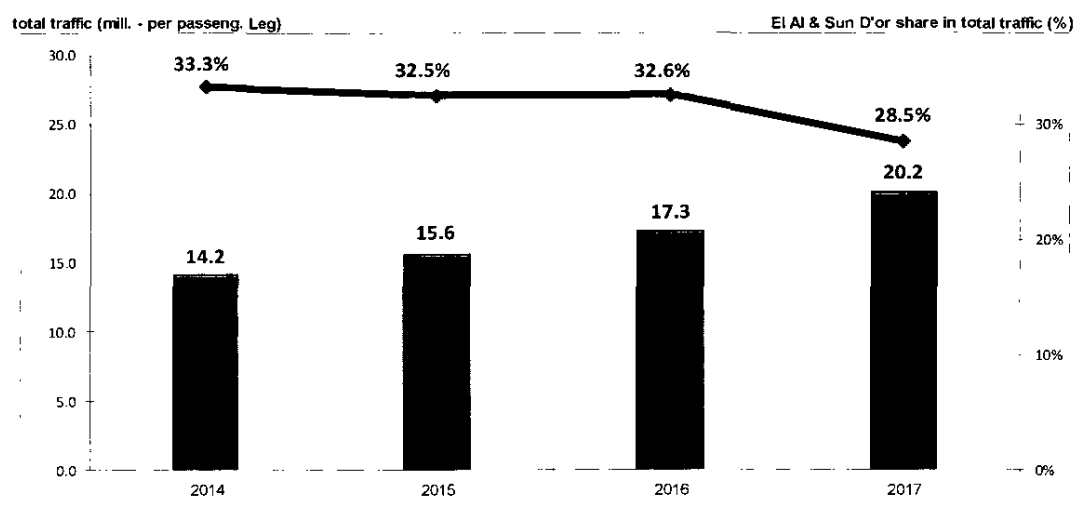
Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

The data points to an increase in the available Seat-Kilometer (ASK), and a more moderate increase in the number of seats offered (ASK); consequently, there was a 0.8% growth in occupancy rates. In addition, the average revenue per passenger kilometer (RPK) increased by 1.0% as compared to 2016. These trends led to an increase in Company revenue in the amount of USD 58.6 million. On the other hand, the Company's market share dropped, mainly due to the marked increase in passenger traffic in Ben Gurion Airport, without a commensurate increase in the number of seats offered by the Company, due to limited production capacity.

Operating metrics (in million)



Traffic at Ben Gurion Airport and the market share of El Al and Sun D'Or⁸



* Source: Airport Authority

⁸ Source: the Airport Authority

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

For the three-month period ended on December 31:

Select Operating metrics

	<u>2017</u>	<u>2016</u>	<u>Change</u>
Passenger leg (scheduled and chartered) - in thousands	1,297	1,196	8.4%
RPK (scheduled) - in millions	5,098	4,626	10.2%
ASK (scheduled) - in millions	5,976	5,498	8.7%
Load factor (scheduled)	85.3%	84.1%	1.4%
The Company's market share (scheduled and chartered)	27.2%	29.9%	(9.1%)
Flown cargo, in thousand tons	24.9	21.0	18.3%
Revenue tons kilometers (RTK) - in millions	140.3	110.6	26.8%
Weighted flying hours (including leased equipment) - in thousands ⁵	43.0	39.7	8.3%
Average revenue per RPK - in cents ⁶	8.4	8.5	(0.8%)

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

A3. Analysis of the Company's business results

Presented below are the Company's statements of income including as a percentage from turnover and the rate of change year-over-year. Also presented are explanations and the main trends affecting the Company's results in 2017 as compared to 2016:

For the year ended on December 31:

	2017		2016		Change	
	USD thousands	% of turnover	USD thousands	% of turnover	USD thousands	%
Operating income	2,096,998	100%	2,038,428	100%	58,570	2.9%
Operating expenses	(1,748,660)	(83.4%)	(1,638,417)	(80.4%)	(110,243)	6.7%
Gross profit	348,338	16.6%	400,011	19.6%	(51,673)	(12.9%)
Selling expenses	(209,096)	(10.0%)	(192,565)	(9.4%)	(16,531)	8.6%
Administrative and general expenses	(113,536)	(5.4%)	(98,799)	(4.8%)	(14,737)	14.9%
Other income, net	3,271	0.2%	1,959	0.1%	1,312	67.0%
Profit from ordinary activities	28,977	1.4%	110,606	5.4%	(81,629)	
Financing expenses	(20,502)		(23,127)		2,625	
Company's share of the profits of associated companies, and revaluation of options in respect thereof	243		5,981		(5,738)	
Profit before income tax	8,718		93,460		(84,742)	
Income tax	(3,048)		(12,766)		9,718	
Profit for the period	5,670		80,694		(75,024)	

Operating income – in 2017 operating income increased by USD 58.6 million (+2.9%) compared to 2016, and revenue from passenger flights rose 3.1% (up USD 55.7 million). Said increase in revenue from passengers was attributable to the growth in the volume of passenger-KM (RPK) flown by the Company, and to a higher return on passenger-kilometer, as set forth above. Revenue from cargo rose 1.6% (up USD 2.4 million), mainly due to the growth in the amount of ton- kilometers (RTK) flown by the Company, which was partially offset by a decrease in the return on passenger-kilometer.

Operating expenses - operating expenses in 2017 rose by USD 110.2 million, up 6.7% from 2016, for the following reasons:

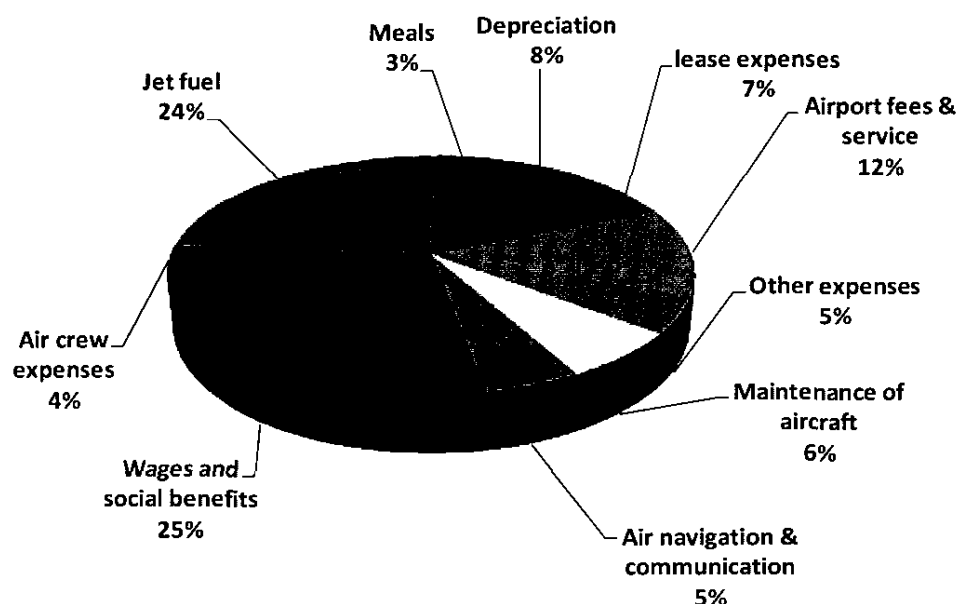
- An increase in payroll expenses (attributable to operating activities) in the amount of USD 65.2 million, as specified below.
- A rise in jet fuel expenses in the amount of USD 40.8 million, as specified below.
- An additional expense in the amount of USD 10.2 million due to a settlement agreement with an assessment officer regarding per-diem reimbursements to El Al air crew, in relation to the amount of reimbursement recognized in 2016 (it is noted that the agreement includes additional immaterial amounts, which are included in the Company's tax expenses and payroll expenses). See note 15(b) (29) of the financial statements.
- An increase in expenses totaling USD 26.1 million, which is attributable to several factors, primarily the growth in operating activities, the effect of the shekel's depreciation vis-à-vis the dollar to the tune of USD 8 million, an increase in the fees payable to the Airport Authority in the amount of USD 3.2 million, as a result of a reduction in discounts following the decline in El Al's market share in Ben

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

Gurion Airport, a USD 2 million increase in leasing expenses relating to the Company's facilities, on account of amended lease agreements with the Airport Authority, and a rise in the operating expenses of subsidiaries and in the cost of sale of duty free products in the amount of USD 6 million, resulting from the growth in revenue from these activities.

- An increase in expenses totaling USD 10 million, arising from irregular expenses in 2017, such as payments to the Airport Authority on account of prior years' expenses from ongoing use of real estate, and due to various refunds (in respect of prior years) recorded in 2016, which did not exist in 2017.
- The aforementioned effects were partially offset by a decrease in ad-hoc leasing expenses of passenger and cargo, in the amount USD 42.1 million.

Breakdown of operating expenses in 2017



Jet fuel expenses:

The Company's jet fuel expenses in 2017 rose by USD 40.8 million (+10.6%) compared to 2016, due to higher jet fuel prices, which was partially offset by the favorable results of jet fuel hedge transactions.

The table below presents the effect of jet fuel expenses on the Company's results, including the effect of hedge transactions (in USD millions):

	2017	2016	Difference
Jet fuel expenses for the period (before the effect of hedging)	435.5	354.0	81.5
Impact of jet fuel hedging on the income statement	(8.7)	32.0	(40.7)
Total jet fuel expenses (including the impact of hedging)	426.8	386.0	40.8

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

For additional details on jet fuel hedging, see section b(3) below. For additional details on the impact of derivatives on the financial statements, see note 18d of the financial statements.

Selling expenses - selling expenses rose by USD 16.5 million, mainly due to the growth in the Company's advertising expenses, following the launch of new advertising campaigns, and the rise in payroll expenses, as specified below.

Administrative and general expenses – administrative and general expenses rose by USD 14.7 million from 2016, primarily due to the rise in payroll expenses, as detailed below, as well as an increase in other administrative and general costs, mainly the maintenance of information systems, professional advice and office maintenance, among others due to the shekel's appreciation vis-à-vis the dollar.

Payroll expenses – the Company's payroll expenses rose USD 79.6 million, as set forth below:

	2017	2016	The difference
Operating expenses	440.2	375.0	65.2
Selling expenses	51.4	44.9	6.5
Administrative expenses	70.0	62.2	7.8
Total payroll expenses	561.6	482.1	79.5

The growth in payroll expenses stems from several factors, among others: the shekel's appreciation vis-à-vis the dollar, which led to a USD 33.3 million rise in costs, an increase in the Company's workforce and work hours (among others, due to less frequent use of "wet" leases – leasing an aircraft with the entire crew) in relation to 2016, the impact of labor agreements that were signed with different divisions at the Company during 2017, a rise in minimum wages, bonuses declared in 2017 in respect of the 2016 earnings (while the bonuses for 2015 earnings were recognized in the same year) and an actuarial loss on other long-term benefits, mainly due to a lower discount rate used for said liabilities.

Financing expenses - net financing expenses amounted to USD 20.5 million compared to USD 23.1 million in 2016. This decrease is mainly attributable to the positive impact of exchange rate differences included in financing expenses, and an increase in interest income on deposits, following a rise in the Company's cash balances.

Income taxes - income taxes in 2017 amounted to USD 3.0 million compared to USD 12.8 million in 2016. This decline is mainly attributable to lower pre-tax profit, which was partially offset by an additional tax expense of USD 1.0 million, due to lower carry-forward tax losses, following the Company's settlement agreement with the assessment officer, as set forth in note 15(b)(30) of the financial statements. It is noted that in 2016, the tax expense declined by USD 11.3 million due to the reduction in corporate tax rates.

Profit for the period – in view of the aforesaid, the pre-tax profit in 2017 amounted to USD 8.7 million (with a post-tax profit of USD 5.7 million, representing 0.3% of the turnover), compared to a pre-tax profit of USD 93.5 million in 2016 (a post-profit of USD 80.7 million, which was 4.0% of the turnover).

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

For the three -month period ended on December 31:

	2017		2016		Change	
	USD thousands	% of turnover	USD thousands	% of turnover	USD thousands	%
Operating income	513,315	100%	460,774	100%	51,541	11.2%
Operating expenses	(465,340)	(90.8%)	(396,720)	(86%)	(69,070)	17.4%
Gross profit	46,975	9.2%	64,504	14%	(17,529)	(27.2%)
Selling expenses	(52,413)	(10.2%)	(46,300)	(10%)	(6,113)	13.2%
Administrative and general expenses	(30,922)	(6%)	(26,884)	(5.8%)	(4,038)	15%
Other expenses, net	3,227	0.6%	1,123	0.2%	2,104	187.4%
Loss from ordinary activities	(33,133)	(6.5%)	(7,557)	(1.6%)	(25,576)	338.4%
Financing income, net	(5,829)		(6,086)		257	
Company's share of the profits of associated companies, and revaluation of options in respect thereof	805		967		(162)	
Loss before income tax	(38,157)		(12,676)		(25,481)	
Tax benefit	8,444		10,246		(1,802)	
Loss for the period	(29,713)		(2,430)		(27,283)	

Operating income - operating income in the reported period grew by USD 51.5 million, up 11.2% from the fourth quarter of 2016, while revenue from passenger flights rose 10.2% and revenue from air cargo increased by 23.9%. The growth in revenue from passengers is attributable to higher revenue-passenger-kilometers (RPK) flown by the Company and the positive effect of currencies in which the Company performs some of its sale transactions, vis-à-vis the US dollar. The growth in revenue from cargo in the reported period stems from an increase in revenue-ton-kilometers (RTK) offset by lower returns per ton-kilometer.

Operating expenses

Operating expenses in the reported period rose by USD 69.1 million, up 17.4% from the fourth quarter of 2016. The growth in operating expenses is attributable to the USD 27 million increase in payroll expenses, for the reasons set forth above, the USD 19.2 million increase in jet fuel expenses and the USD 12.3 million rise in maintenance expenses. The growth in operating expenses was partially offset by a decline in ad-hoc leasing expenses of passenger and cargo aircraft in the amount of USD 8.9 million compared with the corresponding period in 2016. In addition, during the period the Company recognized most of the expense in respect of a settlement agreement with the assessment officer, as detailed above. Moreover, most of aforementioned effects took place during the fourth quarter, such as amendment of the agreements with the Airport Authority and a decline in the Company's market share. Also, the aforesaid actuarial loss was recognized in the fourth quarter of 2017.

The table below reflects the impact of jet fuel expenses on the Company's results, including the impact of hedging transactions (in USD millions):

	2017	2016	Difference
Jet fuel expenses for the period (before the effect of hedging)	114.5	87.9	26.6
Impact of jet fuel hedging on the profit and loss	(6.3)	1.1	(7.4)
Total jet fuel expenses (including the impact of hedging)	108.2	89.0	19.2

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

Selling expenses - selling expenses in the reported period rose by USD 6.1 million, up 13.2% year-over-year, mainly due to the growth in sales and in payroll expenses as set forth above.

Administrative and general expenses – administrative and general expenses in the reported period rose by USD 4.0 million, up 15.0% from 2016, primarily due to the rise in payroll expenses and in other costs, as stated above.

Financing expenses - net financing expenses during the reported period amounted to USD 5.8 million compared to USD 6.1 million in the same period of 2016.

Tax benefit – the tax benefit in the reported period amounted to USD 8.4 million, compared to a tax benefit of USD 10.2 million in the fourth quarter of 2016. The decline in the tax benefit, despite higher pre-tax losses, is mainly attributable to the USD 7.5 million tax income, which was recognized in the fourth quarter of 2016 due to the reduction in corporate tax rates, and a tax expense of USD 1 million in the reported period, following the settlement agreement with the assessment officer, as set forth above.

Loss for the period - the pre-tax loss in the reported period amounted to USD 38.2 million (the post-tax loss was USD 29.7 million, representing 5.8% of the turnover), compared to a pre-tax loss of USD 12.7 million in the same period of 2016 (the post-tax loss totaled USD 2.4 million, representing 0.5% of turnover).

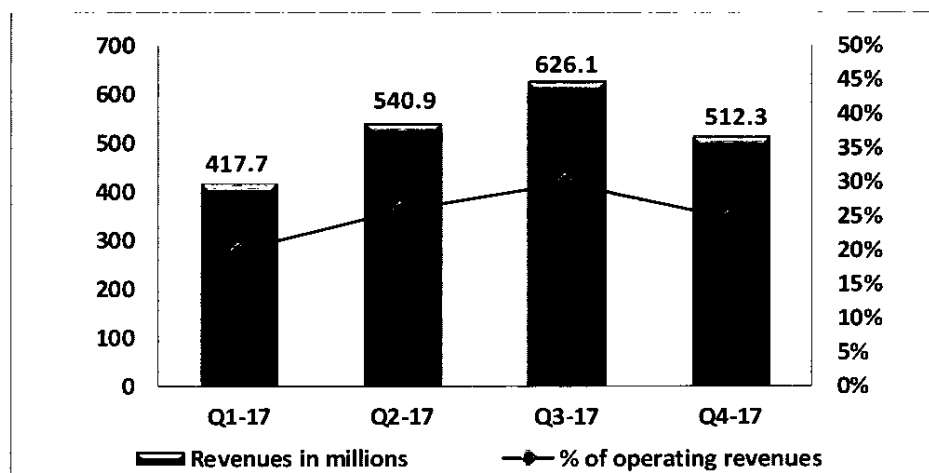
A4. Segment reporting

Regarding the analysis of income and expenses by operating segments, see note 20 of the financial statements.

A5. 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 to Israel is seen in the summer months and ahead of Jewish or Christian holidays or vacations in their countries of origin.

Breakdown of revenue by quarters and as a percentage of turnover in 2017 (USD, million)



A6. Cash flows

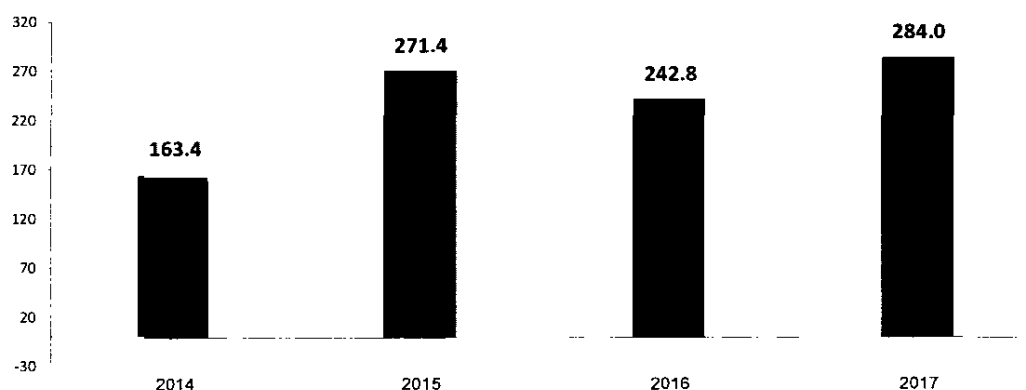
Cash flows for the year ended on December 31, 2017 compared to 2016 are:

	January-December		Change
	2017	2016	
	USD thousands		USD thousands
Cash flow provided by operating activities, net	283,970	242,840	41,130
Cash flows used in investment activities, net	(208,185)	(112,877)	(95,308)
Cash flows used in financing activities, net	(20,856)	(61,095)	40,239
Effect of exchange rate fluctuations on cash balances held in foreign currency	3,662	(780)	4,442
Increase in cash and cash equivalents	58,591	68,088	(9,497)

Cash flow from operating activities

In 2017, the Company had a positive cash flow from operating activities of USD 284.0 million compared to a positive cash flow from operating activities of USD 242.8 million in 2016. The increase in cash flows from operating activities, despite a USD 84.8 million decrease in the pre-tax profit, is mainly attributable to the Company's liabilities, such as unearned income (due to growth in sales and advance purchase of airline tickets by customers) as well as liabilities in respect of airport taxes and expenses that were recognized in 2017 but not yet paid, such as a provision for settlement agreement with the assessment officer, an increase in balance sheet liabilities in respect of employee benefits due to the shekel's appreciation against the dollar, wage increases, provisions for unpaid maintenance expenses and a rise in trade receivables.

Development in the cash flows from operating activities in the years 2014-2017 (USD millions):



Cash flows for investment activities

In 2017, the Company invested USD 208.2 million, net, in investment activities. Investment in fixed assets and intangible assets amounted to USD 195.7 million (mainly advance payments for Boeing 787 aircrafts and their engines and the acquisition of spare parts and appliances). In addition, the Company invested a total of USD 17.7 million in short-term deposits. On the other hand, the Company had cash flows from the sale of fixed assets in the amount of USD 5.3 million.

In 2016, the Company invested USD 112.9 million, net, in investment activities. The investment in fixed assets and intangible assets amounted to USD 172.8 million (mainly the acquisition of 3 Boeing 737-900 aircraft, advance payments for 787 aircrafts and their engines and purchase of spare parts and appliances). On the other hand, the Company had proceeds in the amount of USD 41.7 million from the release of short-term deposits, USD 16 million from the sale of 2 Boeing 737 aircraft and USD 2 million from the sale of an investee company.

Cash flows from financing activities:

In 2017, the Company used net cash flows of USD 20.9 million for its financing activities, of which it repaid loans (current payments) in the amount of USD 95.0 million and paid dividends in the amount of USD 9.9 million. On the other hand, the Company had cash flows from loans taken to finance advance payments for aircraft in the amount of USD 74.3 million, from an increase in short-term credit of USD 7.8 million and the issue of shares by a subsidiary in the amount of USD 2.0 million.

In 2016, the Company used a net cash flow of USD 61.1 million for its financing activities, of which it repaid loans totaling USD 185.3 and paid dividends in the amount of USD 33.4 million. On the other hand, the Company received loans (net of issuance costs) in the amount of USD 157.8 million.

A7. The financial position, cash balances and working capital of the Company

	<u>31.12.2017</u>	<u>31.12.2016</u>		<u>31.12.2017</u>	<u>31.12.2016</u>
	<u>USD thousands</u>			<u>USD thousands</u>	
Current assets	518,426	435,199	Current liabilities	956,358	803,225
Non-current assets	1,332,982	1,284,857	Non-current liabilities	616,860	632,780
			Capital	278,190	284,051
Total	<u>1,851,408</u>	<u>1,720,056</u>	Total	<u>1,851,408</u>	<u>1,720,056</u>

Below are the main changes in the Company's assets, liabilities and equity as of December 31, 2017 compared to December 31, 2016:

Current assets:

The Company's current assets as of December 31, 2017 amounted to USD 518.4 million, which is USD 83.2 million above their balance at December 31, 2016. This growth is due to the rise in the balance of cash and short-term deposits (see above for cash flow analysis) compared to year-end 2016, and an increase in trade receivables and other accounts receivable, which were partially offset by a decrease in financial derivatives (see note 18 of the financial statements), and inventory.

Current liabilities:

The Company's current liabilities as of December 31, 2017 amounted to USD 956.4 million, which is USD 153.1 million above their balance at December 31, 2016. The growth in current liabilities is mainly attributable to an increase in unearned income from the sale of plane tickets, an increase in trade payables compared to year-end 2016 and higher provisions. There was also a USD 15 million increase in the balance of short-term loans, as a result of loans taken to finance advance payments for aircraft, the repayment of which is expected upon the arrival of the aircraft, by means of new long-term loans, net of current maturities of outstanding loans.

Working capital:

As of December 31, 2017, the Company had a working capital deficiency of NIS 437.9 million compared to a deficiency of USD 368.0 million as of December 31, 2016. It is noted that a significant portion of the deficiency in working capital does not reflect short-term cash flows, as explained below. The Company's current ratio as of December 31, 2017 was 54.2%, unchanged from December 31, 2016.

The working capital deficiency as of December 31, 2017 has material components which are included in the balance of current liabilities and characterized by business cyclicity; however, the Company does not require short-term cash flows to repay them: unearned income from the sale of airline tickets and frequent flyer miles in the amount of USD 360 million, which will be recognized upon the provision of future flight services, and a vacation pay liability in the amount of USD 48 million, which is expected to be paid upon the retirement of employees, but is classified as a short-term liability in accordance with GAAP. Current liabilities also include loans taken to finance advance payments for the Boeing 787 aircraft, which will be repaid by means of long-term financing upon the receipt of the aircraft. As of December 31, 2017, the amount attributed to the aforesaid loan out of the total balance of current liabilities was USD 85 million.

Non-current assets:

Non-current assets as of December 31, 2017 amounted to USD 1,333.0 million, an increase of USD 48.1 million from their balance at December 31, 2016, mainly due to advance payments for the purchase of Boeing 787 aircraft, as detailed in note 9 of the financial statements, less current depreciation.

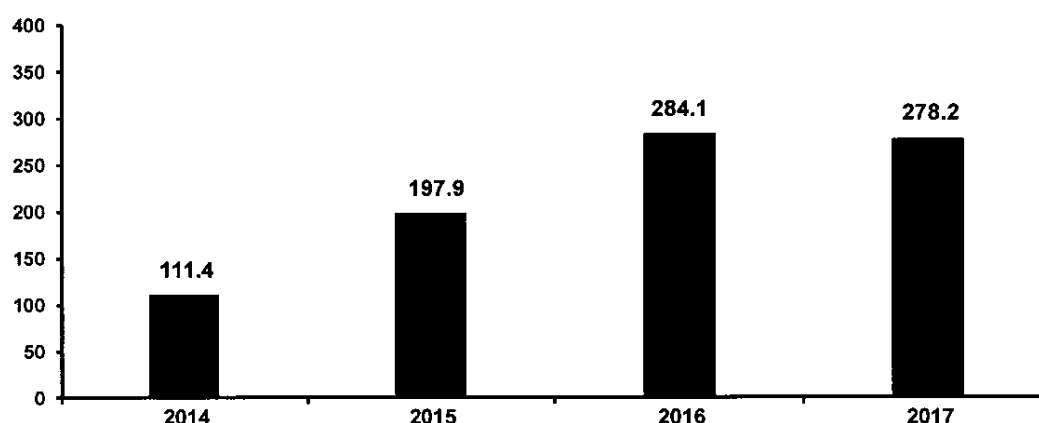
Non-current liabilities:

The Company's non-current liabilities as of December 31, 2017 amounted to USD 616.9 million, which is USD 15.9 million below their balance at December 31, 2016, mainly due to the reduction in outstanding bank loans, which was partially offset by an increase in employee benefit liabilities, as detailed in note 14 of the financial statements.

Shareholders' equity

Shareholders' equity of December 31, 2017 amounted to USD 278.2 million. The USD 5.9 million decrease in equity compared to December 31, 2016 is mainly attributable to earnings net of dividend paid in the amount of USD 9.9 million, and net of changes in the Company's capital reserves in the amount of USD 1.5 million.

Development of equity as of December 31 (USD millions):



Material Company loans and credit lines:

In accordance with the guidelines of the Securities Authority regarding "reportable credit event," the Company has determined that the materiality threshold for detail of material loans is 5% of the consolidated balance sheet of the Company and 10% of the outstanding balance loans of the corporation. For details on loans that constitute a reportable credit event, see Appendix A of the Board of Director's Report as of December 31, 2017.

For additional details on outstanding Company loans and its compliance with financial covenants, see note 13 of the annual financial statements.

B. Exposure to Market Risks and their Management

B1. Qualitative report of exposure to market risks and their management

B1. (1) General – description of the market risks to which the Company is exposed

Below are the market risks to which the Company is exposed:

Exposure to changes in jet fuel prices - jet fuel prices changes, which is a key component of the Company's operating expenses, have a material impact on profitability. The Company believes that at the current level of activity, any change in one US cent per gallon of jet fuel price for a whole year now affects fuel expenses by approximately USD 2.6 million. The Company takes protection measures to reduce the exposure, as set forth in Section B(3) of the Board of Director's Report below.

Exposure to changes in interest rates - 30% of long-term Company loans bear floating interest rates. Therefore, an increase in the LIBOR interest rate may impact the Company's profitability. In terms of current loans, a 1% increase in the LIBOR during an entire year will increase the Company's financing expenses by approximately USD 1.6 million. The Company has entered into hedge transaction to reduce its exposure, as specified in section B(4) of the Board of Directors below.

Currency exposure - Most of the revenues and expenses of the Company are in US dollar (the Company's functional currency) excluding payroll expenses and payments to local suppliers in Israel, which are in NIS. Accordingly, a change in the rate of the shekel against the dollar affects the Company's shekel expenses in dollar terms. The Company believes that at the current level of activity, a 1% increase in the shekel vis-a-vis the dollar during a whole year will increase its annual expenses by USD 5.9 million. Likewise, the Company has a currency exposure in respect of balance sheet items, due to an excess of liabilities over assets denominated in NIS. A 10% change in the shekel vis-à-vis the dollar would impact the Company's expenses in the amount of USD 3.8 million, due to the revaluation of balances in the statement of financial position. As of the report date, there are no open currency-hedging transactions. In addition, the Company has immaterial exposure to the euro and other currencies.

Exposure in respect of long-term loans - in accordance with the provisions of some of the loan agreements, 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. Likewise, the Company is required to fulfill several conditions, in the absence of which it may be required to immediately repay these loans. The Company's exposure to market risks in this regard results from changes in the market value of aircrafts globally. For additional details, see note 13d of the financial statements as of December 31, 2017.

B(2) The Company's policy in the management of market risks, the management thereof, means of supervision and policy implementation

Regarding the Company's policy in the management of market risks, the executives responsible for the management thereof, means of supervision and policy implementation, see note 18 of the financial statements as of December 31, 2017.

B (3) Hedging jet fuel prices

The Company enters into financial transactions to hedge its exposure to changes in jet fuel prices, in accordance with the policy set forth in note 18 of the annual financial statements as of December 31, 2017.

As of December 31, 2017, the Company had several jet fuel hedges estimated at 35% of the projected jet fuel consumption in the next 12 months. In addition, the Company hedged 30% of its expected consumption for the first quarter of 2019 and 10% for the months April-September of 2019. The net fair value of total jet fuel hedge instruments as of December 31, 2017 was USD 16.6 million. For details regarding changes in jet fuel prices after the report date, see Section 2.e of the Board of Director's Report below.

Presented below is a sensitivity analysis for derivatives used to hedge the Company's exposure to jet fuel prices:

According to the principles of the model, jet fuel hedge instruments with similar sensitivity to market factors were grouped, since said grouping did not cause a material loss of the data required to understand the Company's market risk exposure. On January 5, 2009, jet fuel prices fluctuated by 14%; therefore, the following sensitivity analysis also takes into account a 15% change in jet fuel prices:

Profit from increase				Loss from decrease		
15%	10%	5%	Fair	15%	10%	5%
Increase	Increase	Increase	value	Decrease	Decrease	Decrease
2.213	2.116	2.020	1.924 *	1.828	1.732	1.635
\$/gallon	\$/gallon	\$/gallon	\$/gallon	\$/gallon	\$/gallon	\$/gallon

Transactions recognized
as jet fuel hedges (USD,
thousand)

23,745	15,467	7,430	16,640	(7,220)	(13,279)	(18,355)

* Jet fuel prices in the Mediterranean Basin as of December 31, 2017, which were used to calculate the fair value of the Company's jet fuel hedges.

B (4) Hedging interest rates on loans

As of the report date, 30% of the outstanding balance of Company loans bears a variable interest rate and 70% of outstanding loans bear a fixed interest rate for a period of up to about 11 years.

The Company's interest hedging policy is detailed in note 18 of the annual financial statements as of December 31, 2017. In view of the comfortable environment of long-term interest rates and the small difference between short-term and long-term interest rates, the Company decided, with the approval of the board of directors' risk management committee, to increase the number of fixed-interest loans. During 2017, the Company entered into an interest rate hedging transaction in the amount of USD 92 million.

Presented below is a sensitivity analysis for derivatives used to hedge interest rate risks:

	Profit from increase			Fair value	Loss from decrease		
	100% Increase in the interest rate	10% Increase in the interest rate	5% Increase in the interest rate		100% Decrease in the interest rate	10% Decrease in the interest rate	5% Decrease in the interest rate
IRS – hedge transactions (USD, thousand)	3,509	355	178	1,645	(178)	(357)	(3,622)

* Fair value was calculated using the LIBOR interest rate as of Dec. 31, 2017: 3-month LIBOR – 1.69%

c. Aspects of Corporate Governance:

C (1) Donations and Community Work

El Al assigns a great deal of importance to making charitable donations and assisting the underprivileged and the community. As part of its activities, the Company contributed a total of USD 1,600,000 in cash and cash equivalents in 2017.

The Company maintained its status in the Platinum category of the Ma'aleh ratings for 2017. The Company's activity continued to focus mainly on the following subjects:

1. Volunteer activity has continued in the form of public relations work for Israel abroad by air crew, pilots and flight attendants, while staying abroad, as part of the Ambassadors Project, which is being conducted successfully in conjunction with the Foreign Ministry, the Jewish Agency and the "Stand With Us" organization.
2. El Al has adopted the soldiers of the IDF's 202nd Battalion as part of the AWIS "Adopt a Warrior" program.
3. The "Big Small Change" project – as part of this project the Company's air stewards invite customer to donate small change to Alut and ALA, organizations that assist mentally disabled, autistic and physically challenged children.
4. Leket Israel – in addition to financial donations, the Company has launched a cross-company volunteer campaign at the "Leket Israel" logistic center, where Company employees come to sort out leftover food products, thereby rescuing food for the needy.
5. As part of the CEO Foundation, the Company donates Club points to purchase airline tickets for the Make-A-Wish Foundation, and in specific cases, for patients in need of continued treatments overseas or convalescence.

In addition, the Company carries out activities and volunteer work with 30 associations in the fields of education, entrepreneurship, disability, welfare, at-risk youth, animals, organizations that assist Israel's defense forces and organizations that promote Zionism and Aliya.

With regards to diversification of employment, the Company continued to invest in several of projects in 2017, the central one being the opening of an engineers' class at the Ort-Yad Singalovski College, where most of the students are of Ethiopian origin. The project is carried out in cooperation with the Ministry of Economy, Joint Israel and the Futures Fund. Upon graduation in 2018, the students will be absorbed into the Company's Upkeep and Engineering Division. Another project is to assist the children of the Nehalim Boarding School to find employment in their field of study (electricity and mechanics).

C (2) 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.

C (3) 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 2009.
- 1.3. **Qualifications:** CPA holding a degree in accounting and business administration and certified in public administration and auditing (with honors). 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, Haifa 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 as a member of the Ilan Audit Committee.

The internal auditor meets all the compliance 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 46(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. Starting 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 of 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

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

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 an area of activity and profitability of the Company.
 - 4.2.2. The effect of the area on the safety and security of passengers, employees and aircraft. Company 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 auditor is present at Board meetings in which material transactions are approved.

5. Audits Overseas or for Subsidiaries

The Company auditor also serves as the 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.

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

The Company 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 full time by the Company while seven full-time auditors are subordinate to him.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

7.2. 16,000 audit work hours were invested in the Company and its subsidiaries in Israel and abroad in 2017, as follows:

The scope of employment is determined in accordance with the audit work plan, which is determined in accordance with the scope and complexity of the Company's various activities.

Work hours for the Company's activity in Israel	Work hours for the Company's activity abroad *	Work hours due to investee corporations **	Total
12,100	3,000	900	16,000

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

** Including an investee abroad

8. Conducting 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 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.

10. The internal auditor's report

- 10.1. The audit reports are submitted in writing.
- 10.2. In 2017 the internal auditor prepared 45 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.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

10.3. In 2017, the Audit Committee convened 13 times to discuss the internal audit reports, on the following dates: January 22, February 16, April 25, May 21, June 18, June 25, July 30, August 7, September 11, October 16, November 19, December 21 and December 25.

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. The compensation of the internal auditor is based on the salary and associated benefits (including a bonus according to the Company's officer remuneration policy) granted members of the senior management group and in accordance with the remuneration policy. The total remuneration for 2017 was NIS 1,462 thousand.

12.2. In the opinion of the Company's Board of Directors, the compensation given to the internal auditor and his components 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.

C (4) Disclosure Regarding Independent Auditors' Fees

Below are the Company's fee expenses to the accounting firm of Brightman Almagor & Co. for audit and tax services as well as other services provided by them:

	Audit and tax services	
	Hours	USD Thousands
2017	10,547	542
2016	10,030	513

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

C (5) Compensation to Interested Parties and Senior Officers

Regarding compensation to interested parties and senior officers, see note 23 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, see the Company's Immediate Report dated October 27, 2016 (reference no. 2016-01-068523).

C (6) Internal Enforcement Plan

The Company's Board of Directors approved and adopted an internal enforcement plan with respect to securities laws and corporate laws as well as an internal enforcement plan on restrictive trade practices and, at the recommendation of the CEO, appointed the Company's legal counsel as the Company's internal enforcement supervisor (hereinafter: "the Supervisor").

Internal enforcement plan with respect to securities laws and corporate laws

In December 2011 the Company's Board of Directors approved, after receiving the recommendations of the Corporate Governance Committee, the key points of the Company's internal enforcement plan with respect to securities laws and corporate laws (hereinafter: "the Internal Enforcement Plan").

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 the course of 2017, the Supervisor continued to perform various actions as part of the implementation of the enforcement plan among Company workers and executives, including training on the subject of internal enforcement provided by the Supervisor to workers and executives at the Company, its subsidiaries and at entities providing service to the Company. Spontaneous inspections were carried out to examine the implementation of enforcement procedures.

The Supervisor provides the members of the Corporate Governance Committee, as part of his enforcement report, a description of the actions taken over the course of the reported period as part of the implementation and assimilation of the Enforcement Plan, a review of compliance incidents and the measures taken to deal with such incidents and prevent the recurrence of similar cases in the future, as well as an updates file on legislative amendments, Securities Authority instructions and material decisions made as part of legal proceedings in the field of securities law and corporate law.

Internal enforcement plan with respect to restrictive trade practices

In September 2014, the Company's Board of Directors approved an internal enforcement plan regarding restrictive trade practices, which includes an outline for the activity of internal enforcement at the Company and key procedures in the Company's areas of activity. 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 the implementation of the enforcement plan for restrictive trade practices in 2017, the Company provided training to employees and executives in Israel and overseas and spontaneous audits were performed to examine implementation of enforcement procedures.

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

D(1) Disclosure regarding 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, 2017.

D(2) Disclosure regarding valuation

In accordance with Article 8b(i) of the Securities Regulations (Periodic and Immediate Reports), 5730-1970, the following are details regarding the valuation of the Company's aircraft fleet as of December 31, 2017, March 31, 2017, March 31, 2016 and March 31, 2015:

Work performed	Valuation date	Relevant standards	Working method	Value-in-use of the aircraft fleet	Depreciated cost of the aircraft fleet
Testing for impairment of the Company's aircraft fleet (26 owned aircrafts in addition to 14 leased aircrafts)	31.12.2017	IAS 36, Impairment of Assets	Discounted cash flow (D.C.F)	858	844
Testing for impairment of the Company's aircraft fleet (28 owned aircrafts in addition to 10 leased aircrafts)	31.3.2017	IAS 36, Impairment of Assets	Discounted cash flow (D.C.F)	1,048	936
Testing for impairment of the Company's aircraft fleet (29 owned aircrafts in addition to 10 leased aircrafts)	31.3.2016	IAS 36, Impairment of Assets	Discounted cash flow (D.C.F)	1,380	994
Testing for impairment of the Company's aircraft fleet (23 owned aircrafts)	31.3.2015	IAS 36, Impairment of Assets	Discounted cash flow (D.C.F)	1,370	942

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

It is noted that in the annual financial statements for 2017, the Company assessed the value-in-use at USD 858 million, which is USD 190 million lower than the value-in-use that was calculated for the financial statements as of March 31, 2017 ("the previous assessment"), based on the assumptions and estimates available to management at the time (May 2017). The decline in the value-in-use is mainly attributable to the decline in the contribution of the aircraft fleet, fierce competition, higher jet fuel prices and an increase in the Company's operating expenses, as a result of the shekel's appreciation vis-a-vis the dollar, all in relation to the available assumptions and information when the previous assessment was made. It is also noted that if the Company had taken into account, in the calculation of cash flows from its aircraft fleet, the cash flows from the 787 aircraft (which have not yet been commissioned), the value-in-use would have exceeded the actual value-in-use, primarily due to the operating efficiency of these aircraft.

In addition, the decline in the recoverable amount, between the value-in-use assessed as of March 31, 2017 and the value-in-use assessed as of March 31, 2016, was mainly attributable to the decline in the contribution of the aircraft fleet, the fierce competition, higher jet fuel prices and the shekel's appreciation vis-a-vis the dollar, all in relation to the assumptions and information available to the Company when the assessment as of March 31, 2016 was made. Moreover, the shekel's appreciation vis-à-vis the dollar, in the period between the aforesaid dates, increased the Company's operating expenses, and led to a further decline in the recoverable amount. Likewise, since the recoverable amount is calculated for aircrafts, some of which are scheduled to be decommissioned in the near future (note that as of the date of assessing the value-in-use for March 31, 2017, the 787 aircraft have not yet been commissioned and no decision has been made to postpone the decommissioning of several aircraft from the 777 fleet), looking one year forward points to a decline in the estimated cash flows from these aircrafts until they are retired from service, and as a result to a structured decrease in the recoverable amount.

In addition, there was no significant change in the value-in-use as of March 31, 2016 and the value-in-use as of March 31, 2015.

For the full valuation, see Appendix B below.

C (4) Matters to which the Company's auditors called attention in their opinion on the Financial Statements

For details on motions to certify class actions against the Company and the Company's exposure to these class actions, please see Note 15 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.

Below are changes in the prices of jet fuel, the interest rate and the shekel's exchange rate from the end of the quarter and until close to the publication of the Financial Report as of December 31, 2017:

2. As of the reporting date, the market price of jet fuel (before fees and supplier margins), weighted according to the markets in which the Company purchases jet fuel, was 190.1 cents per gallon, while as of the date close the approval of this Report, the price was 184.0 cents per gallon, a 3% decrease. It is noted that jet fuel-related expenses constitute 20% of the Company's revenue, and therefore changes in jet fuel prices may have a material impact on its financial results. The fair value of jet fuel hedging instruments is determined based on the change in prices since the date of the Report and the conclusion of transaction settlements. As of December 31, 2017, the Company had jet fuel hedging transactions estimated at 35% of the expected jet fuel consumption for 2018 and 10% of the expected consumption for 2019. After the date of the Report, the Company entered into additional transactions to hedge against an increase in jet fuel prices, in line with its hedging policy, and as of the date close to the publication of this Report, these hedges cover 39% of the expected jet fuel consumption for 2018 and 32% for 2019 and 5% for the first quarter of 2020.
3. On the date close to the publication of the financial statements, the dollar-NIS exchange rate remained virtually unchanged compared to the exchange rate on December 31, 2017. It is noted that the impact of exchange rates on next quarter's business results will be determined according to the exchange rates in effect during and at the end of the quarter (March 31, 2018).

Eli Defes
Chairman of the Board

Gonen Osishkin
CEO

March 20, 2018

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

Appendix A to the Report of the Board of Directors on the State of the Corporation's Affairs for the Period Ending December 31, 2017

The Company's material loans as of December 31, 2017 and until close to the date of publication of the financial report

					Amortization schedule					
The lender	Loans taken for the following aircraft	Value of loans (USD, thousand)	Outstanding balance (USD, thousand)	Collateral	Interest rate	Frequency of principal and interest repayment	Repayment of principal (USD, thousand)	Outstanding balloon loan (USD, thousand)	Date of the loan	Date of maturity of the loans
US capital market guaranteed by EXIM	737-900	188,894	128,887	Four 737-900 aircraft	Fixed- - 2.623% 2.45%	Quarterly	3,935	-	26/11/2013	25/06/2026
Foreign bank institution	777-200	278,718	89,648	Two 777-200 aircraft	Variable LIBOR + margin -0.8%-0.01%	Quarterly	4,337	49,593	23/07/2007	23/07/2019
Foreign bank institution	787-9	135,000	135,000	One 787 aircraft	Variable LIBOR + margin 3.75%-1.9%	Quarterly	3,250	-	01/03/2018	01/03/2030

**Appendix B - Board of Directors Report of the State of the Corporation's
Affairs for the year ended on December 31, 2017**

Pursuant to Article 8b of the Securities Regulations (Periodic and Immediate Reports), 1970

Following are details regarding the overall valuation of the Company's fleet of aircraft

A. Introduction

IAS 36 sets out the rules for accounting, presentation and disclosure required in the event of impairment of assets .

The purpose of the standard is to prescribe procedures that the corporation must implement in order to ensure that its assets are not presented in amounts higher than recoverable amounts. An asset is presented in the financial statements at an amount higher than its recoverable amount, with its book value exceeding the amount that will be received from the value in use or realization of the asset. If the asset is impaired, IAS 36 requires a corporation to recognize loss from impairment .

The document below presents the main points of the valuation performed by the management of El Al Israel Airlines Ltd. (hereinafter "El Al" or the "Company") in order to determine whether the impairment of assets of the aircraft fleet (hereinafter: the "Aircraft Fleet") must be recognized based on IAS 36, in accordance with the directive of the Securities Authority .

The following document presents the key principals of the valuation performed by the management of El Al Israel Airways Ltd. (hereinafter – "El Al" or "the Company") in order to determine whether it should recognize an impairment of its fleet of aircrafts (hereinafter – "Aircraft Fleet") pursuant to IAS 36, and in accordance with the directives of the Securities Authority.

The document was prepared in accordance with a directive of the Israel Securities Authority pursuant to Regulation 8b of the Securities Regulations (Periodic and Immediate Reports), 5730-1970.

B. Details and identification of the group of assets

The group of assets for which the test was carried out includes the 26 aircraft owned by the Company. In addition, the cash flows used in determining the recoverable amount of the aircraft fleet also includes the positive and negative cash flows in respect of 14 leased aircraft of the Company, which constitute an integral part of the Company's cash-generating unit (including lease payments in respect thereof). It is emphasized that the group of assets does not include aircraft that will be acquired or leased by the Company as part of the procurement plan (except for two Boeing 787-9 aircraft, which were commissioned by the Company until December 31, 2017; see note 9(d) of the financial statements). If these aircrafts had been included in the calculation of the value-in-use compared to the carrying amount of the aircraft, due to the significant positive contribution which these aircrafts are expected to generate (regarding the accounting judgment, see below, as well as notes 2(c)(5) and 9(d) of the financial statements). In addition, the Company's headquarters' assets were added to the group of assets.

C. Effective date of the opinion

March 20, 2018

D. Appraiser

In general, the valuation is performed by El Al's management. It should be noted that the weighted capital price of the Company (WACC), which constitutes part of the assumptions on the basis of which the valuation was made, was calculated by Giza, Singer, Even Ltd.

E. The circumstances in respect of which the valuation was performed pursuant to IAS 36:

The actual contribution data was lower than the data that was used in previous works to calculate the recoverable amount, including the testing made on March 31, 2017.

In addition, the book value of the aircraft fleet is higher than the aggregate market value of the aircraft of which it is comprised, as appears in the price lists published by AVAC - The Aircraft Value Analysis Company and by AIRCLAIMS- Ascend worldwide and the estimates of the Company's management.

F. Valuation method:

The valuation was performed on the basis of the cash flow discounting method. According to this method, the estimated cash flow for the Company from the use of the aircraft fleet were discounted. The following are the main assumptions used in the valuation:

- The expected contribution from the aircraft fleet is based on the Company's budget for 2018 (net of theoretical tax) and the Company's projections regarding the development of its revenue in the years 2019 and 2020, while the results for 2020 are projected forward over the economic life of the aircraft fleet, in line with the economic parameters during the forecast period. The cash flow from the Company's aircraft fleet is for a defined and finite period of time, until the date of commissioning of the existing aircrafts.

Due to the fact that the valuation of such use is performed for the Company's existing aircrafts, and since the replacement of part of the Company's wide-body aircraft fleet with Boeing 787 aircrafts is a material and exceptional investment during the course of the Company's ordinary business, in a manner that will materially change the nature of the expected cash flows from the aircraft fleet, including the composition of income and expenses, the cash flows that are expected to be generated from the future aircrafts were not taken into account, including the projected investments in the acquisition and commissioning of said aircraft, and including any potential negative effects to the cash flow from the Company's existing fleet, as a result of the aforesaid procurement plan. It is noted that the value-in-use takes into account the effect of the Company's new plan for its flights to European destinations, including the replacement of seats in some of its narrow-body aircraft and the investment in respect thereto, the revised pricing model and the cancellation of the UP brand.

- The useful life of the aircraft is determined based on the projected decommissioning dates for each airplane which, among others, takes into account decommissioning dates as a result of the procurement plan for Boeing 787 models; and with respect to leased aircraft, based on the Company's projected use of these aircraft taking into account, among others, existing leasing agreements, any extension options, and based on past experience, as follows: for the 777 fleet - 8.3 years of activity on average, for the 747 fleet - 1 year of activity on average, for the 737-900 fleet - 17 years of activity on average, for the 737-800 fleet - 9 years of activity on average for the owned

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

aircraft and 3.8 years of activity on average for the leased aircraft, for the 767 fleet – 2 years of activity on average and for the 787 fleet – 17.7 years of activity on average.

- The residual value at the end of the useful life of the aircraft was calculated based on the projections of AVAC and AIRCLAIMS, and the Company's assessments, inter alia, depending on the condition of the airplanes and engines on their respective decommissioning dates, amounts to USD 61 million (discounted values).
- Estimated cash flow from operations: according to the assessment performed as stated, the net cash flow from the operation of the aircraft fleet (net of theoretical tax) in 2018 is expected to amount to USD 126 million, in 2019 – USD 55 million, in the period 2020-2026 – USD 70 million in each of the years, in the period 2027-2029 – USD 52 million in each of the years and in the period 2030-2036 – USD 62 million in each of the years. This cash flow was calculated based on the projected revenue from the aircraft fleet, according to their respective decommissioning dates (without taking into account substitute aircraft), less variable fees and expenses and less fixed expenses such as security, maintenance, operating and sales expenses, which can be allocated to the cost of operation of the aforesaid aircraft, and less other operating expenses.
- Discount rate: In order to discount the expected cash flows from the operation of the aircraft fleet and to discount their residual values, a discount rate was used that reflects the operating risk of the aircraft fleet, based on the weighted average cost of capital of the Company. The discount rate was calculated by Giza-Singer Even Ltd., and the calculation is attached to this appendix. The discount rate was set at 6.6% after tax, reflecting a pre-tax discount rate of 7.3%.

G. The value determined by the discounted cash flow method for the Company's aircraft fleet (in USD millions):

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	Total
Total discounted cash flow	122	50	60	60	70	65	62	58	40	28	27	25	28	26	24	23	22	7		797
Total value of discounted residual value	4	6					11	12		7		2				6	6		7	61

Total value-in-use of the aircraft fleet based on the discounted cash flow method: USD 858 million

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

The following is a sensitivity analysis for the value-in-use of the aforementioned aircraft fleet with respect to a change in the discount rate and a change in the cash contribution, which in the Company's opinion are key factors that may change the estimated value-in-use data (USD, million):

Discount rate after tax: Annual contribution after tax for the years 2020-2026	5.6%	6.1%	6.6%	7.1%	7.6%
63	829	803	778	755	732
66.5	872	844	818	794	770
70	914	885	858	832	808
73.5	956	926	898	871	845
77	999	967	938	910	883

H. Summary

The table below presents the valuation of the Company's aircraft fleet as of December 31, 2017:

Work performed	Assessment date	Relevant accounting standards	Work method	Total value-in-use of the aircraft fleet
USD, million				
The assessment of impairment of the Company's aircraft fleet (26 aircrafts owned in addition to 14 (leased aircrafts	31.12.2017	IAS 36 "Impairment of Assets"	Discounted cash flow (DCF)	858

Should the carrying amount of the aircraft be impaired ?

The balance of depreciated cost of the aircraft fleet (including headquarter assets) as of December 31, 2017	Total value-in-use of the aircraft fleet as of December 31, 2017	Should impairment be recorded in the books?
USD, million		
844	858	No

It is noted that in the annual financial statements for 2017, the Company estimated the recoverable amount at USD 858 million, which is USD 190 million lower than the recoverable amount that was calculated for the financial statements as of March 31, 2017 ("the previous valuation"), based on the assumptions and assessments that were available to the Company at the time (May 2017). The decline in the value-in-use is mainly due to lower contribution of the aircraft fleet, due to growing competition, an increase in jet fuel prices and an increase in the Company's fixed operating expenses, due to the shekel's appreciation against the dollar, all in relation to the assumptions and information that existed when the previous valuation was made. It is also noted that if the Company had taken into account, in the calculation of cash flows from its aircraft fleet, the cash flows from the 787 aircraft (which have not yet been commissioned), the value-in-use would have exceeded the actual value-in-use, primarily due to the operating efficiency of these aircraft.

This valuation is effective as of the date of the financial statements.

The expected contribution from the aircraft fleet is based on the Company's budget for 2018 (net of theoretical tax) and the Company's projections regarding the development of its revenue in the period 2019- 2020, while the results for 2020 are projected forward over the economic life of the aircraft fleet, in line with the economic parameters during the forecast period. The cash flow from the Company's aircraft fleet is for a defined and finite period of time, until the date of commissioning of the existing aircrafts.

If the aforesaid assumptions are not realized, the valuation may change and the Company may consequently be required to record a write-down due to impairment.

El Al Israel Airlines Ltd.

Consolidated Financial Statements for 2017

El Al Israel Airlines Ltd.

Consolidated Financial Statements for 2017

Table of Contents

	<u>Page</u>
Auditors' Reports	C-1 - C-3
Financial Statements:	
Consolidated Statements of Financial Position	C-4 - C-5
Consolidated Profit and Loss Statements	C-6
Consolidated Statements of Comprehensive Income	C-7
Consolidated Statements of Changes in Equity	C-8 - C-10
Consolidated Statements of Cash Flows	C-11 - C-12
Notes to the Consolidated Financial Statements	C-13 - C-95



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

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

We have audited components of internal controls over financial reporting of El Al Israel Airlines Ltd. and its subsidiaries (hereinafter together: "the Company") as of December 31, 2017. These control components 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 for the date in question. 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 of financial reporting inspected were determined according to Audit Standard 104 of the Institute of Certified Public Accountants in Israel "Inspection of Components of Internal Controls for Financial Reporting" and its amendments (hereinafter: "Audit Standard 104"). These components are, excluding subsidiaries: (1) organization-level controls, including controls of the process of preparing and closing financial reporting and general controls of information systems; (2) controls of passenger revenues from the sale of flight tickets; (3) controls of frequent flyer club; (4) controls for fixed assets - aircraft, engines and spare parts; (5) controls for fuel expenses; (6) controls for salary expenses for employees in Israel; (7) controls for actuary calculations for Israeli employees (all of the above together are referred to as the "Audited Control Components").

We have conducted our audit in accordance with Audit Standard 104. According to this standard, we were required to plan the audit and carry it out with the aim of identifying the inspected control components and achieve a reasonable level of assurance as to whether these control components were upheld effectively in all material respects. Our audit included obtaining an understanding of the internal controls over financial reporting, evaluations of the risk of the presence of any material weakness in the inspected control components, as well as testing and evaluating those control components based on the evaluated risk. Our audit, regarding those control components, also included additional procedures that we believed to be necessary under the circumstances. Our audit referred solely to the audited control components, unlike an internal audit on all processes material to financial reporting, and therefore our opinion refers to the audited control components only. Furthermore, our audit did not refer to mutual influences between audited and unaudited control components and therefore, our opinion does not bring such negative impacts into account. We believe that our audit provides a sufficient basis for our opinion in the context described above.

Tel Aviv - Main Office

1 Azrieli Center Tel Aviv, 6701101 P.O.B. 16593 Tel Aviv, 6116402 | Tel: +972 (3) 608 5555 | Fax: +972 (3) 609 4022 | info@deloitte.co.il

Jerusalem
3 Kiryat Ha'Mada
Har Hotzvim Tower
Jerusalem, 914510
D. BOX 45396

Haifa
5 Ma'aleh Hashichrur
P.O.B. 5648
Haifa, 3105502

Beer Sheva
12 Alumot
Omer Industrial park
P.O.B. 1369
Omer, 8496500

Eilat
The City Center
P.O.B. 583
Eilat, 8810402

Petah Tikva
Deloitte Analytics
7 Hashivim
P.O.B. 5712
Petah Tikva, 4959368

Netanya
Seker - Deloitte
7 Gborey Israel St
P.O.B. 8458
Netanya, 4250407

Nazareth
9 Marj Ibn Amer St.
Nazareth, 16100

Tel: +972 (2) 501 8888
Fax: +972 (2) 537 4173
info-jer@deloitte.co.il

Tel: +972 (4) 860 7333
Fax: +972 (4) 867 2528
info-haifa@deloitte.co.il

Tel: +972 (8) 690 9500
Fax: +972 (8) 690 9600
info-beersheva@deloitte.co.il

Tel: +972 (8) 637 5676
Fax: +972 (8) 637 1628
info-eilat@deloitte.co.il

Tel: +972 (73) 399 4163
Fax: +972 (3) 919 0372
info@deloitte.co.il

Tel: +972 (9) 892 2444
Fax: +972 (9) 892 2440
info@deloitte.co.il

Tel: +972 (73) 399 4455
Fax: +972 (73) 399 4455
info-nazareth@deloitte.co.il

Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited, a UK private company limited by guarantee, and its network of member firms, each of which is a legally separate and independent entity. Please see www.deloitte.com/about for a detailed description of the legal structure of Deloitte Touche Tohmatsu Limited and its member firms.

Due to their understandable limitations, internal controls over financial reporting in general and components thereof in particular, may fail to prevent or discover a misrepresentation. Likewise, conclusions regarding the future based on any present effectiveness assessment may be exposed to the risk that the controls become inappropriate due to changes in circumstances or that the application of the policy or the procedures changes to the worse.

In our opinion, the Company has upheld in an effective manner, in all material respects, its audited control components as of December 31, 2017.

We have also conducted an audit, in accordance with generally accepted Israeli auditing standards, of the Company's Consolidated Financial Statements for December 31, 2017 and 2016 and for each of the three years of the period ending December 31, 2017 and our report, published March 20, 2018, includes our unreserved opinion of those Financial Statements, as well as directing attention to exposure of the Company to class actions, based on our audit and on the reports of the other auditing accountants.

Brightman Almagor Zohar & Co.
Accountants
Member of Deloitte Touche Tohmatsu Limited

Tel Aviv, March 20, 2018

Tel Aviv - Main Office

1 Azrieli Center Tel Aviv, 6701101 P.O.B. 16593 Tel Aviv, 6116402 | Tel: +972 (3) 608 5555 | Fax: +972 (3) 609 4022 | info@deloitte.co.il

Jerusalem
3 Kiryat HaMada
Har Hotzvim Tower
Jerusalem, 914510
D. BOX 45396

Tel: +972 (2) 501 8888
Fax: +972 (2) 537 4173
info-jer@deloitte.co.il

Haifa
5 Ma'aleh Hashichrur
P.O.B. 5648
Haifa, 3105502

Tel: +972 (4) 860 7333
Fax: +972 (4) 867 2528
info-haifa@deloitte.co.il

Beer Sheva
12 Alumot
Omer Industrial park
P.O.B. 1369
Omer, 8496500

Tel: +972 (8) 690 9500
Fax: +972 (8) 690 9600
info-beersheva@deloitte.co.il

Eilat
The City Center
P.O.B. 583
Eilat, 8810402

Tel: +972 (8) 637 5676
Fax: +972 (8) 637 1628
info-eilat@deloitte.co.il

Petah Tikva
Deloitte Analytics
7 Hasivim
P.O.B. 6712
Petah Tikva, 4959368

Tel: +972 (73) 399 4163
Fax: +972 (3) 919 0372
info@deloitte.co.il

Netanya
Seker - Deloitte
7 Gborey Israel St.
P.O.B. 8458
Netanya, 4250407

Tel: +972 (9) 892 2444
Fax: +972 (9) 892 2440
info@deloitte.co.il

Nazareth
9 Marj Ibn Amer St.
Nazareth, 16100

Tel: +972 (73) 399 4455
Fax: +972 (73) 399 4455
info-nazareth@deloitte.co.il

Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited, a UK private company limited by guarantee, and its network of member firms, each of which is a legally separate and independent entity. Please see www.deloitte.com/about for a detailed description of the legal structure of Deloitte Touche Tohmatsu Limited and its member firms.



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

We have audited the attached consolidated statements of financial position of El Al Israel Airlines Limited (hereinafter the "Company") as of December 31, 2017 and 2016 and the consolidated statements of profit and loss, comprehensive profit, changes in equity and cash flows for each of the three years in the period ended on December 31, 2017. These Financial Statements are the responsibility of the Company's board of directors and management. Our responsibility is to express our opinion on these financial statements based on our audits.

We did not audit the financial statements of consolidated subsidiaries, the assets of which included in the consolidation represent approximately 0.4% and 0.3% of total consolidated assets as of December 31, 2017 and 2016, and whose income included in consolidation constitute 1.1%, 1.0% and 0.9% of total consolidated income for the years ending December 31, 2017, 2016 and 2015, respectively. Furthermore, we did not audit the financial statements of an associated company on an equity basis, the investment in which amounted to a total of USD 16,508,000 and USD 15,093,000 as of December 31, 2017 and 2016, respectively, and the Company's share of its results for the year ending December 31, 2017, 2016 and 2015 amounted to a total of USD 944,000, USD 1,646,000 and USD 821,000, respectively. The financial statements of these companies were audited by other accountants, the statements of whom have been produced to us and our opinion, inasmuch as it refers to sums included for the companies, is based other reports from these other accountants.

We conducted our audit in accordance with generally accepted Israeli auditing standards, including standards set in the Accountants Regulations (Accountant's Method of Operation), 5733-1973. These Standards require that we plan and perform the audit with the aim of obtaining reasonable assurance that the Financial Statements are free of any material misstatement. An audit includes examining, on a sample basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. The audit also includes an examination of the accounting rules implemented and of the material estimates made by the Company's board of directors and management, as well as an evaluation of the propriety of presentation on the Financial Statements as a whole. We are of the opinion that this audit and the reports of the other accountants provide an adequate basis for the provision of our professional opinion.

In our opinion, based on our audits and the reports of other accountants, the Financial Statements referred to above adequately reflect, in all material respects, the financial status of the Company and its subsidiaries as of December 31, 2017 and 2016 and the results of their operations, changes in equity and their cash flows for each of the three years in the period ended on December 31, 2017, in accordance with International Financial Reporting Standards ("IFRS") and with the provisions of the Israeli Securities Regulations (Annual Financial Statements), 2010.

Without qualifying the above conclusion, we direct your attention to the contents of note 15b of the financial Statements regarding exposure to the certification of class actions and the Company's exposure to these class actions.

We have also audited, in accordance with Audit Standard 104 of the Institute of Certified Public Accountants in Israel "Audit of Internal Control over Financial Reporting," as amended, internal control over the Company's financial reporting as of December 31, 2017, and our report dated March 20, 2018 includes an unqualified opinion regarding the effective fulfillment of these components.

Brightman Almagor Zohar & Co.

Accountants

Member of Deloitte Touche Tohmatsu Limited

Tel Aviv, March 20, 2018

- C 3 -

Tel Aviv - Main Office

1 Azrieli Center Tel Aviv, 6701101 P.O.B. 16593 Tel Aviv, 6116402 | Tel: +972 (3) 608 5555 | Fax: +972 (3) 609 4022 | info@deloitte.co.il

Jerusalem
3 Kiryat Ha'Mada
Har Hotzvim Tower
Jerusalem, 914510
D. BOX 45396

Tel: +972 (2) 501 8888
Fax: +972 (2) 537 4173
info-jer@deloitte.co.il

Haifa
5 Ma'aleh Hashichrur
P.O.B. 5648
Haifa, 3105502

Tel: +972 (4) 860 7333
Fax: +972 (4) 867 2528
info-haifa@deloitte.co.il

Beer Sheva
12 Alumot
Omer Industrial park
P.O.B. 1369
Omer, 8496500

Tel: +972 (8) 690 9500
Fax: +972 (8) 690 9600
info-beersheva@deloitte.co.il

Eilat
The City Center
P.O.B. 583
Eilat, 8810402

Tel: +972 (8) 637 5676
Fax: +972 (8) 637 1628
info-eilat@deloitte.co.il

Petah Tikva
Deloitte Analytics
7 Hasivim
P.O.B. 6712
Petah Tikva, 4959368

Tel: +972 (73) 399 4163
Fax: +972 (3) 919 0372
info@deloitte.co.il

Netanya
Seker - Deloitte
7 Giborey Israel St.
P.O.B. 8458
Netanya, 4250407

Tel: +972 (9) 892 2444
Fax: +972 (9) 892 2440
info@deloitte.co.il

Nazareth
9 Marj Ibn Amer St
Nazareth, 16100

Tel: +972 (73) 399 4455
Fax: +972 (73) 399 4455
info-nazareth@deloitte.co.il

El Al Israel Airlines Ltd.
Consolidated Statements of Financial Position

		As of December 31	
	Note	2017	2016
		USD thousands	
<u>Assets</u>			
<u>Current assets</u>			
Cash and cash equivalents	3	239,347	180,756
Shorts term deposits	4	46,397	30,878
Costumers and other receivables	5	182,414	*166,674
Derivative financial instruments	18	12,919	17,959
Prepaid expenses	6	22,687	20,592
Inventory	7	14,662	18,340
Total current assets		518,426	435,199
<u>Non-current assets</u>			
Long-term deposits	4	24,824	*21,269
Long-term investments	8	23,754	23,830
Fixed assets and intangible assets	9	1,199,748	1,169,563
Derivative financial instruments	18	5,366	4,960
Prepaid expenses	6	7,732	5,582
Assets in respect of employee benefits	14	71,558	59,653
Total non-current assets		1,332,982	1,284,857
Total assets		1,851,408	1,720,056

(*) Reclassified

The notes to the Consolidated Financial Statements constitute an integral part hereof.

El Al Israel Airlines Ltd.
Consolidated Statements of Financial Position

		As of December 31	
	Note	2017	2016
		USD thousands	
Liabilities and capital			
Current liabilities			
Short-term credit and current maturities	13	195,924	180,899
Trade payables		176,173	135,655
Accounts payable	11	68,073	59,858
Provisions	15	39,006	17,846
Employee severance pay liabilities	14	114,856	95,606
Unearned revenue	12	362,326	313,361*
Total current liabilities		956,358	803,225
Non-current liabilities			
Loans from banks and others	13	402,059	426,524
Employee severance pay liabilities	14	87,235	73,809
Long-term credit balances	18	5,736	4,499
Deferred tax liabilities	16	87,233	86,218
Unearned revenue	12	34,597	41,730
Total non-current liabilities		616,860	632,780
Total liabilities		1,573,218	1,436,005
Shareholders' equity			
	17		
Share capital		155,012	155,012
Premium and capital reserves		277,571	279,379
Accumulated deficit		(154,599)	(150,340)
Total equity attributable to the Company's owners		277,984	284,051
Non-controlling interests		206	-
Total equity		278,190	284,051
Total liabilities and equity		1,851,408	1,720,056

* Reclassified

Eli Defes - Chairman of the Board of
Directors

Gonen Usishkin - CEO

Dganit Palti - CFO

Date of approval of the financial statements: Ben Gurion Airport, March 20, 2018

The notes to the Consolidated Financial Statements constitute an integral part hereof.

El Al Israel Airlines Ltd.
Consolidated Statements of Income

	Note	For the year ended December 31		
		2017	2016	2015
		USD thousands		
Operating income	19.a.	2,096,998	2,038,428	2,054,041
Operating expenses	19.b.	(1,748,660)	*(1,638,417)	(1,592,844)
Gross profit		348,338	400,011	461,197
Selling expenses	19.c.	(209,096)	(192,565)	(194,911)
Administrative and general expenses	19.d.	(113,536)	*(98,799)	(93,237)
Other income (expenses), net	19.e.	3,271	1,959	(3,282)
		(319,361)	(289,405)	(291,430)
Profit from ordinary activities		28,977	110,606	169,767
Financing expenses	19.f.	(23,985)	(24,210)	(26,820)
Financing income	19.g.	3,483	1,083	287
Financing expenses, net		(20,502)	(23,127)	(26,533)
Company's share of the profits of associated companies and revaluation of options in respect thereof		243	5,981	1,357
Profit before taxes on income		8,718	93,460	144,591
Taxes on income	16	(3,048)	(12,766)	(38,057)
Net income for the year		5,670	80,694	106,534
Earnings per ordinary share of NIS 1 p.v. (USD):				
Basic and diluted earnings per share		0.01	0.16	0.21
The weighted average number of shares (in thousands) used in calculating earnings per share:				
Basic and diluted		495,719	495,719	495,719

* Reclassified

The notes to the Consolidated Financial Statements constitute an integral part hereof.

El Al Israel Airlines Ltd.
Consolidated Statements of Comprehensive Income

	For the year ended December 31		
	2017	2016	2015
	USD	USD	USD
	thousands	thousands	thousands
Profit for the year	5,670	80,694	106,534
Other comprehensive income:			
Amounts that will not be classified in the future to profit or loss:			
Loss from re-measurements of a defined benefit plan, net of tax	(1,879)	(9,603)	(984)
Amounts that will be classified in the future to profit or loss:			
Exchange rate differences due to translation of foreign operations	1,767	408	(137)
Profit (loss) in respect of cash flow hedging, net of tax	(3,662)	*48,018	*2,674
Profit (loss) in respect of cash flow hedging - time value, net of tax	177	*-	*-
Other comprehensive income (loss) for the year	(3,597)	38,823	1,553
Total comprehensive profit (loss) for the year	2,073	119,517	108,087

* Reclassified

The notes to the Consolidated Financial Statements constitute an integral part hereof.

El Al Israel Airlines Ltd.
Consolidated Statements of Changes in Shareholders' Equity

For the year ended December 31, 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 from re-measurement of defined benefit liabilities	Retained earnings (accumulated loss) attributable to Company owners	Non-controlling interests	Total
	USD in thousands									
Balance as of January 1, 2017	155,012	35,554	237,122	17,464	-	(575)	(10,186)	(150,340)	-	284,051
Profit (loss) for the year	-	-	-	-	-	-	-	5,676	(6)	5,670
Other comprehensive income (loss)	-	-	-	(3,662)	177	1,767	(1,879)	-	-	(3,597)
Total comprehensive profit (loss) for the year	-	-	-	(3,662)	177	1,767	(1,879)	5,676	(6)	2,073
Issue of shares in a subsidiary (see note 21(a)(6))	-	-	1,789	-	-	-	-	-	212	2,001
Dividend paid (see note 17(c))	-	-	-	-	-	-	-	(9,935)	-	(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 hereof.

El Al Israel Airlines Ltd.
Consolidated Statements of Changes in Shareholders' Equity

For the year ended on December 31, 2016

	Share capital	Premium on shares	Capital reserve from transactions with the previous controlling shareholder	Capital reserve due to cash flow hedges*	Foreign currency translation reserve	Capital reserve from re-measurement of defined benefit liabilities	Retained earnings (accumulated loss)	Total
	USD thousands							
Balance as of January 1, 2016	155,012	35,554	237,122	(30,554)	(983)	(583)	(197,633)	197,935
Profit for the year	-	-	-	-	-	-	80,694	80,694
Other comprehensive income (loss)	-	-	-	48,018	408	(9,603)	-	38,823
Total comprehensive profit (loss) for the year	-	-	-	48,018	408	(9,603)	80,694	119,517
Dividends paid	-	-	-	-	-	-	(33,401)	(33,401)
Total equity as of December 31, 2016	155,012	35,554	237,122	17,464	(575)	(10,186)	(150,340)	284,051

* Reclassified

The notes to the Consolidated Financial Statements constitute an integral part hereof.

El Al Israel Airlines Ltd.
Consolidated Statements of Changes in Shareholders' Equity
(Continued)

For the year ended December 31, 2015

	Share capital	Premium on shares	Capital reserve from transactions with the previous controlling shareholder	Capital reserve due to share-based payments	Capital reserve due to cash flow hedges*	Foreign currency translation reserve	Capital reserve from re-measurement of defined benefit liabilities	Retained earnings (accumulated loss)	Total
					USD thousands				
Balance as of January 1, 2015	155,012	28,007	237,122	7,547	(33,228)	(846)	401	(279,427)	114,588
Profit for the year	-	-	-	-	-	-	-	106,534	106,534
Other comprehensive income (loss)	-	-	-	-	2,674	(137)	(984)	-	1,553
Total comprehensive income (loss) for the year	-	-	-	-	2,674	(137)	(984)	106,534	108,087
Expiry of stock options	-	7,547	-	(7,547)	-	-	-	-	-
Dividends paid	-	-	-	-	-	-	-	(24,740)	(24,740)
Total equity as of December 31, 2015	155,012	35,554	237,122	-	(30,554)	(983)	(583)	(197,633)	197,935

* Reclassified

The notes to the Consolidated Financial Statements constitute an integral part hereof.

El Al Israel Airlines Ltd.
Consolidated Statements of Cash Flows

	For the year ended December 31		
	2017	2016	2015
	USD thousands		
<u>Cash flow from operating activities</u>			
Profit for year	5,670	80,694	106,534
Adjustments required to present cash flows from operating activities - Appendix A	278,300	162,146	164,884
Cash arising from operating activities, net	283,970	242,840	271,418
<u>Cash flows for investment activities</u>			
Acquisitions of fixed assets (including general engine repairs and payments on account of aircraft)	(179,264)	(159,835)	(136,239)
Proceeds from sale of fixed assets	5,271	16,071	913
Investment in intangible assets	(16,461)	(12,926)	(672)
Change in deposits	(17,731)	41,735	(28,139)
Proceeds from the sale of an associated company	-	2,078	-
Cash used in investment activities, net	(208,185)	(112,877)	(164,137)
<u>Cash flows for financing activities</u>			
Payment in respect of loan raising costs	-	(367)	(3,876)
Receipt of loans from banks and others	74,250	158,137	104,547
Payment of loans from banks and others	(95,045)	(185,315)	(125,105)
Increase (decrease) in short-term credit, net	7,874	(149)	(982)
Issued of shares in a subsidiary	2,000	-	-
Dividends paid	(9,935)	(33,401)	(24,740)
Cash used in financing activities, net	(20,856)	(61,095)	(50,156)
Effect of exchange rate fluctuations on cash balances held in foreign currency	3,662	(780)	862
Increase in cash and cash equivalents	58,591	68,088	57,987
Balance of cash and cash equivalents at beginning of year	180,756	112,668	54,681
Balance of cash and cash equivalents at end of year	239,347	180,756	112,668

The notes to the Consolidated Financial Statements constitute an integral part hereof.

El Al Israel Airlines Ltd.
Consolidated Statements of Cash Flows

For the year ended December 31		
2017	2016	2015
USD thousands		

Appendix A -

Income and expenses that do not involve cash flows:

Depreciation and amortization (including disposals of accessories, out-of-use components and consumption of consumables)	167,727	175,924	161,108
Deferred taxes, net	1,733	12,078	37,721
Increase (decrease) in liabilities for employee severance pay and provisions	39,797	(8,807)	10,442
Capital gain on sale of fixed assets, net	(3,998)	(1,680)	(2,043)
Change in derivatives (other than through other comprehensive income)	(130)	851	(28,976)
Expenses (income) from exchange rate differences on cash and cash equivalents	(3,662)	780	(862)
Profit from early repayment of a loan	-	(1,263)	-
Capital gain on the sale of an associated company	-	(1,164)	-
Other changes	1,708	(5,244)	(1,085)

Changes in assets and liabilities:

Increase in costumers and other receivables	(12,953)	(12,249)	(12,436)
Increase in prepaid expenses	(4,245)	(1,964)	(1,883)
Decrease (increase) in inventories	3,678	(1,845)	4,088
Increase (decrease) in trade payables	46,813	(13,034)	(8,110)
Increase in unearned revenue	41,832	19,763	6,920
	<u>278,300</u>	<u>162,146</u>	<u>164,884</u>

Appendix B – payment and receipt of interest, taxes paid and dividends received which are classified under cash flows from operating activities¹

Interest payments	<u>19,139</u>	<u>17,338</u>	<u>15,877</u>
Interest receipts	<u>2,100</u>	<u>1,095</u>	<u>176</u>
Tax payments - advances in respect of surplus expenses	<u>493</u>	<u>372</u>	<u>276</u>
Dividend receipts	<u>1,138</u>	<u>682</u>	<u>576</u>

The notes to the Consolidated Financial Statements constitute an integral part hereof.

¹ The Company classifies cash flows in respect of interest and dividends it received as well as cash flows in respect of interest paid as cash flows used in or provided by operating activities

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 1 - General

El Al Israel Airlines Ltd. mainly operates in the field of transport of passengers and cargo, including luggage and mail, on scheduled flights and charter flights (through the subsidiary Sun D'Or) between Israel and foreign countries.

In addition, the Company is engaged in providing maintenance services at its home airport, sale of duty-free products and - through investees - in related activities, mainly the production and supply of airline meals and management of several travel agencies abroad. For information on the Group's operating segments, see Note 20.

In the matter of signing an agreement with aircraft manufacturer the Boeing Company (hereinafter: "**Boeing**") for the purchase of 787-9 and 787-8 aircraft, as well as signing agreements with aircraft leasing companies, pursuant to which the Company would lease additional planes of the same models, see Note 9d.

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 have been prepared in accordance with International Financial Reporting Standards (hereinafter: the "IFRS Standards") and interpretations thereof issued by the International Accounting Standards Board (IASB), and in accordance with the Securities Regulations (Annual Financial Statements), 5760-2010 (hereinafter – "the Financial Statement Regulations").

In accordance with Article 4 of the Periodic and Immediate Reports Regulations, the Company did not include separate financial information to these Financial Statements as per Article 9c of the Securities Regulations (Periodic and Immediate Reports), 5730-1970, in light of the negligible influence the investees' financial statements have on the Company's Consolidated Financial Statements. The criteria used by the Company in this decision are the scope of data of the subsidiaries from the Company's total assets, revenues, profits and cash flows from current activities (under 5%).

b. The Company's functional currency and foreign currency:

The Company's Consolidated Financial Statements and those of each of its subsidiaries are prepared in the currency of the primary economic environment in which they operate (hereinafter – the "Functional Currency"), while the Group's consolidated Financial Statements are presented in dollars – the Company's Functional Currency, as this currency is used to denote most of the Company's income and expenses, including the purchase and financing of its aircraft.

Transactions executed in currencies other than said company's Functional Currency are recorded at the exchange rates effective as of the transaction date. At the end of each reporting period, financial items denominated in other currencies are translated using the exchange rate effective as of that date. Exchange rate differences are recognized in the Statement of Profit and Loss in the period in which they were generated (except for exchange rate differences for investees – see Note 21b).

c. Critical accounting judgments and estimates:

(1) General:

In applying the Company's accounting policy, the Company's management is, at times, required to exercise considerable accounting discretion with regard to estimates and assumptions used in determining the value of assets and liabilities in the Financial Statements. These estimates and related assumptions are based on past experience and other factors deemed relevant. Actual results may differ from these estimates. Below are details on critical accounting estimates and judgments made by the Company's management in these financial statements.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 2 - Basis of preparation of the Financial Statements (cont.)

c. Critical accounting judgments and estimates (continued):

(2) Contingent liabilities and provisions (including tax deductions):

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 probability 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, 2017, 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, 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 determined based on actuarial estimate, using actuary assumptions. Changes in actuarial assumptions may impact the appraised value of the Company's liabilities for payment of the benefits as stated. Accordingly, the Company reviews the actuarial assumptions that are used in calculating the various commitments. For details of the actuarial assumptions and a 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, on the basis of 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(a)(2).

(5) Impairment testing:

As stated in Note 9 below, in estimating value in use, the Company estimates future cash flows expected to arise from extended use of the Company's aircraft and their realization at the conclusion of the usage period, and discounts them to their current value using a discount rate reflecting the operational risk of the aircraft fleet based on the Company's weighted discount rate. It is noted that in accordance with the Company's accounting policy and the Company's judgment, the Company decided to exclude from the estimated value-in-use the expected cash flows from the procurement plan for 787 aircraft (except for two aircraft which, as of the financial position statement date, became operational), since the aforesaid procurement plan constitutes a material and irregular investment, which is expected to substantially improve the cash flows that are likely to be generated from the aircraft, in relation to the current condition of the aircraft fleet.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 2 - Basis of preparation of the Financial Statements (cont.)

c. Critical accounting judgments and estimates (continued):

(5) Impairment testing (cont.):

Regarding the key assumptions used in calculating the cash flow capitalization, see Note 9(a)(4). Material differences in these estimates, or a part thereof, may impact the value-in-use of these aircraft.

(6) Frequent flyer clubs:

In order to calculate the balance of unearned revenues for frequent flyer points accumulated as of the report date and unused as of yet, the Company relies on the 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 estimates regarding the value of a point and the rate of non-exercise of these points may affect the timing of revenue recognition.

d. IFRS 15 - "Revenues from Contracts with Customers" (hereinafter – "the New Standard")

The New Standard, which will become effective as of the financial statements for the first quarter of 2018, established a uniform and comprehensive mechanism that governs the accounting treatment of revenues from contracts with customers. Consequently, the Company examined the measurement and timing of recognizing its revenues (and the related transaction costs). Below is a description of the estimated effects on the Company's financial position as of the date of change, and the reasons thereto:

(1) Revenue in respect of the non-use of airline tickets and customer compensation

In line with IAS 18 (hereinafter – "the Old Standard"), the Company recognizes revenue in respect of airline tickets that were not used on the date in which it anticipates, based on past experience, that there is a slim chance these tickets will be used. In accordance with the New Standard, this revenue is recognized over a period (corresponding to the dates of use of the airline tickets), commencing from the sale date. The implications of this change are that revenue recognition in respect of unused airline tickets will be moved up.

Likewise, in accordance with the New Standard, compensation to customers for failure to provide service as required by the original contract (such as: flight cancellation/delay) will be accounted for as a decrease in revenue, while according to the old standard, this compensation is recognized as an expense. The amount of decrease in revenue will be based on the amount of cash compensation or the price of alternative airline tickets, net of estimated breakage. For reasons of materiality, the Company has decided not to link between the original airline ticket and the award ticket when attributing costs. Regarding the effect on the statement of income, if the provisions of the new standard were applied in 2017, the Company would recognize a USD 20 million decrease in revenue and a corresponding decrease in operating expenses. It is noted that there are ongoing discussions between representatives of IAWG – Industry Accounting Working Group and the IASB, to review the possibility that the compensation of passengers which is required by current regulations, will continue to be recognized as an expense under the New Standard. Prior to the publication of its financial statements for the first quarter of 2018, the Company will revise its accounting policy, based on the forthcoming resolution on the matter, among others, in light of the recommendation of these discussions. In respect of these two components, the Company's prepaid expenses are expected to decrease by USD 48.2 million.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 2 - Basis of preparation of the Financial Statements (cont.)**d. IFRS 15 - "Revenues from Contracts with Customers" (hereinafter – "the New Standard") (cont.):****(2) Transaction costs:**

In accordance with the old standard, commissions paid to agents are recognized as prepaid expenses as incurred, and are recognized in profit and loss (amortized) on the flight date. In addition, based on existing standards, credit card fees are not accounted for as transaction costs and are therefore recognized as an immediate expense. In line with the new standard and since the Company decided not to apply the relief whereby transaction costs may be recognized as an immediate expense, credit card fees will be accounted for as transaction costs, i.e. they will be deferred and recognized as an expense on the flight date and not on the payment date, while agent commissions will continue to be recognized as an expense on the flight date (unchanged). It is further noted that based on an examination conducted by the Company, costs related to the distribution system do not constitute transaction costs and shall therefore continue to be recognized as an immediate expense.

In addition, agent commissions which under the old standard were accounted for as a liability in respect of Frequent Flyer Club points and therefore recognized as deferred costs (an asset), under the New Standard, are attributed to the original performance obligation, i.e. the original flight, and are not attributed to the Frequent Flyer Club liability.

The following table presents the estimated quantitative effect on the statement of financial position as of January 1, 2018:

Affected item	Items	Liability (asset) under IAS 18	Liability (asset) under IFRS 15	Total increase (decrease) in equity
			USD, million	
Unearned revenue from sale of airline tickets	1	293.2	245.0	48.2
Prepaid expenses in respect of commissions, points and credit cards	2	(2.8)	(2.4)	(0.4)
Total decrease in liabilities, net				47.8
Tax effect				(11.0)
Total positive effect, net, on the equity				36.8

(3) Interline revenues

The service is sold by the Company but carried out by other airline companies. In line with the old standard, Interline revenues are presented on a net basis, that is, the Company collects the proceeds from the transaction, transfers to the other airline its share, and recognizes income in respect of the difference between them. In accordance with the New Standard, no change is expected in revenue from passenger transport. 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 out by other airline companies. If the provisions of the new standard were applied to cargo revenue for 2017, the Company's turnover would be expected to grow by USD 6 million against a corresponding increase in operating expenses.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 2 - Basis of preparation of the Financial Statements (cont.)

d. IFRS 15 - "Revenues from Contracts with Customers" (hereinafter – "the New Standard") (cont.):

(3) Interline revenues (continued):

It is noted that while reviewing the effect of the provisions of the New Standard, the Company also reviewed the their impact on the attribution of revenue to customer clubs, on the components of marketing in the sale of frequent flyer points to partners and its impact on the recognition of revenue from handling and change fees, the Company examined the quantitative effect of these issues and found them to be immaterial. Therefore, the accounting policy concerning these matters will not change.

In addition, the standard sets forth extensive disclosure obligations regarding contracts with customers, the significant estimates and the changes thereto, in order to allow the readers of the financial statements to understand the nature, quantity, timing and reliability of the revenue and the cash flows of the Company.

In accordance with the transitional provisions that were elected by the Company's management, the comparative figures in the statement of income will not be adjusted, while the cumulative effect in respect of prior periods (in the amount of USD 36.8 million) will result in an increase in the Company's equity as of January 1, 2018.

The Company does not have any financial covenants, the compliance with which could be affected by application of the New Standard, and it is likewise not expected to have any impact on the Company's agreements.

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

(1) General

The new standard, which will take effect as of January 1, 2019 supersedes IAS 17 "Leases" and the interpretations thereto, and provides that leases (on the part of the lessee) will be treated in a manner similar to the purchase of an asset (excluding leases for periods of less than one year that are immaterial to the company), such that the discounted value of the future lease fees will be recorded as a "right to use the asset," which will be included in the statement of financial position, in the section of non-current assets, and be reduced to profit and loss over the lease term against the recording of a financial liability that reflects a loan from the lessor, which will be measured at reduced cost based on the effective interest method.

In light of this, all of the aircraft leases of the Company that are currently treated as operating 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, will be recognized upon the implementation of the New Standard as assets and liabilities in the Company's statement of financial position.

(2) Impact on the statement of financial position

The table below presents the main effects, as estimated from time to time, as of the date of transition to the New Standard (1.1.20), on the Company's assets and liabilities and its shareholders' equity. This analysis also takes into account lease agreement that were signed by the Company as part of the procurement plan detailed in note 9(d), for aircraft which are expected to enter into service during 2018 and 2019, as well as leases that are expected to expire on the standard's implementation date. Likewise, by virtue of the standard's transitional provisions, leases that will expire during 2019 were not taken into account. Given the fact that Boeing 787 aircraft, which are expected to enter into service during 2019, have a material impact on the Company's statement of financial position, the table also includes the estimated impact on the financial position statement as of December 31, 2019.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 2 - Basis of preparation of the Financial Statements (cont.)**e. IFRS 16 - "Leases" (hereinafter – "the New Standard") (cont.):****(2) Impact on the statement of financial position (cont.):**

Types of leases	Liability in respect of a lease	Asset in respect of right to use	Total increase/ (decrease) in equity
		USD, million	
<u>As of January 1, 2019</u>			
Boeing 737-800 and 767 aircraft	68.6	79.4	10.8
Boeing 787 aircraft	419.4	400.2	(19.2)
Real estate properties in Israel and abroad (including the "El Al Campus")	150.0	135.9	(14.1)
Total	638.0	615.5	(22.5)
Deferred tax effect			5.2
Total decrease in the Company's equity			(17.3)
<u>As of December 31, 2019</u>			
Boeing 737-800 and 767 aircraft	46.1	51.7	5.6
Boeing 787 aircraft	922.3	888.7	(33.6)
Real estate properties in Israel and abroad (including the "El Al Campus")	140.2	122.0	(18.2)
Total	1,108.6	1,062.4	(46.2)
Deferred tax effect			10.7
Total decrease in the Company's equity			(35.5)

(3) Estimated impact on the Company's profit and loss and on its cash flow statement:

The table below includes the estimated impact of implementing the New Standard on the Company's profit and loss for 2019, as well as its cash flows from operating activities for the same year. These estimates have taken into account the same leases that were brought into account when estimating the impact on the Company's assets and liabilities, as set forth above.

Type of lease	Decrease in lease expenses under IAS 17	Increase in depreciation expenses under IFRS 16	Total increase (decrease) in operating profit	Increase in financing expenses under IFRS 16	Total decrease in the pre-tax profit	Increase in cash flows from operating activities
	USD, million					
Boeing 737-800 and 767 aircraft	24.9	27.8	(2.9)	2.5	5.4	18.6
Boeing 787 aircraft	81.2	61.3	19.9	34.9	15.0	46.3
Real estate properties in Israel and abroad (including the "El Al Campus")	18.1	13.9	4.2	8.3	4.1	9.9
Total	124.2	103.0	21.2	45.7	24.5	74.8

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 2 - Basis of preparation of the Financial Statements (cont.)

e. IFRS 16 - "Leases" (hereinafter – "the New Standard") (cont.):

(4) Additional information:

- The discount rates used in the above calculations are based on the lessee's incremental cost of debt (the financing cost relating to the transaction), in each lease, depending on the amount of the lease, its average life and the nature of the leased asset. The discount rates range between 3.1% and 5.5%.
- At this stage, the Company expects that it will apply the standard retroactively and partially, so that as at the transition date, the liability is measured by the current value of the cash flows that are expected to be generated at the date of transition to the new standard, while the right-to-use asset is measured at its amortized value, assuming, as far as the measurement is concerned, that the standard will be applied to the lease from its inception. The cumulative impact of the retroactive implementation, as stated, will be included in the Company's retained earnings on the transition date, as specified above.
- The Company does not have any financial covenants, the compliance with which could be affected by the implementation of the new standard, and it is not expected that the implementation of the standard will have any impact on any of the Company's contracts.
- The above analysis does not include additional leases, in immaterial amounts, in respect of the Company's cars, specified real estate properties overseas and its subsidiaries. The above will be supplemented as part of the Company's preparation to implement the new standard during 2018.
- **It is emphasized that the information presented in this note regarding the effects of first-time implementation of the standard constitutes an assessment, which is based on the current mapping of the Company's lease agreements, and reflects the Company's understanding of the provisions of the standard at this stage. The quantitative data that will be included in the financial statements for the period of initial implementation of the standard may differ from the Company's current assessment. At the same time, in management's opinion, the above analysis is a reliable indication of the Company's understanding of the implications of the new standard on its financial statements, on the aforesaid dates.**
- Regarding the future lease fees, which are expected to be paid by the Company in respect of existing leases (including signed lease agreements for the Boeing 787 aircraft that have not yet come into force), see note 10(e).

Note 3 - Cash and cash equivalents

Cash and cash equivalents include bank deposits available for immediate withdrawal as well as limited term 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 short-term deposits.

Composition:

	As of December 31	
	2017	2016
	USD thousands	
Cash and bank balances	46,612	44,864
Cash equivalents	192,735	135,892
Total cash and cash equivalents	239,347	180,756

El Al Israel Airlines Ltd.**Notes to the Consolidated Financial Statements****Note 4 - Deposits****Composition:**

	As of December 31	
	2017	2016
	USD thousands	
Shorts-term deposits	35,000	20,289
Deposit provided by the Company as security for banking institution.	-	1,425
Deposit due to surplus in a credit fund (1)	9,427	8,485
Deposits provided by the Company as security for aircraft lease agreements	1,766	494
Other	204	185
Total shorts-term deposits	46,397	30,878
Long-term bank deposits	1,874	696
Deposits with service providers	3,828	*2,975
Deposits provided by the Company as security for aircraft lease agreements	19,122	17,598
Total long-term deposits	24,824	21,269

(1) A Nis deposit deriving from the proceeds of option exercises (Series 1) received by the Company as part of the issue of shares, as described in Note 14(c)(2).

(*) Reclassified

Note 5 - Trade and other receivables**a. Accounting policy**

The Company's trade receivables are reviewed for indications of impairment on each balance sheet date. Such impairment occurs when there is objective evidence that as a result of one or more event, the chances of collecting customers' debt have deteriorated. Such evidence may include, *inter alia*, significant financial difficulties on behalf of the debtor or failure to meet current payments.

During impairment, the carrying value of trade receivables is amortized while using an account for doubtful debt provisions. The provision is calculated specifically (the Company does not make a general provision due to materiality; therefore, the implementation of the financial part of IFRS 9 "Financial Instruments", as of the financial statements for Q1/2018, which discusses the impairment of financial assets, is not expected to result in material impact on the Company's financial statements). When the Company estimates that these debts are not collectible, the debts are written off against the provision account.

b. Composition:

	As of December 31	
	2017	2016
	USD thousands	
<u>Customers:</u>		
Open accounts (see (3) below)	105,263	98,976
Credit card companies	33,571	32,868
	138,834	131,844
Less - provision for doubtful debts (most of them over 90 days)	(5,654)	(5,630)
	133,180	126,214
Other receivables (see Section e. below)	49,234	40,460
Total trade and other receivables	182,414	*166,674

* Reclassified

El Al Israel Airlines Ltd.**Notes to the Consolidated Financial Statements****Note 5 - Trade and other receivables (cont.):****b. Composition (cont.):**

- (1) The average credit period for Company services provided is 27 days (in 2016: 27 days).
- (2) The average debt period of overdue trade receivables as of December 31, 2017, is 56 days (as of December 31, 2016 – 57 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 as well as credit risk insurance for some of its business customers. These insurance policies do not cover all the Company's exposure to credit risk.

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. Overdue trade receivables for which no provision for doubtful debts was included:

	As of December 31	
	2017	2016
	USD thousands	
0-90 days	6,846	6,330
Over 90 days	1,559	1,734
Total	8,405	8,064

d. Changes in provision to doubtful debt:

	As of December 31	
	2017	2016
	USD thousands	
Balance at beginning of year	5,630	7,903
Loss from impairment of receivables, net	1,010	1,212
Amounts of doubtful debts written off	(986)	(3,485)
Balance at end of year	5,654	5,630

e. Other receivables:

	As of December 31	
	2017	2016
	USD thousands	
Government institutions	15,510	10,614
Receivables in respect of leased engines overhaul	12,988	14,640
Receivables in respect of surplus expenses	8,564	**7,531
Other receivables	12,172	**/*7,675
	49,234	*40,460

*/** Reclassified

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 6 - Prepaid expenses

Agent commissions referring to revenues not yet recognized (including in respect of Matmid Frequent Flyer points) are included in the financial statements under "prepaid expenses" and recognized as selling expenses in the statement of income, with a commensurate recognition of revenue from the flights in respect of which commissions were paid. Regarding IFRS 15, see note 2(d)(1) above.

	As of December 31	
	2017	2016
	USD thousands	
Current expenses:		
Fees in respect of unused air tickets	13,672	11,972
Fees in respect of Matmid Frequent Flyer Club points	1,902	1,693
Aircraft leasing	-	3,331
Other	7,113	3,596
	<u>22,687</u>	<u>20,592</u>
Non-current expenses:		
Aircraft leasing	6,797	4,327
Fees in respect of Matmid Frequent Flyer Club points	935	1,255
	<u>7,732</u>	<u>5,582</u>

Note 7 - Inventory**Composition:**

	As of December 31	
	2017	2016
	USD thousands	
Jet fuel consumption	6,141	7,170
Materials and foodstuffs	5,079	5,974
Chemicals	1,324	3,959
Duty-free goods	2,118	1,237
	<u>14,662</u>	<u>18,340</u>

Note 8 - Long-term investments**a. Composition:**

	As of December 31	
	2017	2016
	USD thousands	
Associated companies (see b. below)	23,084	22,371
Investments at fair value (see c. below)	670	1,459
Total	<u>23,754</u>	<u>23,830</u>

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 8 - Long-term investments (cont.):**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 may lead to holdings of 25% of Maman's shares if exercised, and the Company is entitled to exercise them immediately and have a material impact, the Company recognizes Maman as an associated company.

The Group examines whether indications for impairment of this investment exist, based on objective evidence that the future cash flows expected from the investment were negatively impacted and since its shares are traded on the Tel Aviv Stock Exchange, an examination is made based on the changes in the price of Maman's shares.

Component of the investments accounted for by the equity method:

	As of December 31	
	2017	2016
	USD thousands	
Maman in respect of shares	16,506	15,093
Maman in respect of options	6,561	7,261
Other	17	17
Total	23,084	22,371

c. Fair value investments:

As of December 31, 2017, the investments include joint ventures, which operate in conjunction with the subsidiary "Cockpit Innovations Ltd." (for additional information see note 21(a)(6)), which in return holds capital instruments in these ventures (mainly start-up companies), as well as an investment in "Sita" in the amount of USD 259 thousands. As of December 31, 2016, this investment amounted to USD 1.2 million.

Note 9 - Aircraft, flight equipment, other fixed assets and intangible assets**a. Accounting policy for write-down and impairment testing of the Company's aircraft and flight equipment:****(1) General:**

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.). 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.

(2) Amortization of the Company's aircraft and engines:

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 the "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.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 9 - Aircraft, flight equipment, other fixed assets and intangible assets (cont.):

a. Accounting policy for write-down and impairment testing of the Company's aircraft and flight equipment (cont.):

(2) Amortization of the Company's aircraft and engines (cont.):

The Company's aircraft are depreciated while being separated into two components with significant cost – the fuselage and the component of the general renovation cost ("overhaul") of the aircraft engine, called "potential." The fuselage, including the part of the engine that is not potential, is amortized on a straight line over its anticipated useful life while taking into account the expected residual value at the end of the period, as it appears on the accepted aircraft price lists, which estimate the value of the aircraft for the year in which the management expects the Company's use of the same aircraft to end. The engine potential is amortized 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 25 years. It is noted that the Company's Boeing 747-400 and 767-300 aircraft, are depreciated in accordance with a plan for their decommissioning by the Company (by 2020), concurrent with the procurement plan set forth below.

During the third quarter of 2017, in view of updated management plans, the Company extended the useful life of some of its Boeing 777 aircraft and accordingly, revised the residual value of said aircraft. As a result of the change in estimate, as stated, depreciation expenses decreased by USD 2.5 million per quarter, commencing from the third quarter of 2017.

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."

(3) Accessories and spare parts:

The cost of consumable and repairable accessories and spare parts is determined using the weighted moving average method and recognized as an expense when these items are issued. In addition, the Company recognizes a provision for the impairment of these spare parts, in accordance with the Company's policy in this regard.

Rotable accessories and spare parts are presented at cost and amortized over their useful life. Accessories and spare parts that are not attributed to a specific fleet are amortized over the average remaining life of the Company's entire aircraft fleet.

(4) Testing for impairment 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.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 9 - Aircraft, flight equipment, other fixed assets and intangible assets (cont.):

a. Accounting policy for amortization and impairment testing of the Company's aircraft and flight equipment (cont.):

(4) Testing for impairment and estimation of the recoverable amount (cont.):

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, a review of the Company's updated forecasts and an examination of the difference between the carrying amount of the aircraft fleet and their price list which is published every six months. If such indications exist, the fleet's recoverable amount is estimated 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 (generally, the aircraft price lists) and the value in use thereof. In estimating value of use, the Company estimates future cash flows expected to arise from use of the aircraft (projected contribution) and their realization at the conclusion of the usage period (with the help of price lists as stated), and deducts them to their current value using a discount rate reflecting the operating risk of the aircraft fleet based on the Company's weighted discount rate.

As of March 31, 2017, after indicators of impairment were identified in the Company's aircraft fleet due to the difference between the price list of the Company's aircraft fleet and their carrying value. As of December 31, 2017, additional indicators of impairment were identified, due to the deterioration in the Company's business results, in relation to the estimated value-in-use as of March 31, 2017. Therefore, the Company calculated the value-in-use of the aircraft fleet as of December 31, 2017.

The main assumptions used in the calculation of the value in use as of December 31, 2017 were:

- (a) The expected contribution from the aircraft fleet was based on the Company's budget for 2018 (less theoretical tax), and the Company's forecasts for the development of its revenues in the years 2019 and 2020, while the results for 2020 are projected forward over the economic life of the aircraft fleet, in accordance with the economic parameters during the forecast period. The cash flow from the Company's aircraft fleet is for a defined and finite period, until the date in which said aircraft will be decommissioned.

Due to the fact that an assessment of value in use was performed for the Company's existing aircraft, and since a significant portion of the Company's aircraft fleet will be replaced with 787 Boeing aircraft (see d. below), a replacement that constitutes a material and extraordinary investment during the course of the Company's business, in a manner that will substantially change the nature of the projected cash flows from the aircraft fleet, including the mix of income and expenses, cash flows that are expected to arise from the same future aircraft were not taken into account, including the projected investments in the purchase and commissioning of said aircraft, and including any decrease in the estimated cash flows from the Company's existing aircraft fleet, as a result of the aforesaid procurement. It is noted that, in calculating the estimated cash flows from its aircraft fleet, had the Company also taken into account the cash flows from the Boeing 787 aircraft (which, as of December 31, 2017, have not been entered into service), the value-in-use would be higher than the calculated value-in-use, due to the operating efficiency of these aircraft. It is further noted that said value-in-use takes into account the impact of the Company's new work plan with respect to European destinations, including the replacement of seats in some of the Company's narrow-body aircraft and the projected investment in respect thereof, a change in the pricing model and the cancellation of the UP brand.

- (b) The useful life of the aircraft is based on the dates of the projected decommissioning of each aircraft, which takes into account, among other, the exit dates of aircraft in the 747 and 767 fleets, as a result of the Boeing 787 aircraft procurement plan set forth above, and with respect to leased aircraft – the projected period of use of these aircraft by the Company, among others, taking into account current lease agreements, the existence of extension options, and based on past experience.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 9 - Aircraft, flight equipment, other fixed assets and intangible assets (cont.):

a. Accounting policy for amortization and impairment testing of the Company's aircraft and flight equipment (cont.):

(4) Testing for impairment and estimation of the recoverable amount (cont.):

- (c) The average weighted discount interest, after tax, of 6.6%, which is equivalent to a pre-tax discount interest of 7.3%.

An assessment made by the Company showed that the recoverable amount of the aircraft fleet exceeds its depreciated cost in the Company's financial statements. Accordingly, no provision for the impairment of aircraft was recorded.

- (5) Regarding critical accounting judgments and key sources for estimating uncertainty that were used to determine the value of assets in the financial statements, see note 2(c)(4) and note 2(c)(5), above.

(6) Amortization of other fixed assets and intangible assets:

The Company's remaining assets are amortized by the straight line method over the expected useful life of different assets or, in the case of leasehold improvements, for the shorter of the useful life and the remaining lease period of the same asset.

b. Composition:

	As of December 31	
	2017	2016
	USD thousands	
Aircraft and flight equipment - amortized cost	1,106,277	*1,089,500
Other fixed assets and intangible assets - amortized cost	93,471	*80,063
	<u>1,199,748</u>	<u>1,169,563</u>

* Reclassified

El Al Israel Airlines Ltd.**Notes to the Consolidated Financial Statements****Note 9 - Aircraft, flight equipment, other fixed assets and intangible assets (cont.):****c. Aircraft and flight equipment:**

	Passenger planes	Engines	Payments on account of planes and engines	Accessories and spare parts	Total
	USD thousands				
Cost:					
As of January 1, 2016	1,641,825	186,879	100,299	*273,364	2,202,367
Classification	96,595	396	(96,991)	-	-
Additions	23,737	24,916	71,287	35,186	155,126
Derecognitions	(28,740)	(3,344)	(12)	(46,271)	(78,367)
As of December 31, 2016	1,733,417	208,847	74,583	*262,279	2,279,126
Classification	1,776	-	(1,776)	-	-
Depreciation of the year	1,788	1,623	112,197	34,926	150,534
Derecognitions	(54,814)	(2,100)		(58,299)	(115,213)
As of December 31, 2017	1,682,167	208,370	185,004	238,906	2,314,447
Accumulated depreciation:					
As of January 1, 2016	864,236	52,578	-	*184,455	1,101,269
Depreciation during the year	94,796	20,383	-	13,724	128,903
Derecognitions	(22,062)	(3,344)	-	(15,140)	(40,546)
As of December 31, 2016	936,970	69,617	-	*183,039	1,189,626
Depreciation during the year	94,370	20,612	-	8,472	123,454
Derecognitions	(54,814)	(1,204)	-	(48,892)	(104,910)
As of December 31, 2017	976,526	89,025	-	142,619	1,208,170
Amortized cost:					
As of December 31, 2017	705,641	119,345	185,004	96,287	1,106,277
As of December 31, 2016	796,447	139,230	74,583	79,240	1,089,500

* Reclassified

In general, most of the Company's aircraft and engines are pledged in favor of the lenders with a first priority fixed and specific charge, including potential and associated rights such as leasing and insurance. The Company is precluded from transferring or registering an additional lien on the assets without the prior consent of the lenders. See note 13(c) below.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

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

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

Aircraft acquisition:

On October 29, 2015, El Al signed an agreement with the Boeing Company ("Boeing") according to which the Company undertook to purchase 4 new 787-9 Dreamliner aircraft and 5 new 787-8 Dreamliner aircraft from Boeing ("the Purchase Agreement" and "the Aircraft," respectively). In accordance with the Purchase Agreement, the Company was granted conditions allowing flexibility regarding the dates the planes were received in such a manner so as to allow compatibility with the Company's requirements from time to time, regarding its aircraft fleet, including the right to convert them to other Boeing aircraft.

In addition, the Company was granted options to purchase 7 additional 787-10 aircraft ("the Option Aircraft"), as long as their delivery date is no later than December 31, 2023. The Company paid non-refundable advance payments for the option planes at a non-material sum. In addition, in a situation in which the Company decides to exercise any of the Option Aircraft, on each exercise date the Company shall have the right to obtain an additional option to purchase a 787-10 aircraft, up to a total of 6 additional planes ("the Additional Option Aircraft"). The Company will pay a non-refundable advance payment near the date the option in question is purchased. The Option Aircraft and the Additional Option Aircraft, if such options are exercised, are expected to be received between 2020 and 2023. It is noted that pursuant to the Purchase Agreement, the Company has the option to cancel the purchase of some of the aircraft, and the Option Aircraft and the Additional Option Aircraft have conversion rights for other 787 series models.

In addition, in September 2016, the Company signed agreements with a foreign company pursuant to which 2 of the 5 787-8 aircraft purchased by the Company from Boeing as stated, would be sold to the foreign company upon their delivery from Boeing and leased back by El Al (sale and re-lease); it is noted that El Al has the right to terminate the sale and re-lease transactions upon the occurrence of certain conditions, as determined in the Agreement and subject to prior notice to the lessor.

Aircraft leasing:

In addition to the Purchase Agreement and the sale and lease agreements as stated above, El Al signed agreements for the leasing of five new Boeing 787-9 Dreamliner aircraft, and two Boeing 787-8 aircraft, as well as an option to lease 2 new Boeing 787-10 Dreamliner aircraft for a period of 12 years. Moreover, in November 2017 the Company entered into agreements with a foreign company for the conversion of 2 Boeing 787-8 aircraft into 787-9 aircraft. In addition, the Company was granted an option to lease 2 additional Boeing 787-9 aircraft in accordance with the terms stipulated in the agreement.

In addition, in January 2018, subsequent to the financial position statement date, the Company entered into an agreement with a foreign company to lease an additional Boeing 787-9 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.

All the leases (including the leases under the sale and re-lease transactions) are for 12-year periods, while regarding some of the aircraft, the Company has an early termination option after ten years, subject to providing prior notice and payment of exit fees, in accordance with the terms set forth in each agreement.

General:

In summary, the Company has agreements for the purchase and leasing of 17 new Boeing 787 Dreamliner aircraft (with an option to purchase additional aircraft), of which 10 are leased aircraft (8 Boeing 787-9 and 2 Boeing 787-8 aircraft) and 7 are owned aircraft (4 Boeing 787-9 and 3 Boeing 787-8 aircraft); however, it is noted that as of the reporting date the Company does not plan to procure 16 aircraft and it is reviewing its right to change, postpone or cancel in relation to one of the 787-8 aircraft.

El Al Israel Airlines Ltd.**Notes to the Consolidated Financial Statements****Note 9 - Aircraft, flight equipment, other fixed assets and intangible assets (cont.)****d. Procurement plan for the acquisition and lease of 787 wide-body aircraft (cont.):****General (cont.):**

As of the reporting date, the Company has received 2 new Boeing 787-9 aircraft, both of which are leased. After the reporting date, 2 additional aircraft were received, one of which is leased while the other is owned by the Company. As specified in section e. below, all the 13 other airplanes (subject to the foregoing, in relation to the number of aircraft which the Company plans to procure), which will be purchased and/or leased by the Company, are expected to be received during the years 2018-2020, and become part of the Company's wide-body aircraft fleet, and are designed to replace the Boeing 747-400 and Boeing 767-300 fleet.

Expected delivery dates for all the aircraft:

Model	Ownership/ leasing	2017	2018	2019	2020	Total
787-9	Leasing	2	2	4	-	8
787-9	Ownership	-	3	1	-	4
787-8	Leasing	-	-	1	1	2
787-8	Ownership	-	-	1	2	3
		<u>2</u>	<u>5</u>	<u>7</u>	<u>3</u>	<u>17</u>

* It is noted that as of the reporting date the Company does not plan to procure 16 aircraft and it is reviewing its right to change, postpone or cancel in relation to one of the 787-8 aircraft.

The estimated cost of the procurement transaction is USD 1.4 billion (once the sale and leasing transaction is completed, as set forth above, the cost is expected to amount to USD 1.2 billion). The payment for each aircraft is made on the date of delivery to the Company, except for an advance payment for 30% of the estimated cost for each aircraft, which is paid at an earlier date, pursuant to the terms of the purchase agreement. Until the financial position statement date, the Company paid a total of USD 142.6 billion in respect of the aforesaid procurement transaction. Regarding loans provided to the Company for the procurement transaction and additional financing taken by the Company subsequent to the financial position statement date, see note 13 below.

With regard to the Company's undertaking for the payment of the minimum lease fees specified in these leases, see note 10 (e) below, and while the expected impact of IFRS 16 "Leases," is also set forth in note 2(e)(2) above.

Logistic support agreement:

In May 2017, the Company signed an agreement with a foreign international company for the receipt of logistic support services for its Boeing 787 aircraft. Under the agreement, the foreign company will provide the Company with services for the management of a component inventory in Israel, supply of components from the foreign company's logistic centers in Israel and overseas as well as component repair and overhaul services. The period of the service agreement is 15 years from the date of signing, and commencing from the fifth year, the Company has the right to terminate the service agreement, pursuant to the terms thereof. The consideration which the Company will pay to the foreign company is primarily based on actual flight hours, and in the Company's assessment could amount to USD 125 million for the entire contract period.

e. Receipt and commissioning of Boeing 787 aircraft and engines:

In August and October 2017, the Company received two Boeing 787-9 Dreamliner aircraft, which are the first to be leased by the Company as part of its procurement plan for wide-body aircraft. These leases will be accounted for as an operating lease (regarding the implementation of IFRS 16, see note 2(e)(2) of the annual financial statements). With regard to the receipt of additional aircraft subsequent to the financial position statement date, see d. below. The aircraft have commenced commercial flights.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 9 - Aircraft, flight equipment, other fixed assets and intangible assets (cont.)**f. Decommissioning of the Boeing 747 aircraft**

In June and December 2017, two Boeing 747-400 aircraft were decommissioned. It is noted that parts of the engines of the above aircraft and other spare parts were dismantled. Some of these components service the Company in its day-to-day operations and some have been sold as follows: the Company entered into an agreement with a foreign company for the sale of three Pratt & Whitney engines of the said Boeing 747-400 aircraft. Following the sale, in the fourth quarter of 2017 a pre-tax capital gains of USD 2 million was recognized (under "other income"), in respect of the sale of one engine, and subject to the completion of the transaction and the maintenance condition of the two remaining engines on the delivery date, the Company is expected to recognize a pre-tax capital gain of USD 2 million in the first quarter of 2018. It is noted that the Company entered into an agreement for the sale of a fourth engine, which was completed subsequent to the financial position statement date, and in respect of which the Company is not expected to recognize a material capital loss or gain.

g. Sale of spare parts

In respect of the sale of the Company's surplus spare parts to a third party, for the amount of USD 2.4 million, during the reported year the Company recognized a capital gain of USD 2 million, under "other income".

h. Other fixed assets and intangible assets:

	As of December 31, 2017		
	Cost	Accumulated depreciation	Balance
	USD, thousands		
Buildings and facilities at Ben Gurion Airport	97,434	62,772	34,662
Computers and office furniture	28,411	18,799	9,612
Machinery and ground equipment	68,152	51,444	16,708
Renovations of leased offices	26,522	24,492	2,030
Vehicles and garage equipment	7,631	5,335	2,296
Owned offices	3,237	2,793	444
Intangible assets (1)	51,228	23,509	27,719
	<u>282,615</u>	<u>189,144</u>	<u>93,471</u>

	As of December 31, 2016		
	Cost	Accumulated depreciation	Balance
	USD, thousands		
Buildings and facilities at Ben Gurion Airport	89,860	59,644	30,216
Computers and office furniture	22,546	12,650	9,896
Machinery and ground equipment	51,720	*34,008	*17,712
Renovations of leased offices	25,865	23,082	2,783
Vehicles and garage equipment	7,084	5,472	1,612
Owned offices	3,237	2,628	609
Intangible assets (1)	34,767	17,532	17,235
	<u>235,079</u>	<u>155,016</u>	<u>80,063</u>

* Reclassified

(1) This balance includes usage rights for security equipment and software purchased by the Company, including their development costs.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 10 - Leases

a. General background and accounting policy:

Upon engaging in a lease, the Company examines in accordance with the terms of the lease whether the lease constitutes a financing or operating lease. Most of the Company's leases are for aircraft, all of which were recognized as operating leases.

As of December 31, 2017, the Company leases 17 aircraft. The remainder of the lease terms range between one year and 12 years. For the lease of aircraft, the Company pays the lessors a fixed monthly sum, with the addition of an amount paid for the maintenance reserves, which are mainly derived from the extent of use of the aircraft, which will be used by the lessor to finance a future repair of the aircraft. Some of the lease agreements do not include a maintenance reserve, and in respect of these aircraft the Company makes provisions based on its estimated liabilities to the lessors for the maintenance of the aircraft. Regarding the signing of agreements for the lease of 787 model aircraft, see Note 9.d above.

In addition, the Company's lease agreements also include leases for additional structures and facilities, including contracts with the Airport Authority as set forth in section b below, and vehicles that are leased by the Company and its subsidiaries.

Lease expenses are recognized using the straight line method over the term of the lease. In lease agreements where no leasing fees, or reduced or increased leasing fees, are paid at the start of the leasing period, the Company recognizes expenses for the minimal leasing fees on a straight line basis for the duration of the lease.

Leasing expenses that are contingent on the extent of use of the leased asset, such as amounts that have to be deposited with the maintenance reserves of leased aircraft, are recognized as a current expense in the period in which the expense is incurred.

Regarding IFRS 16 "leases", see note 2(e)(2) above.

b. Changes in aircraft lease agreements

In January 2017, the Company and a foreign company signed an extension for the lease of a Boeing 767-300 EAL passenger aircraft for an additional 36 month period, as of December 2017. This lease will continue to be accounted for as an operating lease. (Regarding the implementation of IFRS 16 "leases", see note 2(e)(2) above).

c. Agreements with the Israel Airports Authority (hereinafter: "IAA"):

On July 25, 2017, the Company and IAA signed a letter extending the lease agreement, pursuant to which the Company's permit to use the El Al Campus was extended by 25 years, from January 1, 2011 to December 31, 2035 ("the contract period"). The El Al Campus covers an area of 288,000 sq.m., of which buildings covering 82,000 sq.m., used for the Company's operations.

In respect of the contract period, the Company will pay IAA annual usage fees (based on a multi-annual average) of USD 7.1 million (non-capitalized) (USD 180 million (non-capitalized) for the entire contract period) ("Usage Fees"). It is clarified that for the period from January 1, 2011 until the signing date, the Company paid the IAA usage fees on a current basis. The usage fees include payment for use of the land and the buildings and facilities thereon. Pursuant to the letter of extension, the usage fees paid for the buildings and facilities rose by 25% in relation to the original agreement, such that as of January 1, 2025, the Company will pay IAA usage fees totaling USD 11 million in respect of the building and facilities only, for the entire contract period.

The usage fees do not include Company investments during the contract period for the maintenance and renovation of the buildings and facilities in the El Al Campus.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 10 - Leases (cont.):**c. Agreements with the Israel Airports Authority (hereinafter: "IAA") (cont.):**

It is noted that pursuant to the original agreement, IAA has a right to demand that the Company vacate a section of the area and/or building, which might be required for the operation of the airport, its safety, development or security and/or flight security, subject to the terms stipulated in the agreement. The Company does not have an option to terminate the agreement unilaterally.

In addition, the Company has a right to use certain facilities and buildings in Terminal 1 and Terminal 3, including the right to use a warehouse in Ben Gurion Airport (this agreement is effective until 2019) and to use the lounge in Terminal 3 (this agreement is effective until 2024).

d. Amounts recognized as an expense for a lease in profit and loss:

	For the year ended December 31		
	2017	2016	2015
	USD thousands		
Payment for the lease of aircraft and engines (1)	57,269	54,340	57,290
Payment for maintenance reserves	22,382	19,445	19,343
Other leases	23,356	*19,514	*18,909
	<u>103,007</u>	<u>93,299</u>	<u>95,542</u>

* Restated

(1) It is clarified that the expenses presented in this note do not include expenses for "wet leases" (the lease of aircraft with their crew).

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

The following are amounts of payment for the future minimum lease fees in respect of the Company's operating leases, including leases of Boeing 787 aircraft that are expected to be gradually commissioned by the Company in the years 2017-2010. It is noted that these amounts do not include payment for maintenance reserves in respect of the operating lease of aircraft and engines, which are contingent on the extent of use thereof.

	USD thousands
As of December 31, 2017	
Year 2018	90,443
Year 2019	129,607
Year 2020	150,399
Year 2021 and after	1,426,816
	<u>1,797,265</u>

Note 11 - Accounts payable**Current liabilities:**

	As of December 31	
	2017	2016
	USD thousands	
Airport taxes payable	36,433	31,746
Payables in respect of foreign companies' unrealized flight segments (1)	13,079	11,819
Interest payable	2,324	2,211
Deposits received in respect of passenger groups	1,934	1,524
Other payables	14,303	12,558
	<u>68,073</u>	<u>59,858</u>

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 11 - Accounts payable (cont.):

- (1) This balance reflects the amounts of flight tickets sold by the Company, which it then transfers to foreign airline companies that carry out the flights.

Non-current liabilities:

	As of December 31	
	2017	2016
	USD thousands	
Credit balances in respect of average leasing fees	1,254	-
Provisions for future repairs of leased aircraft	472	-
Credit balances in respect of grants for the purchase of fixed assets	4,010	4,499
	<u>5,736</u>	<u>4,499</u>

Note 12 - Unearned revenue

- a. 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 net basis, meaning that 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.

Regarding the frequent flyer programs, the Group has applies IFRIC 13, "Customer Loyalty Programs." Accordingly, sales of flight tickets which entitle the Company's customers to flight points that can be converted to flights on a later date are treated as multi-component transactions, while the payment received from the customer is allocated to the flight component and the points component, based on the fair value of the flight points estimated by the Company. The proceeds attributed to the frequent flyer points will be recognized as income upon performance of the service by the Company in return for the conversion of the points (i.e., an actual flight in respect of the bonus ticket). Until the revenue recognition date, the liability for the frequent flyer point is recognized as unearned revenue.

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).

Regarding the application of IFRS 15 "Contracts with Customers" as of 2018, see Note 2(d)(1) above.

b. Current liabilities:

	As of December 31	
	2017	2016
	USD thousands	
Ticket sales	293,291	254,914
In respect of frequent flyer points	69,035	*58,447
	<u>362,326</u>	<u>313,361</u>

* Reclassified

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 12 - Unearned revenue (cont.):

c. Non-current liabilities:

	As of December 31	
	2017	2016
	USD thousands	
In respect of frequent flyer points	34,597	41,730

El Al Israel Airlines Ltd.**Notes to the Consolidated Financial Statements****Note 13 - Loans from banks and others**

The loans taken by the Company for the purchase of aircraft are initially recognized at the amount raised, after deducting transaction costs and fees, primarily in respect of guarantees provided to the Company by third parties, such as the EX-IM guarantee (see below). After the date of initial recognition, the loans are measured at amortized cost using the effective interest method.

a. Transactions and balances:

	Fixed-rate loans	Variable rate loans (LIBOR)	Loans to finance advance payments on PDP aircraft USD, thousands	Overdrafts	Total
For the year ended on December 31, 2017:					
Annual percentage rate	2.44 - 4.90	1.29-5.59	3.72-3.88	-	-
As of January 1, 2017					
Current maturities	28,508	133,294	-	19,097	180,899
Long-term loans	222,672	173,852	30,000	-	426,524
Total loans	251,180	307,146	30,000	19,097	607,423
Transactions during 2017:					
Receipt of long-term loans	-	(3) 19,250	-	-	19,250
Receipt of PDP loans	-	-	(1) 55,000	-	55,000
Current repayments and changes in overdrawn accounts	(33,442)	(62,185)	-	7,874	(87,753)
Other changes	4,064	(1)	-	-	4,063
Total loans at December 31, 2017	221,802	264,210	85,000	26,971	597,983
Of which: current maturities	33,649	50,304	85,000	26,971	195,924
Long-term loans	188,153	213,906	-	-	402,059
For the year ended on December 31, 2016:					
Annual percentage rate	2.44-4.90	0.74-5.08	2.92-3.69	-	-
As of January 1, 2016					
Current maturities	28,572	73,352	72,051	19,252	193,227
Long-term loans	209,095	230,235	-	-	439,330
Total loans	237,667	303,587	72,051	19,252	632,557
Transactions during 2016:					
Receipt of long-term loans and repayment of PDP	41,000	82,000	(72,051)	-	50,949
Receipt of PDP loans	-	-	30,000	-	30,000
Prepayment of a loan	-	(15,700)	-	-	(15,700)
Current repayments and changes in overdrawn accounts	(32,302)	(61,441)	-	(155)	(93,898)
Other changes	4,815	(1,300)	-	-	3,515
Total loans at December 31, 2016	251,180	307,146	30,000	19,097	607,423
Of which: current maturities	28,508	133,294	-	19,097	180,899
Long-term loans	222,672	173,852	30,000	-	426,524

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 13 - Loans from banks and others (cont.)

b. Changes in the Company's outstanding loans during and after the reported year:

- (1) In February 2017, the Company signed an agreement with a foreign bank to finance advance payments for two new Boeing 787-9 aircraft, which were purchased as part of the procurement plan.

The total amount of the loans is USD 55 million. The loans were provided to the Company by the date of receipt of each aircraft, with a three-month extension option in the case of a delay in the delivery of the aircraft. The loans bear a floating interest of LIBOR plus a margin payable each quarter, and will be repaid upon receipt of each aircraft by means of long-term financing. As collateral for payment of the loans, the Company assigned its rights in the aircraft to the foreign bank under the Purchase Agreement with Boeing.

- (2) In March 2017, the Company contracted with a local bank to refinance a loan taken to pay for the acquisition of the 737-800 aircraft, the outstanding balance of which on the final repayment date was USD 30 million, and a loan taken to pay for the 777-200 aircraft, the outstanding balance of which on the final repayment date was USD 48 million. The new loans were taken for four-year periods, following the repayment dates of the previous loans, which were April 2017 and July 2017, respectively. The two loans bear a floating interest of LIBOR plus a margin payable on a quarterly basis.

- (3) In October 2017, the Company signed an agreement with a foreign bank to finance a replacement jet engine, the Rolls Royce Trent 1000-TEN J, which was received in the fourth quarter of 2017, for the 787-9 Boeing aircraft, which were purchased as part of the Company's wide-body aircraft procurement plan. The loan, totaling USD 19 million, was provided to the Company for a 10-year period. The loan bears a floating interest of LIBOR plus a margin, payable on a quarterly basis.

- (4) On February 23, 2018, subsequent to the financial position statement date, the Company signed an agreement with foreign banks to receive financing in the amount of USD 135 million for the purchase of a Boeing 787-9 aircraft, which was received in March 2018. The financial is composed of a senior loan in the amount of USD 114 million, bearing a 3-month LIBOR plus a margin, to be repaid on a quarterly basis over a period of 12 from the date of receipt of the loan, and a junior loan in the amount of USD 21 million, bearing a 3-month LIBOR plus a margin, to be repaid on a quarterly basis over a period of 6 from the date of receipt of the loan. The weighted interest (margin) on the loans is between 1.50% and 2.50%.

The loans were taken by an SPC ("Special Purpose Company"), which was established as part of the financing agreement, as is customary with this type of transaction.

The loans are secured by a pledge on the aircraft, the assignment of the Company's rights in connection with the insurance on the aircraft and a warranty provided by Boeing for the aircraft and Rolls Royce for the engines.

In addition, the agreement includes customary clauses, such as the lenders' option to call the loans due and payable upon the occurrence of breach events by the Company. The Company has a right to an early or partial repayment (subject to a minimum amount) of the outstanding loans, subject to the terms stipulated by the parties in the agreements. The loans do not include an undertaking to comply with financial covenants.

- (5) In March 2018, subsequent to the financial position statement date, the Company signed an agreement with a foreign bank to finance an advance payment for a new 787-9 aircraft, which was purchased from Boeing as part of the procurement plan (see note 9(d) above), and which is expected to be supplied to the Company in June 2019. The loan, totaling USD 37 million, was provided to the Company for the period ending on July 31, 2019, or until the receipt of the aircraft, whichever is earlier. The loan bears a floating interest of LIBOR plus a margin, payable on a quarterly basis, and will be repaid on the date of receipt of the aircraft by means of long-term financing.

El Al Israel Airlines Ltd.**Notes to the Consolidated Financial Statements****Note 13 - Loans from banks and others (cont.)**

To secure repayment of the loan, the Company will assign its rights to the aircraft to the foreign bank, pursuant to the purchase agreement with Boeing.

c. Credit terms, collateral and debt to collateral ratio

Some of the credit agreements specify that the ratio of outstanding debt to the bank vis-à-vis the market value of the pledged aircraft shall not exceed 80% (see section 1 below). Review of compliance with this ratio will be made once a year (in some agreements – twice a year) based on certain international professional publications regarding the aircrafts' market value. It was also determined that should the actual collateral ratio be lower than the above ratio, the Company will provide additional collateral, or prepay its outstanding bank loans in order to meet the required ratio. As of December 31, 2017, and close to the date of publication of the report, the Company was in compliance with the required debt to collateral ratio.

Below are details on the Company's financing sources, the collateral provided against the loans and, where relevant, requirement for a specific ratio of outstanding balance to the value of collateral:

Source of financing	Outstanding balance As of 12/31/2017	Aircraft and reserve engines as collateral	Requirement for a ratio of outstanding balance to the value of collateral
Local bank (1)	106,096	Three 777-200 aircraft Three 737-800 aircraft One 737-900 aircraft Two 747-400 aircraft (2)	80%
Local bank	35,021	One 737-900 aircraft	80%
Domestic and foreign banks	228,340	Two 737-900 aircraft Three 777-200 aircraft Two reserve engines Three 737-800 aircraft	-
Bonds issued by a Special Purpose Company(3)	128,887	Four 737-900 aircraft	-

- (1) A cross-default mechanism exists between the various loans of the same banking institution.
- (2) The aircraft was taken as collateral at a ratio of 50%.
- (3) Loans taken to finance aircraft and financed by bonds issued by SPCs that are not owned by the Company, and are secured by Ex-Im collateral, 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. In the event that the bonds are not redeemed properly by the Company, and the Ex-Im collateral is realized, Ex-Im shall sell the pledged aircraft and redeem the outstanding balance of the bonds. Inasmuch as the proceeds from the sale of aircraft do not suffice to cover the amount of the collateral, the Company will be required to pay back the balance of the debt to Ex-Im.

It is noted that the Company is permitted to prepay most of the outstanding loans as of December 31, 2017, as customary. In addition, some of the loan agreements taken by the Company stipulate that the bank has a right to demand immediate repayment of the outstanding loans vis-a-vis the relevant bank upon the occurrence of certain events such as mergers or transfers of control without the bank's prior written consent, and upon the occurrence of other standard events as customary in financing transactions.

El Al Israel Airlines Ltd.**Notes to the Consolidated Financial Statements****Note 13 - Loans from banks and others (cont.)****d. Fair value of long-term bank loans from bank at fixed interest:**

	Book value		Fair value (1)	
	As of December 31		As of December 31	
	2017	2016	2017	2016
	USD thousands		USD thousands	
Long-term loans at fixed interest	234,167	267,339	225,646	259,140

(1) The fair value of the loans is based on a calculation of the current value of the cash flows using an interest rate of 2.92% as of December 31, 2017 (as of December 31, 2016: 2.8%), which is customary for loans with similar characteristics. (Level 2 - based on observable data)

e. Liquidity risk:

The following tables specify the Company's outstanding contractual maturities in respect of financial liabilities, which do not constitute financial derivatives. These tables were prepared based on the undiscounted cash flows, according to the earliest date on which the Company may receive the assets or be required to repay the liabilities.

	2018	2019	2020	2021	2022 and thereafter	Total
	USD thousands					
As of December 31, 2017:						
Loan principal and interest payments	185,407	151,353	73,505	55,982	178,994	645,240

The Company has additional future cash flow liabilities arising from future leasing fees as set forth in note 10(e), as well as from the procurement plan specified in note 9(d) above.

The Company's management estimates that repayment of these loans will be based on the Company's positive cash flow arising from and expected to arise from its day-to-day activities in the current business environment in which it operates. Furthermore, the procurement plan of modern and efficient wide-bodied aircraft as stated in note 9(d) above is expected to lead to substantial savings in fuel consumption costs and maintenance expenses, as well as a significant contribution to the Company's ability to meet its obligations, both present and future, arising from the same procurement plan.

* Regarding loans to finance advance payments on the Company's 787-9 Boeing aircraft (pre-delivery payment) in the amount of USD 85 million, a total of USD 30 million was repaid upon receipt of the aircraft subsequent to the financial position statement date, as set forth above, while the outstanding balance is expected to be repaid during 2018, by means of long-term financing which is expected to be provided on the date of receipt of the aircraft later this year.

Additionally, as at December 31, 2017, the Company has balances of cash and cash equivalents as well as short-term available deposits, net of overdrawn accounts, in the total amount of USD 247.3 million.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 14 - Employee benefit liabilities

a. Accounting policy

(1) Post-employment benefits:

Post-employment benefits include liabilities for severance pay, redemption of unused sick days, adaptation grants for senior employees and certain benefits for retirees from the Company. The benefits also include pension payments for certain local employees who are employed in the United States and England. The Company's post-employment benefits are partly defined contribution plans and partly defined benefit plans.

Expenses the Company's liabilities for the deposit of funds within a defined contribution plan are recognized in the profit and loss statement on the date of receipt of the work services for which the Company is required to make the deposit.

Expenses for the defined benefit plan are recognized in the profit and loss statement in accordance with the projected unit credit method through use of actuarial assessments. The present value of the Company's liabilities for the defined benefit plan is determined through discounting the future expected cash flows for the plan with market yields of high-quality corporate bonds denominated in the currency in which the benefits will be paid for the plan and with redemption periods that are close to the projected settlement date of the plan.

In accordance with the Company's accounting policy, the net interest cost (after offsetting the return on the plans' assets) is included in the profit and loss statement within salary expenses. Actuarial profits and losses are recognized as other comprehensive income on the date of creation and will not be reclassified to profit or loss at a later date.

The assets of the various plans (such as a central severance fund) are measured at fair value. Interest income on assets of the plans are determined on the basis of the discount rate of the suitable liabilities and are recognized as profit and loss as part of the net interest cost. The difference between the interest income on assets of the plans and their actual returns is recognized in other comprehensive income and will not be reclassified to profit or loss on a later date.

(2) Other long-term employee benefits:

Other long-term employee benefits are benefits expected to be utilized in a period over 12 months from the end of the period in which the service qualifying for the benefit was rendered.

Other employee benefits include utilization and redemption of sick and rest days, an educational grant for children of employees, as well as jubilee bonuses. These benefits are recognized and measured in the same manner as post-employment benefits, so long as actuarial gains and losses for them are charged to gain/loss upon creation, in lieu of other comprehensive income.

(3) Short-term employee benefits:

Short-term employee benefits are benefits that are expected to be cleared in full within 12 months from the end of the year in which the crediting service was granted by the employee.

Short-term employee benefits include Company liability in respect of current wages and benefits. These benefits are recognized in the profit and loss statement when generated.

(4) Benefits in respect of early retirement plans:

Early retirement plan benefits are recognized when the Company has a practical obligation towards employees in issuing benefits, while not against these workers' material future service. The sum of the liability is determined in accordance with the current value of the cash flows expected due to the liability. When recognizing a liability in the financial statements, the full expense is also recognized for the plan in the Company's profit and loss statement.

(5) Regarding critical accounting judgments and key sources for uncertainty estimates used in determining the value of the liability in the financial statements, see note 2(c)(3).

El Al Israel Airlines Ltd.**Notes to the Consolidated Financial Statements****Note 14 - Employee benefit liabilities (cont.)****b. Composition:**

Composition:

Reference	Currency of the plan	As of December 31, 2017			As of December 31, 2016		
		Current liabilities	Non-current liabilities	Non-current assets	Current liabilities	Non-current liabilities	Non-current assets
		USD thousands					
Short-term employee benefits:							
Payroll, salaries and social benefits	Mainly in NIS	66,057	-	-	52,924	-	-
Post-employment benefits:							
Benefit in respect of severance pay in Israel	c. NIS	-	5,362	70,575	-	-	58,937
Unused sick leave	d. NIS	-	38,584	-	-	35,119	-
<u>Pension funds for employees in the Company's overseas offices:</u>							
United States	e. US USD	-	10,217	-	-	12,830	-
England	GBP	-	7,837	-	-	7,481	-
Benefits for retirees	f. NIS	-	13,070	-	-	8,378	-
Other post-employment benefits	g. NIS	-	6,545	983	-	4,920	716
Other long-term employee benefits:							
Liability for vacation and rest days*	i1 NIS	48,799	-	-	42,682	-	-
Other long-term benefits	i2 NIS	-	4,428	-	-	4,116	-
Severance benefits:							
Voluntary retirement programs	j. NIS	-	1,192	-	-	447	-
Total in the statement of financial position		114,856	87,235	71,558	95,606	73,291	59,653

* It is noted that the liability in respect of vacation 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.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 14 - Employee benefit liabilities (cont.)

c. Benefits in respect of severance pay of 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. As for the agreement signed regarding the status of veteran pilots and the retirement benefits paid thereto, see section b. below.

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, part-time 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, no balances remained in the severance provident funds as well as balances to secure payment of severance benefits to the Company's employees.

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 the actual deposit in the funds, and which is connected to the eligibility of employees who had been 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.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 14 - Employee benefit liabilities (cont.)

c. Benefits in respect of severance pay of employees in Israel:

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

Following the deposits made by the State and the Company, as stated, 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 32.6 million (as of December 31 2017, 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.

As for a NIS 125 million lawsuit filed against the Company by the Ministry of Finance regarding the refund of excess money transferred to the compensation fund in surplus, in light of profits the State claims accumulated for them, see Note 15(b)(27).

Special collective agreement for long-term employees for the deposit of severance pay in the 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 money deposited for them as of December 31, 2010 in the central fund, 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

In February 2017, an agreement was signed between the Company and the Histadrut and workers' union to address the position of senior pilots when reaching the age of 65, when they can no longer continue to serve as active pilots based on Aviation Regulations. Under the agreement, some of the aforesaid pilots will serve as instructors and supervisors, while others will conclude their employment and be entitled to retirement grants in accordance with the determined amounts.

Following this agreement the Company recognized an increase in the severance pay liability and the current service cost in the amount of USD 6.3 million for the whole of 2017 (under operating expenses), which will gradually decrease in subsequent years.

This benefit is recognized in the financial statements prospectively, that is, the service period relating to this benefit begins on the date of signing the agreement and ends on the pilots' retirement date.

(4) Managers and senior officers:

Senior employees, including senior officers are employed under personal employment agreements, while long-term employees are entitled to additional severance pay (secondary severance benefits) 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.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 14 - Employee benefit liabilities (cont.)

c. Benefits in respect of severance pay of employees in Israel:

(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 employees' personal funds 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 for some of the Company's local employees in the US and England:

Some of the Company's local employees in the US and the UK benefit from pension plans ("the Plans"), while the cost of pension of branch employees is paid for by the Company. The cost of the pension is computed as a multiple of the "years of eligibility" for the pension multiplied by the rate of determining salary for pension. Retirement commencing at the age of 65 ordinarily entitles the employee to full benefits. The pension plan assets are managed by a designated body and are invested mainly in marketable securities. The Company has undertaken to cover any deficit that would be created in the value of the funds' assets relative to any actuarial obligation, if any.

Regarding the pension fund in the UK, starting from 2005 the fund does not accept new employees and no addition rights are accumulated pursuant to the same. The US pension fund is also closed to new members; however, there is still accumulation of rights for existing workers entering into the arrangement.

These liabilities are largely financed by plans assets; however, in light of the current deficit in pension plans, the Company is expected to supplement certain amounts in respect of said liabilities from its own sources.

f. Benefits for pensioners:

The Company's retired employees are entitled (subject to seniority), to flight tickets in accordance with the Company's policy, as well as to holiday gifts.

g. Other post-employment benefits:

Other benefits include an adjustment grant to which some of the Company's senior employees are entitled. In addition, in some of the Company's branches, the Company's local employees are entitled to severance pay in accordance with the local law and the Company's agreements. Furthermore, the other benefits include liabilities for severance pay of the subsidiaries.

h. Multi-employer program in a subsidiary

The subsidiary Borenstein Caterers Inc. (USA) participates in a multi-employer pension plan for some of its employees, in which the subsidiary invested a total of USD 395 thousand in 2017. The subsidiary's share in the non-funded liabilities of the plan is USD 12.3 million, so that if the subsidiary ceases to make current payments as stated or withdraws from the plan, it will be required to incur the above amount. The subsidiary intends to continue depositing funds in the plan, and therefore no liability has been recognized in the financial statements in respect thereof.

El Al Israel Airlines Ltd.**Notes to the Consolidated Financial Statements****Note 14 - Employee benefit liabilities (cont.)****i. The quantitative effects of defined benefit plans on the financial statements:**

	Severance pay in Israel	Unused sick leave	Pension funds	Benefits for retirees	Other benefits	Total
	USD in thousands					
Amounts recognized in profit and loss for defined benefit plans						
For the year December 31, 2017:						
Current service cost	8,600	1,997	550	325	721	12,193
Cost of interest	2,785	1,046	2,544	375	247	6,997
Return on the plan's assets based on the discount rate	(4,664)	-	(1,882)	-	(153)	(6,699)
Real return transferred from severance pay to benefits	22	-	-	-	-	22
Exchange rate differences	(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
For the year December 31, 2016:						
Current service cost	1,906	1,972	547	136	408	4,969
Cost of interest	2,651	1,070	2,725	314	286	7,046
Return on the plan's assets based on the discount rate	(4,587)	-	(1,899)	-	(132)	(6,618)
Real return transferred from severance pay to benefits	34	-	-	-	-	34
Exchange rate differences	(1,131)	586	(1,254)	85	42	(1,672)
Other changes	-	-	-	-	114	114
Total	(1,127)	3,628	119	535	718	3,873
For the year December 31, 2015:						
Current service cost	2,176	1,857	607	116	265	5,021
Cost of interest	2,940	1,308	2,702	339	239	7,528
Return on the plan's assets based on discount rate	(4,918)	-	(1,791)	-	(93)	(6,802)
Real return transferred from severance pay to benefits	295	-	-	-	-	295
Exchange rate differences	552	(29)	(360)	(19)	237	381
Other changes during the period	(1,522)	-	-	-	-	(1,522)
Total	(477)	3,136	1,158	436	648	4,901

Expenses for defined benefit plans included in the following sections in the profit and loss statement:

	For the year ended December 31		
	2017	2016	2015
	USD thousands		
Operating expenses (see also section c(3) above)	10,665	3,110	3,936
Selling expenses	298	217	274
Administrative and general expenses	751	546	691
Total	11,714	3,873	4,901

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 14 - Liabilities for employee benefits (cont.)**i. The quantitative effects of defined benefit plans on the financial statements: (cont.)**

	For the year ended December 31, 2017					
	Severance pay in Israel	Unused sick leave	Pension funds	Benefits for retirees	Other benefits	Total
	USD thousands					
Transaction in the present value of the commitment						
Opening balance – present value of the commitment	81,490	35,119	69,960	8,378	7,945	202,892
Current service cost	8,600	1,997	550	325	721	12,193
Cost of interest	2,785	1,046	2,544	375	247	6,997
Actuarial losses*	1,096	127	2,941	3,869	540	8,573
Benefits paid	(17,952)	(3,535)	(3,061)	(603)	(434)	(25,585)
Changes in exchange rates	8,712	3,830	1,883	726	469	15,620
Other changes	(108)	-	-	-	276	168
Closing balance - present value of the commitment	84,623	38,584	74,817	13,070	9,764	220,858
Change in the fair value of the plan's assets						
Opening balance - fair value of the plan's assets	140,293		49,685		3,741	193,719
Return on the plan's assets using the discount rate in effect	4,664		1,882		153	6,699
Re-measurement for the difference between actual return on the plan's assets and the return calculated using the discount rate	4,572		2,631		113	7,316
Contributions by the employer	1,709		4,438		19	6,166
Benefits paid	(16,512)		(3,057)		(95)	(19,664)
Real return transferred from severance pay to benefits	(22)		-		-	(22)
Changes in exchange rates	15,132		1,184		271	16,587
Closing balance - fair value of the plan's assets	149,836		56,763		4,202	210,801
Average duration of commitment (in years)	8.0	8.5		17.9		
Discount rate in percentage	2.39	2.5		3.21-4.25		
Sensitivity analysis for 1% increase in the discount rate	(3,140)	(2,691)		(2,325)		
Sensitivity analysis for 1% decrease in the discount rate	3,549	3,115		2,325		

* Most of the actuarial loss stems from a decline in the discount interest rate. In respect of pension funds, the actuarial loss was offset by an actuarial gain due to lower life expectancy, as specified below.

** The Company's estimate for deposits in 2018 is USD 6 million.

El Al Israel Airlines Ltd.**Notes to the Consolidated Financial Statements****Note 14 - Liabilities for employee benefits (cont.)****i. The quantitative effects of defined benefit plans on the financial statements: (cont.)**

	For the year ended December 31, 2016					
	Severance pay in Israel	Unused sick leave	Pension funds	Benefits for retirees	Other benefits	Total
	USD thousands					
Transaction in the present value of the commitment						
Opening balance - present value of the commitment	89,517	* 35,305	69,184	7,769	7,859	209,634
Current service cost	1,906	1,972	547	136	408	4,969
Cost of interest	2,651	1,070	2,725	314	286	7,046
Actuarial (profits) losses	7,685	(219)	4,275	564	(429)	11,876
Benefits paid	(17,593)	(3,595)	(3,170)	(490)	(368)	(25,216)
Changes in exchange rates	1,466	586	(3,507)	85	76	(1,294)
Other changes	(4,142)	-	-	-	114	(4,028)
Closing balance - present value of the commitment	81,490	35,119	70,054	8,378	7,946	202,987
Change in fair value of plan's assets						
Opening balance - fair value of plan's assets	155,410		47,063		3,430	205,902
Return on the plan's assets according to the discount rate	4,587		1,899		132	6,618
Re-measurement for the difference between actual return on the plan's assets and the return calculated according to the discount rate	(2,181)		1,719		56	(406)
Contributions by the employer	2,185		4,484		151	6,820
Benefits paid	(17,996)		(3,170)		(61)	(21,226)
Real return transferred from severance pay to benefits	(34)		-		-	(34)
Changes in exchange rates	2,597		(2,253)		34	378
Other changes	(4,142)		-		-	(4,142)
Closing balance - fair value of the plan's assets	140,426		49,742		3,742	193,910
Average duration of commitment (in years)	7.5	8	13.1	12		
Discount rate in percentage	3.04	3.21	2.7-4.0	4.03-5.25		
Sensitivity analysis for the 1% increase in the discount rate	(3,224)	(2,452)	(8,031)	(1,685)		
Sensitivity analysis for a 1% decrease in the discount rate	3,643	2,839	9,346	(1,685)		

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 14 - Liabilities for employee benefits (cont.)

i. The quantitative effects of defined benefit plans on the financial statements: (cont.)

Other actuarial assumptions:

The principal actuarial assumptions 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 2.8% and 3.7%, similar to the assumptions made in 2016, in addition to an additional 1% salary increase in 2018, which is not expected as of the reporting date. If the projected rate of increase in wages was higher by one percent compared to the rate taken into account when calculating the commitment, the liability for post-employment benefits (excluding pension) would increase by USD 13.8 million. The above sensitivity analysis was made based on reasonably potential changes in the actuarial assumptions at the end of the reporting period. The sensitivity analysis does not take into account any interdependence between the assumptions.
- The turnover rate is estimated at between 0.5% and 4.1%, depending on the age of the population (with no change from 2016).
- Life expectancy on the basis of which the pension commitments in the US and the UK were estimated was determined based on the relevant mortality tables. In 2017, there was a decrease in the projected life expectancy due to an adjustment in the mortality tables published by the US authorities, which led to actuarial profit of USD 433 thousand.

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 grant for academic studies for children of employees, as well as jubilee benefits for employees reaching 20, 30 and 40 years of seniority at the Company, who are entitled to a grant awarded at the annual "decades ceremony" held by the Company.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 14 - Liabilities for employee benefits (cont.)**j. Other long-term employee benefits: (cont.)****(3) The quantitative impact of other long-term employee benefits on the financial statements:**

	Vacation and rest	Other long-term benefits
	USD thousands	
For the year ended on December 31, 2017:		
Opening balance	42,682	4,116
Amounts recognized in profit and loss for defined benefit plans		
Current service cost	32,368	202
Cost of interest	1,352	166
Exchange rate differences	4,615	400
Actuarial losses (profits)*	5,443	(51)
Total profit and loss	43,778	717
Benefits paid	(37,661)	(404)
Closing balance	48,799	4,429
Average duration of the commitment (in years)	8.7	12.3
* The loss stems from a decline in the interest rate, as well as an increase in the liability for redemption of vacation days, as a result of in the value per day, among others, due to the rise in minimum wages.		
For the year ended on December 31, 2016:		
Opening balance	42,225	4,345
Amounts recognized in profit and loss for defined benefit plans		
Current service cost	29,421	171
Cost of interest	1,638	140
Exchange rate differences	724	48
Actuarial profits	(54)	(260)
Total profit and loss	31,729	99
Benefits paid	(31,272)	(328)
Closing balance	42,682	4,116
Average duration of the commitment (in years)	8.4	*12.7
* Restated		
For the year ended on December 31, 2015:		
Opening balance	42,658	4,159
Amounts recognized in profit and loss for defined benefit plans		
Current service cost	26,484	57
Cost of interest	1,382	42
Exchange rate differences	1,500	2
Actuarial (profits) losses	(2,533)	200
Total profit and loss	26,833	301
Benefits paid	(27,266)	(115)
Closing balance	42,225	4,345
Average duration of the commitment (in years)	8	19

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 14 - Liabilities for employee benefits (cont.)**j. Other long-term employee benefits: (cont.)****(4) Expenses in respect of vacation days included in the following items in the statement of income:**

	For the year ended December 31		
	2017	2016	2015
	USD thousands		
Operating expenses	35,154	25,478	21,547
Selling expenses	2,452	1,777	1,503
Administrative and general expenses	6,173	4,474	3,783
Total	43,779	31,729	26,833

k. Early retirement plans:

	As of December 31	
	2017	2016
	USD thousands	
Commitment in respect of retirement plans	4,605	4,939
Plan assets to finance commitment	(3,413)	(4,492)
Net commitment	1,192	447

L. Additional information:

- (1) During the third quarter of 2017, the Minimum Wage Law of 1987 was amended so that as of December 1, 2017, the minimum wages was raised to NIS 5,300 a month for a full-time position. As a result, the Company is expected to recognize an increase in its payroll expenses, in the amount of NIS 6 million for the calendar year (excluding the impact on actuarial liabilities, which is taken into account as an actuarial loss).
- (2) For information regarding current liabilities for employee benefits provided to key managerial personnel, see note 23(f).

El Al Israel Airlines Ltd.**Notes to the Consolidated Financial Statements****Note 15 - Provisions and contingent liabilities**

In accordance with IAS 37, provisions are included in respect of claims and legal proceedings (including deductions assessments) that are expected to require a negative cash flow (with probably above 50%) which the Company's management believes, based *inter alia* on the opinion of its legal counsels, are appropriate in accordance with the circumstances of the case.

Therefore, the financial statements include appropriate provisions regarding legal proceedings and claims, as stated, against the Company, which the management believes are unlikely to be dismissed or rejected, despite the fact that it denies the aforesaid 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 the publication of the report, legal claims have been filed against the Company (including tax deductions) in the amount of USD 977 million in addition to legal claims that are not quantifiable in monetary amounts. In respect of these claims, the Company has recorded a provision in the financial statements in the amount of USD 39 million. In the opinion of the Company's management, 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 beyond the amounts of the provisions included in the financial statements.

a. Changes in provisions:

	State of Israel for dispute on surplus of severance fund for eligible employees*	Other provisions	Total
	USD thousands	USD thousands	USD thousands
Balance as of January 1, 2016	8,361	2,117	10,478
Additional provisions recognized (including adjustment of existing provisions)	-	7,296	7,296
Amounts that have been used and cancelled during the year	-	(79)	(79)
Effect of the exchange rate	124	27	151
Balance at December 31, 2016	8,485	9,361	17,846
Additional provisions recognized (including adjustment of existing provisions)	-	20,532	20,532
Amounts that have been used and cancelled during the year	-	(512)	(512)
Effect of the exchange rate	941	199	1,140
Balance at December 31, 2017	9,426	29,580	39,006

*See Note 14.c(2) regarding employee severance pay liabilities.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 15 - Provisions and contingent liabilities (cont.)

b. Details of main legal proceedings:

Class actions:

- (1) In February 2013 the Company received a motion to certify a class action filed with the Central District Court (the "Motion") against the Company and against British Airways, Lufthansa and Swiss Air. The motion was filed by "Hatzlacha the Consumer Movement for Promoting a Fair Economic Society" on behalf of customers shipping cargo to or from Israel (with the exception of to and from the U.S.), after no other plaintiff was found, as noted in the Motion. The Motion alleged that there existed a restrictive arrangement to coordinate various elements of cargo shipping prices, published by various authorities around the world in February 2006 and the grounds of the claim are in accordance with the Antitrust Law. The total damages listed in the motion amount to NIS 613 million, of which NIS 473 million is attributed to the Company.

The evidentiary proceedings in the case have concluded and summations have been submitted by the parties. The Company believes, based on the opinion of its legal counsel, that it is more likely than not that the complaint will be dismissed.

- (2) In April 2014 the Company was notified of a motion to certify a class action, filed against it with the Jerusalem District Court ("the Motion"). The key points of the Motion are that buyers who performed transactions with the Company and purchased flight tickets had not received the information on conditions for altering and cancelling flight tickets, as required by law, and that the Company had not met the terms of cancellation and change presented to its customers, but rather operated in accordance with different terms that had not been revealed to them, as claimed by the plaintiff in the Motion. The original motion comprised both a personal amount estimated at NIS 774, and a collective damage estimated at NIS 226 million. On March 23, 2016, the Jerusalem District Court certified the action as a class action. The Company filed a motion for leave to appeal, which was rejected on July 11, 2016. According to the decision, the class of plaintiffs was defined as purchasers of plane tickets through the Company's website alone (and excludes purchasers on alternative channels) who did not receive the information regarding the change and cancellation of plane tickets as required under the law and regulations, who actually requested to change or cancel the plane ticket purchased, and who was not allowed by the Company to do so or from whom the Company collected a fine to do so, who were not notified of the same in advance, and that is not considered to be reasonable cancellation or service fees. The hearing on the claim was held at the Jerusalem District Court, during which an amended statement of claim and an amended statement of defense were filed. Within the amended statement of claim, the plaintiff estimated the damage to the class at between NIS 160 million and NIS 523 million. The parties were referred to an arbitration process, following which the Company reached an understanding with the plaintiff, provided a detailed agreement is signed and the court renders its approval thereto. Accordingly, in respect of this claim, the Company recognized a provision which represents the aforesaid understanding.
- (3) In January 2015 the Company's main offices received a motion to certify a class action, which was filed before the Central District Court ("the Motion"). The Motion was filed against Arkia Israeli Airlines Ltd., Israil Aviation and Tourism Ltd., the Company and the Airports Authority ("the Respondents"). According to the Motion, the Respondents are in violation of their obligations pursuant to the Disabled Persons' Equality Law, 1988, to operate a hearing accessory system with an induction coil in each airport passenger terminal to benefit people with hearing disabilities who use hearing aids. The Motion specifies a personal sum in the amount of NIS 500 and a total sum for the entire class of NIS 83 million. The Company has filed its response and the parties entered into an arbitration process, during which the Company reached an understanding with the counterparties at negligible amounts, provided a detailed agreement is signed and the court renders its approval thereto.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 15 - Provisions and contingent liabilities (cont.)

b. Details of main legal proceedings (cont.):

Class actions (cont.):

- (4) In January 2015 the Company's main offices received a motion to certify a class action, which was filed before the Central District Court ("the Motion"). According to the Motion, it pertains to failure to repay fees and/or port taxes collected by the Company from its customers on the charge date for flight tickets in cases in which the passengers failed to take their flights, in light of the fact that the Company does not transfer the fees and/or port taxes collected from these customers to third parties. The Motion specifies a personal sum of NIS 183 and a total sum for the entire class of NIS 30 million. The Company has filed its response. The Company's management believes, based on the opinion of its legal counsels, that it is more likely than not that the complaint will be dismissed.
- (5) In April 2015, a motion to certify a class action was filed against the Company with the Tel Aviv District Court ("the Motion"). The Motion was filed on behalf of the members of the Company's "Matmid" Frequent Flyer Club (the "Class" and the "Club"). According to the main claims in the Motion, the Company unilaterally changed the terms of the Club in a number of aspects, which undermined the terms and conditioned of the Club and caused substantial financial harm to the value of the points accumulated by the Class. The Motion specifies a personal amount of NIS 7,300 and a total amount for the entire Class estimated by the applicant in the amount of NIS 1.3 billion. The Company filed its response. On November 14, 2017, the Tel Aviv District Court granted the motion. The main remedies demanded by the plaintiffs were: a declaratory relief stating that the changes in the terms of the Club's program were unlawful; a monetary compensation to the class members for the damage caused by the amended terms and conditions of the Club; and alternatively, an injunction instructing the Company to allow club members to use their accumulated points in accordance with the terms of the frequent flyer club prior to the change. The class action group was defined as club members who, on the date of each change in the club's program, held membership points whose value had declined due to said changes. The Company has filed its response to the motion. In respect of this claim, the Company recognized a provision, in line with management's estimates and based on the opinion of its legal counsels. In December 2017, the Company filed a motion with the Supreme Court, for permission to appeal the district court's decision to certify the class action.
- (6) In February 2016 a motion to certify a class action was filed against the Company with the Central District Court ("the Motion"). According to the Motion, the applicant purchased from the Company a plane ticket to the United States, while the flight was actually executed in a "wet lease" arrangement by a Spanish airline. The applicant claims that her personal damage amounts to USD 100, and that the Motion was filed on behalf of all of the purchasers of the Company's plane tickets whose flights were actually carried out by a foreign company in a "wet lease" and who were not notified in advance as required by law (the "Class"), while according to the applicant, the damage amounts to USD 328 per passenger in the Class, based on a calculation performed by the applicant between the prices of the Company's plane tickets and the prices of other airlines' tickets, as claimed by the applicant. The Company has filed its response to the Motion. The Company's management believes, based on the opinion of its legal counsels, that it is more likely than not that the complaint will be dismissed.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 15 - Provisions and contingent liabilities (cont.)

b. Details of main legal proceedings (cont.):

Class actions (cont.):

- (7) In May 2016 a motion to certify a class action was filed against the Company with the Central District Court ("the Motion"). The Motion was filed by two passengers who purchased duty-free products during their flights, through the Company. According to the claim in the Motion, the prices of duty-free products sold by the Company on its airplanes and website, by pre-order, while payment for the products is made during the flight, are presented in US dollars and not Israeli currency, and the conversion is made based on the weekly-updated exchange rate rather than the exchange rate in effect on the trading day prior to the purchase date. The Company has filed its response to the Motion. The Company believes, based on the opinion of its legal counsels, that it is more likely than not that the complaint will be dismissed.
- (8) In August 2016 a motion to certify a class action was filed against the Company with the Central District Court ("the Motion"). According to the allegations specified in the Motion the Company publishes, markets and sells plane tickets based on the flight schedule that it publishes, despite the fact that it does not have sufficient pilots and captains to execute the flight schedule as stated, thereby misleading and luring the public to purchase plane tickets for flights, while the Company knows it will either not be able to carry out some of the flights on the scheduled date or they will be cancelled, or be substantially delayed. The Motion further claims that the Company's flight schedule has increased, while the number of pilots and specifically captains employed in its service grown only slightly, which cannot sustain the flight schedule that was marketed to the public. Likewise, the Company does not notify the ticket buyers in advance, and even refuses to compensate those ticket buyers that were harmed. In the aforesaid Motion, the Class was defined as those who purchased plane tickets from the Company in the seven years preceding the date of filing the Motion, for a specific date as published and marketed by the Company, while in practice, the flight took off following a delay exceeding two hours from the scheduled flight time, due to a lack of pilots, and who were not compensated by the Company. The damage estimated in the Motion for the entire class amounts to "tens of millions of Nis." The Company believes, based on the opinion of its legal counsels, that it is more likely than not that the complaint will be dismissed.
- (9) In November 2016, a motion to certify a class action was filed against the Company with the Tel Aviv Jaffa Central District Court ("the Motion"). According to the allegations in the Motion the Company fails to notify its passengers who are Israeli citizens regarding their entitlement to compensation in case of delay of three or more hours in their flights departing or landing at airports in the European Union as required under the European Union's Directive on passenger compensation (the "European Directive"), does not uphold the other provisions of the European Directive and discriminates between its Israeli passengers and the foreign passengers. The Motion specifies a personal amount of NIS 3,270 and an estimated amount of NIS 50 million for the class group. The Company filed its response for the motion. The Company believes, based on the opinion of its legal counsels, that it is more likely than not that the complaint will be dismissed.
- (10) In November 2016 a motion to certify a class action was filed against the Company with the Tel Aviv Central District Court ("the Motion"). According to the allegations in the Motion the Company and/or its employees are deliberately causing flight delays, since the salary agreements of the Company's pilots encourage them to extend the flights, while hurting consumers who are forced to spend extraneous time in the air and on the ground, losing precious time and over-paying for longer flights. According to the Motion, the class is defined as all the Company's customers who took flights that were unnecessarily delayed by the Company and/or its employees in relation to the minimum time that the flight could have taken (the "Class"). The Motion specifies personal damage in the amount of NIS 3,000, stating that it is difficult to estimate the amount of damage for the Class without data from the Company, while the applicants estimate that the amount at tens of millions of shekels. The Company believes, based on the opinion of its legal counsels, that it is more likely than not that the complaint will be dismissed.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 15 - Provisions and contingent liabilities (cont.)

b. Details of main legal proceedings (cont.):

Class actions (cont.):

- (11) In December 2016, a motion to certify a class action was filed against the Company with the Central District Court ("the Motion"). According to the allegations in the Motion, the Company charges customers that change their plane tickets an additional payment which is the difference between the price of the original flight and the price of an alternative flight, in cases where the alternative flight is less expensive. The Motion claims that the extra charge is a violation of the transport agreement and in breach of the provisions of the Consumer Protection Law. According to the Motion, the class is defined as Company customers who took an alternative flight with a different date or destination which, on the date of the change, was cheaper than the original flight, in the seven years preceding the filing of the Motion (the "Class"). The Motion specifies a personal claim amount estimated at USD 45.6 as well as an estimated amount for the entire Class, which was calculated by the applicant, in the amount of NIS 92 million. The Company filed its response for the motion. The Company believes, based on the opinion of its legal counsels, that it is more likely than not that the complaint will be dismissed.
- (12) In December 2016, a motion to certify a class action was filed against the Company with the Tel Aviv Central District Court, alleging improper discrimination in the collection of membership fees for the "Matmid" frequent flyers club. The Class includes any person who paid the Company for their inclusion in the frequent flyers club. The applicant estimated the amount for the entire class at NIS 60 million. The Company believes, based on the opinion of its legal counsels, that it is more likely than not that the complaint will be dismissed.
- (13) In February 2017, a motion to certify a class action was filed against the Company with the Central District Court. Among others, the motion claims that whenever flights are cancelled or delayed, the Company acts in violation of the Aviation Services Law (Compensation and Assistance for Cancellation of a Flight or Change in Terms), 5772-2012 or in breach of contractual obligations and obligations under the Consumer Protection Law. The class defined in the motion is, *inter alia*, customers of the Company whose flights were cancelled and did not receive a reimbursement of the ticket fees or an alternative flight of their choice, customers of the Company who did not receive assistance and information about their rights to benefits, and customers of the Company that allegedly received a misleading response. The plaintiffs *inter alia* demand declarative reliefs to uphold the provisions of the law as well as financial compensation, and estimated the claim for the entire class at NIS 50 million. The Company filed its response to the motion. In respect of this claim, the Company recognized a provision, in line with management's estimate and based on the opinion of its legal counsels.
- (14) In October 2017, a motion to certify a class action was filed against the Company with the Central District Court. According to the motion, the Company is in breach of the Israel's Aviation Services Law (Compensation and Assistance for Flight Cancellation or Change of Conditions), 5772-2012 ("the Law"), allegedly by failing to meet the deadlines specified in the Law for payment of damages and refund for airline tickets that were cancelled on the grounds stipulated in the Law, and has not paid arrears interest on delayed payment. The applicant has estimated her personal damages at NIS 100 plus USD 200, and damages for the entire group at "millions of shekels". The Company is reviewing the certification motion and will file its response as required. At this preliminary stage, it is impossible to assess the odds of the claim.
- (15) In October 2017, a motion to certify a class action was filed against the Company with the Central District Court. According to the certification motion, the Company does not compensate passengers for damage to their luggage. The amount of the claim is NIS 2.5 million. At this preliminary stage, it is impossible to assess the odds of the claim. It is noted, however, that the Company is insured for luggage damages and has given notice of said claim to the insurance company.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 15 - Provisions and contingent liabilities (cont.)

b. Details of main legal proceedings (cont.):

Class actions (cont.):

- (16) In October 2017, a motion to certify a class action was filed against the Company by the Israeli Consumer Council with the Central District Court. According to the allegations specified in the motion the Company acted in violation of the Aviation Services Licensing Regulations (Transfer, Endorsement and Refund of Travel Documents in Scheduled Air Transport), 1983 which, as argued, came into force in 1983 and were cancelled in 2013, by imposing restrictive conditions in some airline tickets, concerning the refund, transfer and endorsement of said tickets and has acted with negligence and in bad faith while committing misleading and deceptive conduct as well as unjust enrichment. The class group was defined as Company customers who purchased airline tickets prior to July 29, 2013, which were subject to restrictive conditions concerning refund, transfer and endorsement and did not use these tickets or alternatively, wished to refund, transfer or endorse said tickets and as a result were required to pay a fine, cancellation fees or endorsement fees. The motion argued that the remedy cannot be quantified at this stage, but, as shown by the example in the motion, the damage is estimated at USD 40.5 million for the class group, and could potentially be higher. ". The Company is reviewing the certification motion and will file its response as required. At this preliminary stage, it is impossible to assess the odds of the claim.
- (17) In October 2017, a motion to certify a class action was filed against the Company with the District Court in Nazareth. According to the allegations specified in the certification motion, the Company has violated the provisions of the Consumer Protection Law, 1981, by misleading the plaintiff with regard to the standard of services on its flight and has also breached the duty of disclosure, by failing to notify the plaintiff of potential failures in the mechanism of its airline seats. Additional allegations include the tort of negligence as stipulated in the Tort Law and unjust enrichment as the term is defined in the Unjust Enrichment Law, 1979. The class group comprises anyone who purchased El Al airline tickets for the airplane known as "Rishon Lezion", whose seat mechanisms (lighting, media and audio systems, all or part thereof) were defective or out of order, and the Company knew in advance that all or part of the seat mechanisms are faulty, but failed to notify the passengers of said failures. The motion specifies a personal claim in the amount of NIS 1,287.5 and a total class claim in the amount of NIS 16.8 million. The Company is reviewing the certification motion and will file its response as required. At this preliminary stage, it is impossible to assess the odds of the claim.
- (18) In October 2017, a motion to certify a class action was filed against the Company and Diners Club Israel Ltd. ("Diners") with the Haifa District Court. According to the allegations specified in the motion, the Company and Diners, in their advertisements, are deliberately misleading the members of the Frequent Flyer Club ("the Club"), who hold Diners Play Card ("the Card"), regarding the calculation of accumulated Club points that are used in the purchase of airline tickets and in the upgrade or maintenance of Club member status, 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 ("the Monthly Accumulation Limit"). The motion also claims that the Company's Articles of Association, in the section on the Monthly Accumulation Limit, has been amended without notifying the parties involved and that these actions constitute an abuse of flight points as well as abuse of club member status. The motion specifies a personal claim in the amount of NIS 4,970 and a total class claim in the amount of NIS 66 million. Alternatively, the motion includes a personal claim for the amount of NIS 3,000 and a total class claim for the amount of NIS 300 million, in respect of profits from commissions earned on the use of the Diners Play Card to pay government ministries. In addition, the court was asked to issue a declaratory relief against the Company and Diners which, *inter alia* requires them to discontinue any misleading advertisements and to publish the fact that the Articles were amended. The Company is reviewing the certification motion and will file its response as required. At this preliminary stage, it is impossible to assess the odds of the claim.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 15 - Provisions and contingent liabilities (cont.)

b. Details of main legal proceedings (cont.):

Class actions (cont.):

- (19) In October 2017, a motion to certify a class action was filed against the Company with the Central District Court. The class group comprises Company customers who purchased El Al airline tickets and were allocated seats that could be reclined over the past seven years in all the airplane models operated by the Company. The grounds of the certification motion include, among others: breach of the Consumer Protection Law, 1981; breach of the Contract Law (General Section), 1973; and unjust enrichment as the term is defined in the Unjust Enrichment Law, 1979. The plaintiff argues that the damage and inconvenience suffered by herself and the entire class was calculated as the difference between the price of a standard airline ticket in economy class and the price of an airline ticket with "preferred" seats in economy class, which is estimated at 15%-20%. The plaintiff estimates his personal damages at NIS 577, while group damages are estimated at NIS 33 million. The Company is reviewing the certification motion and will file its response as required. In December 2017, the Company filed a motion to transfer the hearing to a court panel which, as argued by the Company, dealt with a similar certification motion, which ended in February 2017 with a court verdict that granted a motion to dismiss the claim. At this preliminary stage, it is impossible to assess the odds of the claim.
- (20) In November 2017, a motion to certify a class action was filed against the Company with the Central District Court. Pursuant to the motion, the Company is in breach of contract and in violation of its duties under the Consumer Protection Law, since it is selling airline tickets with a guarantee to provide a service experience. According to the plaintiffs, such experience has not been lacking in many cases, as the promised entertainment services were not provided to the passengers during the flight. The amount of the claim is NIS 70 million. The Company is reviewing the certification motion and will file its response as required. In December 2017, the Company filed a motion to transfer the hearing to a court panel which is also hearing the certification motion specified in 18 above, since the two motions deal with identical matters. The court granted the Company's application and ordered the hearing to be transferred to the panel as stated. At this preliminary stage, it is impossible to assess the odds of the claim.
- (21) In February 12, 2018, subsequent to the financial position statement date, a motion to certify a class action was filed against the Company with the Lod Central District Court. The main allegations in the motion are that the Company abused its position as a monopoly in the Tel Aviv- Mumbai line, by charging an excessive and unfair price from time-sensitive passengers, and that the absence of an Indian airline from the Tel-Aviv-Mumbai line constitutes a restrictive agreement. In accordance with the motion, the court was asked to issue declaratory reliefs against the Company, requiring it to refund class members in respect of the Company's the unjust enrichment; to issue a mandatory injunction to amend the Tel Aviv-Mumbai flight ticket price, so that the Company will discontinue charging the "unreasonable price in the Tel Aviv - Mumbai line for time-sensitive businessmen and passengers"; and to order the Company compensate the entire class for monetary and non-monetary damages caused by the Company's conduct, as stated. The class group comprises customers who entered into agreement with the Company to purchase airline tickets and/or flight services, which the Company markets and/or sells, for the Tel Aviv-Mumbai line, and who paid an "unfair price", as it is defined in the motion, during the 7-year period preceding the date of the motion and until a verdict is issued by the court. The motion specifies a personal claim in the amount of NIS 11,250 and a total class claim in the amount of NIS 321 million, in accordance with the arguments made therein. The Company is reviewing the certification motion and will file its response as required. At this preliminary stage, it is impossible to assess the odds of the claim.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 15 - Provisions and contingent liabilities (cont.)

b. Details of main legal proceedings (cont.):

Class actions (cont.):

- (22) In February 28, 2018, subsequent to the financial position statement date, a motion to certify a class action was filed against the Company with the Central District Court. The main allegations in the motion are that the Company is charging an unlawful "security fee" (as defined in the motion). The applicant claims that given the State of Israel's participation in the Company's security expenses, which rose to 97.5%, the Company was no longer entitled to charge an \$8 "security fee" (per flight segment) until 2015 and \$4 (per segment) after 2015, and alternatively, should have reduced the "security fee" in line with the State's participation in the Company's security costs, as stated. The motion defined the class group as Company customers that paid a security fee or surcharge (or any other name) in the amount of US\$8 or US\$4 per flight segment, during the 7 years that preceded the date of the motion and until such time as the court issues its decision or the Company discontinues charging the fee, whichever is earlier. Pursuant to the motion, the amount of the personal claim is NIS 145 and the amount of excess charge, which is the total class claim, is estimated at NIS 560 million. In addition, the court was asked to issue a mandatory injunction instructing the Company to discontinue charging a security fee or surcharge, as stated. The Company is reviewing the certification motion and will file its response as required. At this preliminary stage, it is impossible to assess the odds of the claim.

Class action cases that have been concluded:

- (23) Regarding the motion to certify a class action and in the matter of an appeal filed following the ruling of the Haifa District Court to dismiss a motion to certify a class action ("the Ruling") filed against the Company in May 2011, claiming that the Company is overcharging cancellation fees for off-site transactions at a rate exceeding the maximum rate permitted by the Consumer Protection Law, on August 17, 2014 the Supreme Court, in its capacity as a civil court of appeals, ruled against the appeal filed against the Ruling, thus accepting the Company's position. The Supreme Court ruled that the Company may collect cancellation fees in accordance with the Consumer Protection Law for each cancelled flight ticket, even when a number of tickets were purchased as part of a single reservation. On August 31, 2014, the plaintiff filed a motion for additional hearing by the Supreme Court. On September 12, 2017, the Supreme Court handed down its ruling, granting the Company's application that cancellation fees may be charged for each cancelled flight ticket. The court *inter alia* determined that an airline consumer is differentiated from general consumers and that a flight ticket constitutes a personal relationship between the airline consumer and the flight services operator. Therefore, the cancellation of a flight services transaction is in fact the cancellation of a personal flight ticket and as such, "personal" cancellation fees may be charged separately for each ticket, consistent with the Company's policy over the years.
- (24) In April 2016 a motion to certify a class action was filed against the Company with the Jerusalem District Court. According to the main allegations in the motion, the Company does not update its customers that purchase plane tickets by phone of all of the details required under the Consumer Protection Law, 1981 (the "Law"), including the full terms for cancellation and/or change of the flight tickets and the terms of remote sales transactions. The applicant has defined the class of plaintiffs for which the Motion is filed as follows: (a) Any person who purchased a plane ticket through the call center and was not verbally updated or updated in writing of the substantive terms of the transaction, payment terms, cancellation terms and additional terms, during the seven years preceding the filing of the Motion and until the date of the decision therein; (b) any person who purchased a plane ticket through the call center and was not updated of the information set forth above and contacted the Company with a request to cancel or modify the plane ticket or its terms, but was prevented by the Company from doing so or was charged a financial payment of which the purchaser was not informed verbally upon the execution of the transaction, or thereafter in writing, during the seven years preceding the date of the Motion and until the date of the decision therein.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 15 - Provisions and contingent liabilities (cont.)

b. Details of main legal proceedings (cont.):

Class action cases that have been concluded (cont.):

(24) Continued:

The Motion specifies a personal sum of NIS 987 and a total sum for the entire class of NIS 105 million. On June 28, 2017, the court granted the motion to withdraw from the case which was filed by the parties, giving it the force of a judgment ("the Motion"). According to the Motion, the applicant withdrew his allegations, so that the motion to certify the class action and his own personal claim were dismissed, and the Company was not required to retract its statement that it is in compliance with the provisions of the Law and that it informs its passengers of the fees charged on the cancellation and/or change of flight tickets, both orally and in writing. Pursuant to the Motion, the parties agreed that the Company would take action to improve the notification of customers that buy flight tickets through the Company's call center, regarding the terms of cancellation and amendment of tickets, both orally and in writing. In addition, it was agreed that the Company would compensate the plaintiff and pay legal fees to the plaintiff's attorney in a negligible amount.

- (25)** In July 2017, a motion to certify a class action was filed against the Company with the Lod District Court. According to the motion, the Company has been misleading its customers by advertising that members of El Al's Frequent Flyer Club ("the Club"), who accumulate Club points, whether on Company flights or by converting credit card points, would be able to upgrade their flight seats, in addition to other benefits, while in practice, as contended by the motion, the Company has no intention to uphold its guarantee and has been allocating seats for upgrade based on commercial/business considerations. The motion further argues that the Company's advertisements do not explicitly state what the seat upgrade arrangement includes and its advertisements do not comply with the Consumer Protection Law, 1981. The motion claims damages in the average amount of USD 1,200 per customer as well as estimated damages for the group, which the applicant defines as any customer who, in the seven years prior to the motion filing date, became a Club member and accrued club points, in the amount of USD 120 million. On February 12, 2018, subsequent to the financial position statement date, the applicant filed a motion to withdraw and a verdict was issued granting the motion to withdraw, with no fee imposed on the Company.

Details of other key legal proceedings:

- (26)** 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 requested 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. The Company filed a statement of defense. On April 11, 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. On July 30, 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 respect of this claim, the Company recognized a provision based on management's estimate and the opinion of its legal counsels.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 15 - Provisions and contingent liabilities (cont.)

b. Details of main legal proceedings (cont.):

Details of other key legal proceedings (cont.):

- (27) 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 between the proceeds of the issuances of 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. The Company filed a statement of defense on November 30, 2014, and the State filed a statement of response on December 28, 2014.

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, and due to the fact that the surplus in the severance pay fund (NIS 32.6 million) was deposited in a separate account, 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.

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. The parties are required to file amended statements of claim.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 15 - Provisions and contingent liabilities (cont.)

b. Details of main legal proceedings (cont.):

Details of other key legal proceedings (cont.):

- (28) In November 2015, a lawsuit was filed against the Company with the Central District Court in the amount of USD 20 million. The main the 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 Company believes, based on the opinion of its legal counsel, that it is more likely than not that the lawsuit will be dismissed.
- (29) In December 2016, the Company received assessments by the Securities Authority and the Ramla Assessment Officer, further to a tax deduction audit for the calculation of wage tax and deductions and employee expenses in the years 2011 and 2012, based on which the Company was required to pay a total of NIS 33 and NIS 28 million, respectively (approx. USD 9 million and USD 7 million, respectively). On February 26, 2018, subsequent to the financial position statement date, the Company entered into an agreement with the assessment officer pursuant to which Company would pay, in respect of assessments for the years 2011-2013 (although no official assessment was received for the 2013 tax year) and in respect of daily allowance payments to the air crew in the years 2014-2017, a total amount of NIS 75 million (USD 21.6 million). In accordance with the settlement agreement and based on the opinion of the Company's legal counsels, in 2017 the Company recognized a provision in the amount of USD 17.4 million, under operating expenses, in addition to the provisions recognized in the Company's financial statements as of December 31, 2016. Of this amount, a provision for USD 14.2 million was recognized in the fourth quarter of 2017, while the remaining amount was recognized in the nine-month period which ended on September 30, 2017. The Company also recognized an additional tax expense of USD 0.5 million, due to a decrease in its tax loss carryforward in respect of prior years following the aforesaid settlement.

El Al Israel Airlines Ltd.**Notes to the Consolidated Financial Statements****Note 16 - 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, 2017, 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 at January 1, 2017	Recognized in profit or loss	Recognized in other comprehensive income	Balance at December 31, 2017
	USD thousands			
Timing differences:				
Fixed assets	(180,611)	6,355	-	(174,256)
Derivative financial instruments	(5,482)	-	1,279	(4,203)
Provisions, doubtful debts and liabilities in respect of employee benefits	12,700	7,247	(626)	19,321
Total	<u>(173,393)</u>	<u>13,602</u>	<u>653</u>	<u>(159,138)</u>
Unutilized tax losses and benefits:				
Losses for tax purposes*	87,175	(15,270)	-	71,905
Total	<u>(86,218)</u>	<u>(1,668)</u>	<u>653</u>	<u>(87,233)</u>

	Balance as of January 1, 2016	Recognized in profit or loss	Recognized in other comprehensive income	Balance at December 31, 2016
	USD thousands			
Timing differences:				
Fixed assets	(205,849)	25,238	-	(180,611)
Derivative financial instruments	10,784	233	(16,499)	(5,482)
Provisions, doubtful debts and liabilities in respect of employee benefits	15,618	**(5,844)	2,926	12,700
Total	<u>(179,447)</u>	<u>19,627</u>	<u>(13,573)</u>	<u>(173,393)</u>
Unutilized tax losses and benefits:				
Losses for tax purposes*	118,880	(31,705)	-	87,175
Total	<u>(60,567)</u>	<u>*** (12,078)</u>	<u>(13,573)</u>	<u>(86,218)</u>

* The balance of the Company's carryforward tax losses at the end of 2017 is USD 312 million. For the entire amount, the Company recognized a tax asset in its financial statements (at the end of 2016: USD 379 million).

** During 2016, the subsidiaries recognized an expense in the amount of USD 688 thousand for current taxes.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 16 - Income tax (cont.)**b. Effective tax:**

	For the year ended December 31		
	2017	2016	2015
	USD thousands		
Profit before taxes on income and before the distribution of associated companies' profits - without revaluation of Maman options	7,774	91,815	143,768
Statutory tax rate	24.0%	25.0%	26.5%
Tax expenses based on the statutory tax rate	1,866	22,954	38,099
Additional tax in respect of:			
Non-deductible expenses (see note 15(b)(29))	1,049	353	149
Adjustments for changes in tax rates (see section c(3) below)	(347)	(11,140)	-
Other provisions	480	599	(191)
Total income tax presented in the statement of income	3,048	12,766	38,057

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), 5746-1986, 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), 5729-1969 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%.

(3) Changes in the tax rates during the year:

On January 4, 2016, the Knesset plenum approved the Amendment to the Income Tax Ordinance (No. 216), 5776-2016, which determined, *inter alia*, the reduction of the corporate tax rate as of January 1, 2016 and thereafter by 1.5%, to a tax rate of 25%. This revision is reflected in the Company's financial statements in the reports of the first quarter for 2016. Additionally, on December 22, 2016, the Knesset plenum approved the Economic Efficiency Law (Legislative Amendments to Reach Budgetary Objectives for the 2017 and 2018 Budget Years), 5777-2016, which prescribed, *inter alia*, the reduction of the corporate tax rate from 25% to 23% in two increments. The first increment lowers the tax rate to 24% as of January 2017 while the second increment lowers it to 23% as of January 2018.

d. Final assessments:

The Company has received tax assessments considered final up to and including the 2002 tax year and in addition, the Company has tax assessments considered final up to and including the 2012 tax year.

Regarding assessments for tax deductions and an agreement with the assessment officer, see note 15(b)(29).

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 17 - Capital and surplus**a. The Company's share capital:**

	Registered		Issued and 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, 2017				
and 2016	1	1,000,000,000	1	495,719,135

b. The State's special share and the associated rights:

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;
- Keeping 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.

c. Dividend:

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

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 present as well as projected liabilities and taking into account its liquidity, and present as well as future 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.

The following are details about the dividend distribution that occurred during the year:

On April 27, 2017, the Company declared a distribution of dividend in the amount of NIS 0.73 (USD 0.02) per each ordinary share of NIS 1 p.v. The total dividend amount was NIS 36.2 million (USD 9.9 million). The ex-dividend date was set for May 9, 2017, and the dividend was paid on May 21, 2017.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 18 - Derivative financial instruments and hedge accounting:

a. Management of financial risks and their origins:

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 mostly NIS salary expenses. The Company also has certain exposure, limited in scope, to other currencies, mainly due to the surplus of receipts over payments in these currencies. In addition, the Company also bears interest risk deriving from loans taken at variable interest.

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 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, 2017, the Company's derivative instruments are designated as cash flow hedging instruments 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.

b. Accounting policy:

As of 2015, the Company is implementing IFRS 9 (2013) early, which enables the implementation of various provisions in certain cases from those required in accordance with IAS 39. 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 on which the results of the hedging transaction are charged to the profit and loss statement, the results of the jet fuel hedging transactions are charged to operating expenses, while forward contracts for the protection of the NIS/USD exchange rate are charged to salary expenses, constituting the projected hedged transaction for this matter.

When the hedging by options is made using their internal value only, the component of time in respect of these options will also be recorded 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 terms prior.

Pursuant to the provisions of IFRS 9, the Company is permitted to hedge the changes in the prices of jet fuel only for the specific risk of changes in the raw material price (crude oil), for example, instead of hedging the entire change in the price of jet fuel (including changes in the margins of marketing factors or the cost of transportation), as performed under the provisions of IAS 39. Furthermore, the examination of the effectiveness of the hedging is currently performed by a principle test based on "economic ratios," when the assessment of the effectiveness of the hedging is not required in advance.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 18 - Derivative financial instruments and hedge accounting (cont.):**c. Composition of derivative financial instruments in the statement of financial position:**

As of December 31, 2017					
Contractual payment (receipt) date	Nominal amount	Current assets	Non- current assets	Total	
USD thousands					
Derivative financial instruments designated as hedged items:					
Jet fuel hedging transactions	1/18-9/19	62,244	12,919	3,721	16,640
Interest hedging transactions*	7/19-7/21	174,885	-	1,645	1,645
Total assets for derivative financial instruments			12,919	5,366	18,285

* Reflects the amount of the principal

	As of December 31, 2016				
	Contractual payment (receipt) date	Nominal amount	Current assets	Non- current assets	Total
		USD thousands			
Derivative financial instruments designated as hedged items:					
Jet fuel hedging transactions	1/17-12/18	56,061	17,754	3,980	21,734
NIS-dollar exchange rate hedging	2/17-6/17	75,061	205	-	205
Interest hedging transactions	4/17-7/19	*105,720	-	980	980
Total assets for derivative financial instruments			17,959	4,960	22,919

* Reflects the amount of the principal

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 18 - Derivative financial instruments and hedge accounting (cont.)

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:

- o For the coming month the Company shall hedge no less than 60% and no more than 75% of its jet fuel consumption.
- o These percentages will decrease by 5% each month until the 12th month.
- o For the 13-18th months, management will be given the option of hedging up to 20% of the Company's expected jet fuel consumption (with no minimum hedging obligation).
- o For the 19-24th months, management will be given the option of hedging up to 10% of the Company's expected jet fuel consumption (with no minimum hedging obligation).

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 (85%-90%), 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, 2017, the Company's degree of hedging, as approved by the committee, was below the minimum level defined in the policy set forth above with respect to the period of January- June 2018, and above the maximum level for the period of November - December 2018. As of the reporting date, the Company had commitments for the hedging of jet fuel prices at about 44% of the consumption expected in 2018 and 10% of the consumption expected for 2019.

The following table presents the impact of the 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 capital 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).

El Al Israel Airlines Ltd.**Notes to the Consolidated Financial Statements****Note 18 - Derivative financial instruments and hedge accounting (cont.)****d. Jet fuel derivatives (cont.):****For the year ended December 31, 2017:**

	Impact on profit and loss for the year	Impact on other comprehensive income for the year	Effect on the Company's equity	Cash flows in respect of derivatives	Increase in asset / decrease in liability (decrease in asset / increase in liability)
	USD thousands				
<u>Jet fuel derivatives</u>					
Balance of jet fuel derivatives as of January 1, 2017					21,734
Revaluation of transactions that were designated as hedging instruments for accounting purposes	-	3,471	3,471	-	3,471
Payment of transactions that were designated as hedging instruments for accounting purposes	8,696	(8,696)	-	8,696	(8,696)
Payment of premiums for hedging instruments				(131)	131
Total changes in jet fuel derivatives	8,696	(5,225)	3,471	8,565	(5,094)
Balance of jet fuel derivatives as of December 31, 2017					16,640
Potential impact of 15% increase / (decrease) in jet fuel prices on the fair value of derivatives at the end of the year (in USD millions)	-	(18.4)/23.7	(18.4)/23.7	-	18.4/(23.7)

For the year ended December 31, 2016:

	Impact on the profit and loss for the year	Impact on other comprehensive income for the year	Effect on the Company's capital	Cash flows in respect of derivatives	Increase in asset / decrease in liability (decrease in asset / increase in liability)
	USD thousands				
<u>Jet fuel derivatives</u>					
Balance of jet fuel derivatives as of January 1, 2016					(42,186)
Revaluation of transactions that were designated as hedging instruments for accounting purposes	-	31,936	31,936	-	31,936
Payment of transactions that were designated as hedging instruments for accounting purposes	(31,984)	31,984	-	(31,984)	31,984
Total changes in jet fuel derivatives	(31,984)	63,920	31,936	(31,984)	63,920
Balance of jet fuel derivatives as of December 31, 2016					21,734
Potential impact of 15% increase / (decrease) in jet fuel prices on the fair value of derivatives at the end of the year (in USD millions)	-	(23.4)/27.1	(23.4)/27.1	-	(23.4)/(27.1)

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 18 - Derivative financial instruments and hedge accounting (cont.)**e. Currency risk:**

Most of the Company's revenues 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 shekel/dollar exchange rate affects the Company's shekel expenses in dollar 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). Any change in the shekel-dollar exchange rate affects the Company's balance sheet balances, due to the excess of liabilities over financial assets, as stated. Thus, a 10% decline in the exchange rate would lead to an expense of USD 3.8 million, due to the revaluation of balances in the statement of financial position.

According to its policy, the Company hedges up to 75% of its estimated cash flow exposure to the NIS for the year ahead. The extent of the hedging is determined at management's discretion. As of December 31, 2017, the Company does not hold any derivatives for the purpose of hedging its exposure to the exchange rate.

Below is the impact of the Company's shekel-dollar derivatives on the profit and loss, other comprehensive profit, equity and cash flows for 2017.

For the year ended December 31, 2017:

	Impact on profit and loss for the year	Impact on other comprehens ive income for the year	Effect on the Company's equity	Cash flows in respect of derivatives	Increase in asset / decrease in liability (decrease in asset / increase in liability)
	USD thousand				
<u>Exchange rate derivatives</u>					
Balance of NIS-dollar derivatives as of January 1, 2017					205
Revaluation of transactions that were designated as hedging instruments for accounting purposes	-	4,600	4,600	-	4,600
Payment of transactions that were designated as hedging instruments for accounting purposes	4,805	(4,805)	-	4,805	(4,805)
Total changes in exchange rate derivatives	4,805	(205)	4,600	4,805	(205)
Balance of exchange rate derivatives as of December 31, 2017					-

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 18 - Derivative financial instruments and hedge accounting (cont.)**e. Currency risk (cont.):****For the year ended December 31, 2016:**

	Impact on profit and loss for the year	Impact on other comprehens ive income for the year	Effect on the Company's equity	Cash flows in respect of derivatives	Increase in asset / decrease in liability (decrease in asset / increase in liability)
	USD thousand				
<u>Exchange rate derivatives</u>					
Balance of NIS-dollar derivatives as of January 1, 2016					616
Revaluation of transactions that were designated as hedging instruments for accounting purposes	-	1,986	1,986	-	1,986
Payment of transactions that were designated as hedging instruments for accounting purposes	2,397	(2,397)	-	2,397	(2,397)
Total changes in exchange rate derivatives	2,397	(411)	1,986	2,397	(411)
Balance of exchange rate derivatives as of December 31, 2016					205

f. Interest rate 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 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 scope of up to 50% of its total exposure for a period of up to five years.

The hedging policy is applied by creating an effective mix between fixed interest loans and variable interest loans and by entering into interest rate swaps.

Below is the impact of the Company's interest rate derivatives on the profit and loss, other comprehensive profit, equity and cash flows for 2017. The fair value of interest rate hedges, as of the financial position statement date, was determined using standard interest curves (Level 2).

El Al Israel Airlines Ltd.**Notes to the Consolidated Financial Statements****Note 18 - Derivative financial instruments and hedge accounting (cont.)****e. Interest rate risk (cont.):****For the year ended December 31, 2017:**

	Impact on profit and loss for the year	Impact on other comprehensive income for the year	Effect on the Company's equity	Cash flows in respect of derivatives	Increase in asset / decrease in liability (decrease in asset / increase in liability)
	USD thousands				
<u>Interest rate derivatives:</u>					
Balance of interest rate derivatives as of January 1, 2017					980
Revaluation of transactions that were designated as hedging instruments for accounting purposes	-	641	641	-	641
Payment of transactions that were designated as hedging instruments for accounting purposes	(24)	24	-	(24)	24
Total changes in interest rate derivatives	(24)	665	641	(24)	665
Balance of interest rate derivatives as of December 31, 2017					1,645
Potential impact of 100% increase / (decrease) in the interest rate on the fair value of derivatives at the end of the year (in USD millions)	-	(3.6)/3.5	(3.6)/3.5	-	3.6/(3.5)

El Al Israel Airlines Ltd.**Notes to the Consolidated Financial Statements****Note 19 - Supplementary information on the statement of income****a. Operating income:**

See note 12 regarding the Company's accounting policy for recognizing income from passenger flights and unearned income.

	For the year ended December 31		
	2017	2016	2015
	USD thousands		
Passenger flights	1,882,437	1,827,805	*1,825,369
Less - discounts	(3,386)	(4,722)	(4,291)
	<u>1,879,051</u>	<u>1,823,083</u>	<u>1,821,078</u>
Cargo and mail transport (in the body of passenger planes and on the cargo plane)	152,806	150,441	169,796
Other	65,141	64,904	*63,167
Total	<u>2,096,998</u>	<u>2,038,428</u>	<u>2,054,041</u>

* Reclassified

b. Operating expenses:

	For the year ended December 31		
	2017	2016	2015
	USD thousands		
Fuel	426,842	386,048	480,715
Payroll and related expenses	440,184	*374,989	351,397
Airport fees and services	212,132	198,983	192,534
Aircraft maintenance, flight equipment and ground equipment	112,415	110,014	101,663
Air passage and aerial communications	89,782	88,686	87,957
Depreciation	143,186	143,081	127,739
Leasing fees for planes and engines	116,499	158,604	96,057
Food and provisions	57,225	52,296	47,888
Air crew expenses	64,188	62,933	57,148
Security expenses less State participation (1)	4,028	3,465	3,208
Other operating expenses	82,179	59,318	46,538
Total	<u>1,748,660</u>	<u>1,638,417</u>	<u>1,592,844</u>

(1) Participation in security expenses - the rate of the State's participation in the Company's security expenses in 2017, 2016 and 2015 was 97.5%.

* Reclassified

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 19 - Supplementary information on the statement of income**c. Selling expenses:**

	For the year ended December 31		
	2017	2016	2015
	USD thousands		
Commissions to agents and credit card companies	106,636	102,864	107,668
Payroll and related expenses	51,455	44,881	44,796
Advertising and public relations	18,382	12,835	13,658
Expenses in respect of distribution systems	20,015	*19,361	*17,630
Other selling expenses	12,608	*12,624	*11,159
Total	209,096	192,565	194,911

* Reclassified

d. Administrative and general expenses:

	For the year ended December 31		
	2017	2016	2015
	USD thousands		
Payroll and related expenses	70,022	*62,209	61,210
Professional services	8,193	7,174	6,320
Communication	3,111	2,352	1,419
Rent and office maintenance	7,582	10,111	9,759
Insurance	2,050	1,740	1,622
Other	22,578	15,213	12,907
Total	113,536	98,799	93,237

* Reclassified

e. Other expenses (income), net:

	For the year ended December 31		
	2017	2016	2015
	USD thousands		
Expenses in respect of employee retirement plans, net (See note 14(k))	731	763	5,509
Capital gain on sale of fixed assets (see note 9(f) and 9(g))	(3,998)	(1,680)	(2,043)
Capital gain from the sale of holdings in an associate	-	(1,164)	-
Other	(4)	122	(184)
Total	(3,271)	(1,959)	3,282

El Al Israel Airlines Ltd.**Notes to the Consolidated Financial Statements****Note 19 - Supplementary information on the statement of income****f. Financing expenses:**

	For the year ended December 31		
	2017	2016	2015
	USD thousands		
Interest on loans (1)	19,054	16,248	15,617
Interest rate hedging expenses	24	-	216
Loan raising fees and other banking expenses	4,907	5,348	7,067
Exchange rate differences in respect of non-dollar balances	-	2,614	3,920
Total	23,985	24,210	26,820

(1) In 2016 – includes profit from early payment of a loan in the amount of USD 1.3 million

g. Financing income:

	For the year ended December 31		
	2017	2016	2015
	USD thousands		
Interest on short-term bank deposits	2,040	1,077	236
Exchange rate differences in respect of non-dollar and other balances	1,443	6	51
Total	3,483	1,083	287

Note 20 - Segment reporting**a. General:**

Operating segments are identified based on internal reports, which are reviewed on a regular basis by the chief operational decision maker for the purpose of allocating resources and assessing the performance of the operational sectors, as follows (the Company's chief operating decision maker does not receive reports on the measurement of sectors assets and therefore this information is not included in the sector reporting):

Sector A – passenger aircraft activity including revenues (without deducting discounts) from the transport of passengers including baggage, transporting freight in the body of passenger aircraft, mail transport and the contribution from the sale of duty-free products.

Sector B – cargo aircraft activity includes revenues from airborne cargo shipping fees. In this area of activity, the Company offers cargo transportation services using a cargo plane (and occasionally through the use of leased aircraft and their crew – “wet leases”) from Israel to destinations abroad and from destinations abroad to Israel.

The Company's other activities include income from the Sun D'Or subsidiary, income from providing maintenance services to foreign entities, and services and additional income such as the lease of equipment, membership fees of passenger clubs, loading and unloading services, and more. As of the first quarter of 2017, the Company has revised segment reporting to the Company's Chief Operating Decision Maker ("CODM"), so that revenues from Sun D'Or are presented in full under the "Others" segment, in lieu of a portion of the revenue which is presented under the "Passenger Airline" segment. The Company has updated the operating segments notes accordingly, including adjustment of comparative data.

El Al Israel Airlines Ltd.**Notes to the Consolidated Financial Statements****Note 20 - Segment reporting (cont.)****b. Analysis of revenues and results by operating segments:**

Segment income represents the contribution produced by the segment, as follows: revenue generated by the operating segments net of expenses involved in the operation of passenger and cargo aircraft, which *inter alia*, includes fuel expenses (including the impact of hedging), depreciation expenses, fees, variable maintenance costs, air navigation and communication, passenger food and supplies, aircraft leasing fees, discounts given to passengers and commissions paid to travel agents, air crew expenses including wages and variable security costs.

Unallocated expenses include mainly payroll expenses, which are not attributed to the Company's operating activities and other fixed expenses.

	For the year ended December 31, 2017				
	Passenger aircraft	Cargo aircraft	Other	Adjustments	Total
	USD thousands				
Income:					
Revenue from external customers	*1,880,079	64,454	122,230	30,235	2,096,998
Total segment revenues	<u>1,880,079</u>	<u>64,454</u>	<u>122,230</u>	<u>30,235</u>	<u>2,096,998</u>
Segment results					
Unallocated expenses	<u>325,839</u>	<u>729</u>	<u>27,148</u>	<u>-</u>	<u>353,716</u>
					<u>(324,739)</u>
Operating profit					<u>28,977</u>
Financing expenses					(23,985)
Financing income					3,483
The Company's share of the profits of associated companies and revaluation of options in respect thereof					<u>243</u>
Profit before income tax					<u>8,718</u>

* Including revenue from cargo and mail in the body of the passenger planes in the amount of USD 88,351 thousands.

In 2017, the Company allocated depreciation costs in the amount of USD 122,274 thousands to the "passenger aircraft" segment. The cargo aircraft is leased and therefore the Company does not recognize depreciation costs in respect thereof.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 20 - Segment reporting (cont.)**b. Analysis of revenues and results by operating segments (cont.):**

	For the year ended December 31, 2016				
	Passenger aircraft	Cargo aircraft	Other	Adjustments	Total
	USD thousands				
Income:					
Revenue from external customers(1)	(**)*1,836,634	64,171	(**)*116,555	(**)*21,068	2,038,428
Total segment revenues	<u>1,836,634</u>	<u>64,171</u>	<u>116,555</u>	<u>21,068</u>	<u>2,038,428</u>
Segment results	<u>336,461</u>	<u>(6,378)</u>	<u>38,888</u>	<u>-</u>	<u>368,971</u>
Unallocated expenses					(258,365)
Operating profit					110,606
Financing expenses					(24,210)
Financing income					1,083
The Company's share of the profits of associated companies and revaluation of options in respect thereof					<u>5,981</u>
Profit before income tax					<u>93,460</u>

* Including revenue from cargo and mail in the body of the passenger planes in the amount of USD 81,964 thousands.

** Restatement, see section a. above

In 2016, the Company allocated depreciation costs in the amount of USD 128,092 thousands to the "passenger aircraft" segment. The cargo aircraft is leased and therefore the Company does not recognize depreciation costs in respect thereof.

El Al Israel Airlines Ltd.**Notes to the Consolidated Financial Statements****Note 20 - Segment reporting (cont.)****b. Analysis of revenues and results by operating segments (cont.):**

	For the year ended December 31, 2015				
	Passenger aircraft	Cargo aircraft	Other	Adjustments	Total
	USD thousands				
Income:					
Revenue from external customers(1)	(**)*1,864,429	71,386	(**)*94,151	(**)*24,075	2,054,041
Total segment revenues	<u>1,864,429</u>	<u>71,386</u>	<u>94,151</u>	<u>24,075</u>	<u>2,054,041</u>
Segment results	<u>356,927</u>	<u>(1,832)</u>	<u>38,563</u>	<u>-</u>	<u>393,658</u>
Unallocated expenses					(223,891)
Operating profit					169,767
Financing expenses					(26,820)
Financing income					287
The Company's share of the profits of associated companies and revaluation of options in respect thereof					<u>1,357</u>
Profit before income tax					<u>144,591</u>

1) During 2015, the Company and the State reached an agreement that prescribes payment for seats on the Company's flights. As a result of said agreement, in 2015 the Company recognized revenue in the amount of USD 11.8 million in respect of previous years.

* Including revenue from cargo and mail in the body of the passenger planes in the amount of USD 94,097 thousands.

** Restatement, see section a. above

In 2015, the Company allocated depreciation costs in the amount of USD 112,813 thousands to the "passenger aircraft" segment. The cargo aircraft is leased and therefore the Company does not recognize depreciation costs in respect thereof.

El Al Israel Airlines Ltd.**Notes to the Consolidated Financial Statements****Note 20 - Segment reporting (cont.)****b. Analysis of revenues and results by operating segments (cont.):****Presented by geographic regions:**

	North America	Europe	Far East and Central Asia	Rest of the world	Total
	USD thousands				
<u>2017:</u>					
Income:					
Revenue allocated to regions	<u>711,067</u>	<u>1,025,306</u>	<u>286,423</u>	<u>34,725</u>	2,057,521
Revenue not allocated to regions					<u>39,477</u>
Total income in the consolidated financial statements					<u>2,096,998</u>
<u>2016:</u>					
Income:					
Revenue allocated to regions	<u>677,066</u>	<u>986,713</u>	<u>298,748</u>	<u>32,535</u>	1,995,062
Revenue not allocated to regions					<u>43,366</u>
Total income in the consolidated financial statements					<u>2,038,428</u>
<u>2015:</u>					
Income:					
Revenue allocated to regions	<u>693,542</u>	<u>942,390</u>	<u>337,368</u>	<u>31,474</u>	2,004,774
Revenue not allocated to regions					<u>49,267</u>
Total income in the consolidated financial statements					<u>2,054,041</u>

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

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 aircraft 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).

Regarding the entering in a transaction to acquire the shares of Israil by Sun D'Or, see Note 22 below.

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

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 and 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"). 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 agreement. In the Company's opinion, as of this date, the construction of the facility will be completed during the second half of 2020.

(3) Borenstein Caterers Inc. (USA) - ("Borenstein"):

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 (England) - ("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 several 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 the King David Lounge at BGA.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 21 - Subsidiaries (cont):**a. Details on the companies owned by the Company (cont.):****(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. During the third quarter of 2017, Cockpit issued 9.9% of its shares to a third party, in consideration for USD 2 million. In respect of this transaction the Company recognized an increase in its shareholders equity (equity attributable to the owners) in the amount of USD 1.8 million and in non-controlling interests in the amount of USD 0.2 million. It is noted that the profit and loss attributable to 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 hold 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 the financial statements of investees whose functional currency is different than the US dollar:

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 upon the disposal of the foreign operation in respect of which the translation differences were created.

c. Material transactions and agreements with the subsidiaries:

As stated in Note 2a, 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 ended December 31	
		2017	2016
Company	Type of activity	USD thousands	
Sun D'Or	Leasing planes and provision of related services	85,004	69,171
Tamam	Purchase of food for the Company's flights from Ben Gurion Airport	29,173	27,067
Borenstein	Purchase of food for the Company's flights from New York	7,683	7,013
Superstar	Sale of airline tickets and land arrangements	8,467	7,361
Katit	Catering for employees and food services at the King David Lounge in Terminal 3	5,373	4,408

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 22 - Transaction to acquire Israil shares

On July 2, 2017, the Company and Sun D'Or International Airlines Ltd. ("Sun D'Or "), entered into an agreement with I.D.B. Development Ltd. ("IDB Development"), I.D.B. Tourism (2009) Ltd. ("IDB Tourism" and jointly with IDB Development – "IDB") and Israil Flight and Tourism Ltd. ("Israil") for the acquisition of Israil's entire issued and paid-up share capital ("the acquisition agreement"), as set forth below ("the transaction"):

Highlights of the acquisition agreement

- a. Pursuant to the acquisition agreement, on the transaction completion date, IDB Tourism shall transfer to Sun D'Or all its shares (100%) in Israil, including all of its rights by virtue of capital notes issued by Israil, in return for the issue of shares by Sun D'Or, representing 25% ("the share component"), such that Israil becomes a wholly owned subsidiary of Sun D'Or, and Sun D'Or is jointly held by the Company (75%) and by IDB Tourism (25%). The share component was determined based on a financial analysis performed by a consulting firm, subject to adjustments resulting from mutual due diligence studies conducted by the parties and negotiations held between them.
- b. Furthermore, on the transaction completion date, Sun D'Or will pay a cash amount equal to Israil's positive shareholders equity as shall be on December 31, 2017 (subject to several adjustments as set forth in the acquisition agreement), up to a total amount of no more than USD 24 million ("the cash component", and together with the share component – "the consideration"). Up to USD 8.8 million (from the cash component) will be given to IDB Tourism as a loan, which will be repaid only from the distribution of dividends by Sun D'Or to IDB Tourism (inasmuch as shall be distributed, following completion of the transaction) and/or from any consideration received by IDB Tourism if it sells its shares in Sun D'Or (including in case the Put or Call options are exercised, as specified below (fully or partially)). The remaining cash component, if any, will be recorded in Sun D'Or books as an investment in Israil.

Sun D'Or plans to finance the cash component by taking a bank loan. In accordance with the acquisition agreement, the Company and IDB Tourism have undertaken (each according to its pro rata share in Sun D'Or, following completion of the transaction), to back the loan with guarantees, if required, and if such bank loan is not provided, to finance the cash component themselves as a loan to Sun D'Or (in line with their pro rata share in Sun D'Or's holdings).

- c. It is noted that in accordance with the acquisition agreement and the shareholders agreement (as defined below), the Company and IDB have undertaken (according to their pro rata share in Sun D'Or's holdings, following completion of the transaction), to provide guarantees up to an aggregate amount of USD 33 million, to secure the working capital of Sun D'Or and Israil and to secure Israil's undertakings under the agreement signed between Israil and its pilots and the New Labor Union ("the Histadrut").
- d. The acquisition agreement includes, among others, the Company's representations and undertakings, including indemnification, in relation to Sun D'Or, and IDB's in relation to Israil concerning, among others, their financial and business condition on the date of signing the acquisition agreement and on the transaction completion date, as customary in transactions of this kind, subject to the exceptions and restrictions set forth in the acquisition agreement.
- e. The completion of the transaction is conditional on the fulfillment of several suspensive conditions, primarily: (a) approval by the Antitrust Authority ("the Authority's Approval"); (b) the shareholders equity of Sun D'Or and Israil, according to their financial statements as of December 31, 2017 shall not be negative; likewise, Israil's tangible equity shall not be less than USD 7 million as of the transaction completion date; (c) Israil will continue to be licensed by the Civilian Aviation Authority and the Transportation Ministry; (d) completion of the SLB transaction (as defined below) or the exercise of the alternative option (as defined below) and receipt of consideration in respect thereof; (e) settle an issue regarding the agreement to purchase the Airbus 320 aircraft by Israil, in a manner specified in the acquisition agreements and under the responsibility of Israil; (f) Israil shall sign a collective agreement with its pilots following expiry of the current agreement, in accordance with the memorandum of understanding between the pilots and Israil; and (g) receipt of different approvals from third parties.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 22 - Transaction to acquire Israil shares (cont.):

Highlights of the acquisition agreement (cont.):

- f. Pursuant to the acquisition agreement, prior to completion of the transaction, Israil shall sell its aircraft to third parties in a Sale and Lease Back Transaction ("the SLB transaction"). The Company will assist Israil to negotiate the SLB transaction, following the Authority's approval, where the Company has undertaken to close the transaction in consideration for USD 70 million. The Company was given an option to purchase said aircraft and lease them back to Israil, pursuant to the conditions stipulated in the acquisition agreement ("the alternative option"); and if during a 120-day period from the date of receipt of the Authority's approval no binding agreement is signed for the SLB transaction with a third party, the Company shall be obligated to exercise said option, concurrently with the completion of the transaction. The consideration paid for the aircraft reflects the Company's assessment of the market value of the aircraft owned by Israil, as expected to be on the transaction completion date.

In addition, prior to the completion of the transaction, Israil will repay an outstanding debt to IDB Tourism in the amount of USD 18 million which, to the best of the Company's knowledge, will be wholly or partially financed from the consideration paid in the SLB transaction or the alternative option. Furthermore, Israil may distribute dividends before the transaction completion date, provided such distribution does not lead to negative working capital. If such dividend is distributed after December 31, 2017, the amount will be deducted from the cash component.

- g. In the acquisition agreement, the parties have undertaken that, subject to any applicable law, until the completion of the transaction, Sun D'Or and Israil will operate in the ordinary course of business, while certain actions, as set out in the agreement, and which have been excluded by the parties, shall require the counterparty's consent.
- h. The acquisition agreement may be cancelled by both parties (or by either party) prior to the completion of the transaction in several cases, including: (a) by either party, if the transaction is not completed by March 31, 2018 (or immediately thereafter as specified in the agreement), provided in case the Authority's approval is received after December 31, 2017, but before March 31, 2018, the Company may postpone the date of cancellation to June 30, 2018; (b) by the Company, no later than 30 days following receipt of the Authority's Approval, if the closing of the transaction is reasonably expected to have a significant negative impact on its turnover or cause a significant increase in the Company's operating expenses (stand-alone); (c) by the Company, upon the occurrence of material events as set forth in the acquisition agreement which will impact one of Israil's aircrafts, such as an event that would lead to significant decline in the value of one of Israil's aircraft or another impediment to the completion of the SLB transaction for reasons detailed in the acquisition agreement.
- i. On the transaction completion date, Sun D'Or, IDB Development and IDB Tourism will enter into a shareholders agreement ("the shareholders agreement"), whose wording was agreed on by the parties, defining the rights and obligations of the Company and IDB Tourism as shareholders in Sun D'Or, including in connection with the appointment of directors, such that the majority of directors would be appointed by the Company, veto rights to IDB Tourism, as a minority shareholder, in relation to making decisions in certain material issues, including interested parties in Sun D'Or, as well as certain restrictions on the transfer of Sun D'Or shares (including right of first refusal to the Company in the event of transfer of shares by IDB Tourism and a tag-along rights to IDB Tourism to the transfer of shares by the Company). The shareholders agreements further stated that Sun D'Or will adopt a dividend distribution policy, where each year Sun D'Or will distribute 50% of its distributable profits (after tax), subject to the restrictions set forth in the shareholders agreement.
- j. Likewise, the shareholders agreement provides that the Company will be given a call option (seven years after the closing date) and IDB Tourism will be given a put option (two years after the closing date and up to seven years from the closing date) to acquire the shares of IDB Tourism in Sun D'Or, at the price and on the terms stipulated in the shareholders agreement, based on Sun D'Or's EBITDA according to its consolidated financial statements and based on the formula and the adjustments thereto which were specified in the shareholders agreement.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 22 - Transaction to acquire Israil shares (cont.):

Highlights of the acquisition agreement (cont.):

j. Continued:

In the first two years after the closing date, the call options may be exercised for a fixed payment (subject to the adjustments specified in the shareholders agreement), while the put option may be exercised two years after the closing date based on the aforesaid formula (with the adjustments specified in the shareholders agreement), and subject to a minimum payment. Two years after the closing date, the call options may be exercised with the addition of 15% to the result of the aforesaid formula; while the put option may be exercised less 15% from the result of the aforesaid formula, all subject to the adjustments specified in the shareholders agreement. In general, each of the parties may also exercise the option in parts, but not more than twice. All of IDB Tourism's shares in Sun D'Or and an identical amount of Sun D'Or shares held by the Company (25%) will be pledged in favor of the other party to secure the exercise of the options, as stated, and the parties' indemnity undertaking pursuant to the acquisition agreement.

- k.** In addition, on the closing date, a service agreement will be signed between the Company and Sun D'Or and Israil, the wording of which will be agreed on by the parties, defining the services that the Company will provide to Sun D'Or and Israil, and which Sun D'Or and Israil will provide to the Company, and the consideration paid for said services, including in relation to Company aircraft that will be made available to Sun D'Or and Israil.

Additional details

- 12.** Mr. Yehuda (Yudi) Levi, deputy chairman of the Company's board of directors, has informed the Company that he may have a personal interest in the transaction, since the law office in which he is a partner has represented IDB, IDB Tourism and Israil in the transaction and also represents other companies in the IDB Group in different matters. Therefore, Mr. Levi did not participate and was not involved in negotiations regarding the transaction, or in the board of directors' resolution to approve the transaction. Accordingly, the transaction was approved by the Company's audit and compensation committee prior to its approval by the board of directors.
- 13.** On January 10, 2018, subsequent to the financial position statement date, the Company was informed by the Antitrust Authority that the latter was opposed to the said transaction. The Company plans to appeal the Authority's decision to the Antitrust Tribunal. Likewise, it is noted that there is no certainty that all the suspensive conditions will be met or that all the approvals required for the completion of the transaction will be received.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 23 - Transactions with interested parties and affiliates

a. General:

The Company's parent company is K'nafaim Holdings Ltd. (hereinafter "K'nafaim"), which is controlled by the Borovitz family.

b. The Company's controlling shareholder:

In June 2004, Knaifaim became an interested party in the Company. As of January 2005, Knaifaim became the Company's controlling shareholder. As of December 31, 2017, Knaifaim holds 35.3% of the Company's shares.

The following is a general description of the transactions, their attributes and value:

In 2017 operating income included revenue in the amount of USD 792 thousand from a company controlled by Knaifaim. In 2016 and in 2015 revenue was included in the amount of USD 619 thousand and USD 480 thousand, respectively.

In 2017 operating expenses included transactions totaling USD 813 thousands with K'nafaim and companies in which its controlling parties have a personal interest. In 2016 and in 2015, expenses totaling USD 754 thousand and USD 711 thousands were included, respectively.

In 2017, selling expenses included third-party transactions in the field of advertizing with companies in which the controlling parties have a personal interest, in the amount of USD 781 thousand. In 2016 and 2015, expenses totaling USD 832 thousand and USD 386 thousand were included, respectively.

Administrative and general expenses included directors' insurance expenses. In 2017 no insurance expenses were recorded. In 2016 and 2015, expenses in the amount of USD 146 thousand and USD 153 thousand were included, respectively.

Regarding the group insurance agreement, see section F below.

c. Transactions with related parties and additional interested parties:

(1) Transactions with a controlling shareholder:

- (a) On March 6, 2018, subsequent to the financial position statement date, following the approval of the audit and compensation committee and board of directors of the Company, an extraordinary meeting of Company shareholders approved an extension of the Company's employment agreement with Ms. Dalit Moses ("Dalit") for an additional 3-year period as of June 1, 2018. Dalit is the wife of Mr. Arnon (Noni) Moses, the brother of Ms. Tamar Moses Borovitz, who serves as Deputy Chairman of the Company's board of directors and one of the Company's controlling shareholders. Therefore, the agreement was approved as a transaction in which a controlling shareholder has personal interest. In addition, the meeting approved the revised terms of Dalit's employment for a 3-year period, as follows: (a) Dalit will be promoted by one level, to the position of sole manager in the Matmid Frequent Flyer Club and will be entitled to a gross monthly salary of NIS 8,000 for a 50% position, plus car expenses as is customary at the Company; (b) insofar as bonuses are granted to Company employees, Dalit will be entitled to an annual bonus for each of the years 2017-2019, which shall not exceed the amount of the average annual bonus (in terms of gross salary for a 50% position) for employees at her level and at the stipulated conditions.

In addition, the meeting approved the payment of a bonus in the amount of NIS 6,000 (gross) to Ms. Dalit Moses in respect of 2016.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 23 - Transactions with interested parties and affiliates (cont.)

c. Transactions with related parties and additional interested parties (cont.):

(1) Transactions with a controlling shareholder (cont.):

- (b) Directors and officers in the Group are insured with a directors' and officers' liability insurance, as part of the insurance policy entered into by Knafaim and in accordance with the agreement with Knafaim. The insurance is part of a group insurance policy which is purchased by Knafaim for officers therein, as well as officers in its subsidiaries and related companies, in accordance with the framework agreement that was approved by an annual and extraordinary general meeting of Company shareholders on November 29, 2017, and according to the 2016 compensation policy ("**the Framework Transaction**"), for the joint purchase of an insurance policy for directors and officers of the Company and its subsidiaries (including controlling shareholders in the Company that serve as directors and officers), as shall serve in the Company from time to time, for an additional 3-year period from December 28, 2017 until December 27, 2020. During the aforesaid period, the Company may, from time to time, subject to the approval of its audit committee and board of directors, and without requiring the approval of the general meeting of shareholders, join Knafaim in the purchase of an insurance policy for El Al's subsidiaries and affiliated companies (hereinafter – "Group Insurance"), with respect to all the directors and officers serving in El Al and its subsidiaries at the time (including shareholders).

On January 24, 2018 and on January 29, 2018, subsequent to the financial position statement date, the Company's audit and compensation committee and its board of directors, respectively, through Knafaim, approved a continued agreement with Menora Mivtachim Insurance Ltd., to renew the directors' and officers' liability insurance policy, which includes re considered controlling shareholder of the Company for an additional period, from February 1, 2018 through July 31, 2019, according to the Framework Transaction. The liability limit for the said insurance policy is consistent with the terms of the Framework Transaction - \$100 million per case. In addition to the aforesaid liability limit, the insured officers and directors are entitled to reasonable litigation expenses above the specified limit, in accordance with the Insurance Contract Law, 1981.

In accordance with the terms of the policy and the Framework Transaction, the Company's share of the insurance premium fees is USD 77 thousands per year (pro rata for an 18-month period – USD 115 thousands), representing 70% of the total premium fees in respect of the Group Policy (compared to 72% of the total premium fees in respect of the policy that expired on January 31, 2018 ("**the expired policy**")), in line with the recommendations of the insurance consultants, taking into account the various parameters examined thereby - equity, balance sheet and experience in claims. (Knafaim incurs the additional 30% of the premium fees, compared to 28% in respect of the expired policy). The deductible ranged between USD 10 thousands and 75 thousands (depending on the type and nature of the claim).

The audit and compensation committee determined that in accordance with the provisions of regulation 1(b)(1) of the Companies Regulations (Reliefs in Transactions with Interested Parties), 2000 ("**The Relief Regulations**") the terms of the agreement are consistent with the Company's compensation policy. In addition, the Company's audit and compensation committee and board of directors approved the agreement in accordance with the provisions of regulation 1(3) and 1(b)(5) of the Relief Regulations and determined that the agreement is consistent with the terms stipulated in the Framework Transaction. Likewise, the Company's audit and compensation committee and board of directors determined that the agreement is identical for all the Company's officers, including officers that are controlling shareholders as have been and as shall be from time to time, was entered into on market terms and cannot have a material effect on the Company's profitability, assets or liabilities.

- (c) On November 29, 2017, a general and extraordinary meeting of the Company's shareholders approved the re-issue of indemnification letters to Company directors who are also its controlling shareholders (currently - Ms. Tamar Moses Borovitz and Sofia Kimerling) for a period of three years starting December 29, 2017 as well as amended indemnification letters to all the Company's officers.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 23 - Transactions with interested parties and affiliates (cont.)

c. Transactions with related parties and additional interested parties (cont.):

(1) Transactions with a controlling shareholder (cont.):

- (d) On June 28, 2017, following the approval of the Company's audit and compensation committee and board of directors, an extraordinary meeting of the Company's shareholders approved the appointment of Mr. Nimrod Borowitz, CPA ("Nimrod"), as deputy VP for strategy, aircraft procurement and business development of the Company and the raising of his monthly salary (gross) to NIS 48,000 and also approved the payment of a bonus to Nimrod for 2016, in the amount of NIS 63,000 (gross). It is noted that Nimrod has been in the Company's employment since March 2009, holding various positions, and as of January 1, 2017 was head of business development, long-term planning and procurement. Nimrod is the son of David Borowitz (one of the controlling shareholders in Kanafim, which is the controlling shareholder of the Company, the spouse of Mrs. Tamar Moses Borowitz, vice chairperson of the board and one of the controlling shareholders of Knafaim) and the son-in-law of Prof. Israel (Izzy) Borowitz, one of the controlling shareholders of Knafaim. Therefore, this agreement was approved as a transaction in which the controlling shareholder has a personal interest.
- (e) 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. In addition, the Company's audit and compensation committee and board of directors approved the payment of an annual bonus for 2016 in the amount of NIS 414 thousands, as part of the approval of annual bonuses to Company officers for 2016 (which were recognized in 2017). Of this amount, a total of NIS 289,800 was paid to Dganit, which represents 70% of the entire bonus; the Company recognized a provision, in accordance with accounting rules, of an additional 20% of the bonus, in respect of a portion of the deferred bonus (30%). In accordance with accounting rules, 10% of the bonus was not recognized in the financial statements. Dganit Cohen'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, the agreement was approved as a transaction in which the controlling shareholder has a personal interest.
- (f) Approval of monetary remuneration for Company directors (including directors that are considered Company controlling shareholders) – on December 1, 2016, the general meeting, as part of its approval of the Company officers compensation policy for the years 2017-2019 ("**the Compensation Policy**"), approved the compensation (including entitlement to flight tickets) to which members of the Company's board of directors are entitled, for an additional three years, including directors that are controlling shareholders of the Company and excluding outside directors and directors whose terms of compensation was arranged specifically.
- (g) The right of the retiring chairman of the board of directors, Prof. Israel (Izzy) Borovitz, to receive El Al flight tickets for himself and his family – Prof. Israel (Izzy) Borovitz is one of the controlling shareholders of Knafaim, the controlling shareholders of El Al. The transaction was approved by the Company's audit committee, its board of directors and by the general meeting that convened on December 30, 2008.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 23 - Transactions with interested parties and affiliates (cont.)

c. Transactions with related parties and additional interested parties (cont.):

(2) Negligible transactions or non-extraordinary transactions with a controlling shareholder:

- (a) From time to time, the Company enters into aviation insurance agreements. As of 2006, soon after Knafaim became the controlling shareholder of the Company, it was added to the Company's aviation insurance policy coverage and the terms of agreement between the parties were regulated under an aviation insurance agreement, which was renewed every three years ("**the Aviation Insurance Agreement**"). Upon the termination of the final agreement extension period (on November 25, 2017), it was decided to change the structure of the aviation insurance agreement, such that Knafaim Global Leasing Ltd. ("**Global Leasing**"), a public company controlled by Knafaim, will enter into an aviation insurance agreement with the Company, in lieu of Knafaim, and it was decided to draw up separate insurance policies for the Company and Global Leasing in lieu of one insurance policy. On November 19, 2017 and on November 21, 2017, the Company's audit and compensation committee and board of directors, respectively, approved the Company's agreement with Global Leasing for a three-year period ending on November 25, 2020 ("**the Revised Agreement**"), at similar terms to those stipulated in the original agreement, which was signed between the parties in July 2006 and which was extended from time to time. In accordance with the agreement, Global Leasing pays administrative fees to El Al in return for handling the said policies.

Approval by the audit and compensation committee and the board of directors is granted for a three-year period, while the Company has the right to cancel the agreement upon the occurrence of specific events, as stipulated in the Revised Agreement. In addition, each party may terminate the agreement, for any reason whatsoever and at their sole discretion, provided they inform the other party at least 60 days in advance.

In accordance with Article 117 (1A) of the Companies Law, 1999 ("**the Companies Law**"), the audit and compensation committee classified the agreement with Global Leasing as a "non-extraordinary transaction" and determined that this agreement was made during the Company's ordinary course of business, on market terms, and is not likely to have a material effect on the Company's profitability, assets or liabilities. The Company's board of directors approved the agreement with Global Leasing and determined that it is in the Company's best interest. Therefore, in accordance with Article 271 of the Companies Law, the agreement is not subject to the approval of the general meeting of shareholders.

- (b) The Company's board of directors approved the Company's agreements with the Yediot Acharonot Group, as detailed below: (1) an agreement for the purchase of advertising spaces in the different media outlets owned by the Yediot Acharonot Group; (2) an agreement to purchase newspapers and magazines in Israel belonging to the Yediot Acharonot Group and intended for distribution to passengers on El Al flights; (3) an agreement for the purchase of subscriptions to newspapers from the Yediot Group for Company managers; (4) an agreement between Airtour Israel Ltd. ("**Airtour**") and "Big Deal" website, which is owned by Ynet (part of the Yediot Acharonot Group), pursuant to which the "Big Deal" website will distribute airline tickets for Airtour, which is similar to Airtour's cooperation with other entities. It is noted that the Company holds half of Airtour's share capital and that Mr. Pinchas Ginsbourg, who is a director of the Company, also serves as director on Airtour's board.

The agreements with the Yediot Acharonot Group were classified as transactions in which El Al's controlling shareholder has a personal interest, since the Yediot Acharonot Group is owned by the brother of Ms. Tamar Moses Borovitz, who serves as Deputy Chairman of the Company's board of directors and is one of the controlling shareholders of Knafaim, the controlling shareholder of the Company.

The audit and compensation committee determined that these agreements do not constitute "exceptional transactions" and approved them. The Company's board of directors reviewed said agreements and concluded that they are in the Company's best interest.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 23 - Transactions with interested parties and affiliates (cont.)

c. Transactions with related parties and additional interested parties (cont.):

(2) Negligible transactions or non-extraordinary transactions with a controlling shareholder (cont.):

- (c) The Company's board of directors approved the Company's agreements with Q.A.S. Israel Ltd. (hereinafter – "QAS"), pursuant to which the Company provides ground handling services to airlines companies that are represented by QAS in Israel and QAS provides these services to the Company, as necessary. Knafaim holds 50% of the issued and paid up capital of QAS and Mr. Chanael, who is a director of the Company and chairman of Knafaim's board of directors, also serves as chairman of QAS' board of directors. Therefore, the Company's agreements with QAS were classified as agreements in which the controlling shareholders of the Company have a personal interest. The audit and compensation committee determined that these agreements do not constitute "exceptional transactions" and approved them. The Company's board of directors reviewed said agreements and concluded that they are in the Company's best interest.

"Negligible transaction"

On March 18, 2014, the Company's board of directors established the rules and guidelines for the classification of a transaction entered into by the Company or one of its subsidiaries or associates, with an interested party, as a "negligible transaction" as specified in Article 41(a)(6) of the Securities Regulations (Annual Financial Statements), 2010 ("the Financial Statements Regulations"). 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 ("Periodic and Immediate Report Regulations") 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").

Accordingly, the Company's board of directors has determined that in the absence of special qualitative considerations deriving from the circumstances of the matter, a Controlling Shareholder Transaction carried out during the ordinary course of the Company's business, under market conditions and that has no material effect on the Company, shall be considered a "negligible transaction" if all the following conditions are met:

- a. The scope of the annual contract (on a calendar year basis) specified therein does not exceed NIS 1 million. In the event that the Company does not have all the rights and obligations in a specific transaction, the contract shall be reviewed based on the Company's pro rata share of the transaction.
- b. The Company is not required to issue an immediate report on the transaction in accordance with the Periodic and Immediate Reports Regulations or any other law.
- c. The transaction does not deal with terms of service and employment (as defined in the Companies Law, 5759-1999, hereinafter: "the Companies Law") of an interested party or their relative.

As a rule, any interested party transaction shall be examined separately in order to examine its classification as a "negligible transaction" based on the relevant financial covenants in the Company's last consolidated and annual audited financial statements. Relevant financial covenants for reviewing a transaction are, for instance: (1) total sales in the Interested Party Transaction; (2) the total cost of the sales in the Interested Party Transaction; (3) the amount assets in the Interested Party Transaction; (4) the amount of liabilities in the Interested Party Transaction; or – (5) the amount of expenses or proceeds in the Interested Party Transaction.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 23 - Transactions with interested parties and affiliates (cont.)

c. Transactions with related parties and additional interested parties (cont.):

(2) Negligible transactions or non-extraordinary transactions with a controlling shareholder (cont.):

"Negligible transaction" (cont.)

In cases where, at the Company's discretion, all the aforementioned covenants are irrelevant for determining the negligibility of the Interested Party Transaction, the transaction shall be considered negligible, in accordance with a different relevant covenant, to be determined by the Company, as long as the relevant covenant calculated for this transaction does not exceed NIS 1 million per calendar year.

Notwithstanding the foregoing, separate transactions constituting part of the same agreement or ongoing transactions or very similar transactions carried out frequently and repeatedly, shall be examined as a single transaction on an annual calendar basis, for the purpose of examining their classification as a negligible transaction and in such cases the cumulative amount of the contract during a calendar year shall not exceed NIS 1 million.

In addition to the aforementioned transactions, during the ordinary course of its business, the Group carried out, during the reported year or until the date of filing the report, or which are still in effect as of the report date, transactions with entities in which the controlling shareholders have a personal interest, which are defined as "negligible transactions" of the following types and with the following characteristics:

Agreement to transport cargo (newspapers) from Ben Gurion Airport to Kennedy Airport in New York and to provide benefits in the form of airline tickets to Yediot Acharonot pursuant to a business client agreement; receipt of billboard advertising services; providing ground services; cooperation in hosting members of the El Al club in the Dan Lounge; granting discounts for flight tickets according to a business customer agreement; purchase of screens and their installation in the Company's offices and providing ongoing content, production and maintenance services for the Company; catering services for passengers whose flights have been delayed; undercover inspections on Company flights and during security screening for the Company's flights; controls for the Company's website; transportation services for passenger boarding and disembarkation, advertising cooperation within which benefits are given to Matmid club members, advertising the Company's flights and packages on search engines, and providing various food-related services via the subsidiary Tamam.

The above agreements were approved by the board of directors as "negligible transactions", after they had been classified as "non-extraordinary transactions" by the audit and compensation committee.

(3) Transactions with interested parties:

a. Transactions between the Company and a member of the Company's board of directors, Mr. Pinchas Ginsburg (hereinafter: "Ginsburg") or anyone on his behalf (including corporations under his control):

Pinchas Ginsburg, a shareholder and director of the Company, has a personal interest, directly or indirectly, in various transactions carried out by the Company and Sun D'Or, as detailed below: (a) from time to time, I. Hillel performs transactions with the Company and with Sun D'Or for the purchase of tickets for El Al flights and flights marketed by Sun D'Or and for leasing charter flights marketed by Sun D'Or; (b) the Company and Sun D'Or, from time to time, enter into transactions with Airtour, half of the shares of which is held by the Company while the other half is held, to the best of the Company's knowledge, by travel agents, including Mr. Ginsburg, who also serves as a director at Airtour. These are essentially transactions for the purchase of flight tickets, provision of ticketing outsourcing services by Airtour, reservations and ground services; (c) Mr. Ginsburg acts as the general sales agent for Thai Airways ("Thai") in Israel. To the best of the Company's knowledge, Mr. Ginsburg's remuneration is based on commissions resulting from the sale of Thai's plane tickets in Israel. Agreements are in place between the Company and Thai regarding the transport of passengers and cargo, including code sharing and interline agreements. In addition, the Company purchases, from time to time, flight tickets from Thai Airways for its employees for business travel to destinations the Company does not reach.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 23 - Transactions with interested parties and affiliates (cont.)

c. Transactions with related parties and additional interested parties (cont.):

(3) Transactions with interested parties (cont.):

a. Transactions between the Company and a member of the Company's board of directors, Mr. Pinchas Ginsburg or anyone on his behalf (including corporations under his control) (cont.):

Furthermore, by virtue of being the general sales agent for Thai in Israel, Mr. Ginsburg was given flight tickets from the Company in 2017 free of charge, in accordance with IATA resolution no. 788 and the Company's protocol.

In light of Mr. Ginsburg's personal interest in the aforementioned transactions, the Company's board of directors approved, as non-extraordinary transactions, the transaction protocols between the Company and Airtour and between Sun D'Or and Airtour as well as framework agreements between I. Hillel and/or Mr. Ginsburg and the Company and Sun D'Or (the above transactions shall hereinafter be referred to as "the Contracts"). The basic principles of the transaction protocols and framework agreements are, *inter alia*, that all of the contracts be carried out at market prices and at market conditions (a supervisor has been appointed to that end); contracts which are not at market conditions shall require the prior approval of the Company's audit and compensation committee and board of directors; at the end of each calendar six-month period, a written report regarding the contracts carried out in the previous six months and their conditions is submitted and if the audit and compensation committee determines that any of the contracts has deviated from market prices and conditions, the discussion is held by the Company's board of directors to decide on the necessary measures for approval thereof. As of the date of the report, no extraordinary transactions were identified.

b. Extraordinary transactions with interested parties:

In May 2016, the Company's audit and compensation committee and board of directors approved the exercise of the Company's option to extend the framework agreement (the "Framework Agreement") with Maman - Cargo Handling and Terminals Ltd. ("Maman"), which was signed on February 3, 2010 for an additional period which began retroactively from April 1, 2015 and until December 31, 2019, at improved commercial terms (the "Extension Period"). The Framework Agreement set forth the terms and conditions regarding the terminal services provided to the Company by Maman which, *inter alia*, include cargo handling, transport of cargo and storage. In accordance with the letter of extension for the Framework Agreement and the approval of the general meeting of Maman shareholders in August 2016, the exercise period for the options issued by Maman for the Company, which are exercisable into ordinary shares of Maman, at a rate of 10% of the issued share capital of Maman on a fully diluted basis, was extended until December 31, 2018. The effect of the revised terms of the option on the Company's financial statements is immaterial. The agreement with Maman was classified as a transaction in which an interested party of the Company has a personal interest, since on the date of the transaction's approval, Mr. Amikan Cohen, chairman of the Company's board of directors, and Mr. Yehuda (Yudi) Levy, Deputy Chairman of the Company's board of directors, served as directors of Maman. It is noted that in January 2017, Mr. Amikan Cohen completed his tenure as a director of Maman. Mr. Yehuda (Yudi) Levy continues to serve as a director at Maman.

Additional transactions with interested parties:

It is noted that in addition to the Company's aforementioned agreements, which are described in this note, the Company has other non-extraordinary transactions in which interested parties of the Company have a personal interest. These agreements are included in the financial data set forth below.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 23 - Transactions with interested parties and affiliates (cont.)

d. A services agreement with the chairman of the board of directors of the Company:

- (1) As of June 1, 2017, Mr. Eli Defes has been serving as chairman of the Company's board of directors.

Below is a description of Eli Defes' terms of office as chairman of the Company's board of directors:

On June 28, 2017, the Company's shareholders meeting decided to approve the terms of employment of Mr. Eli Defes as active chairman of the Company. 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. 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.

Mr. Defes is entitled to a company car with a maximum value of NIS 300,000, and the Company shall bear all operating and maintenance costs (including a 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 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. In 2017 Mr. Defes was not entitled to an annual bonus. Mr. Defes is entitled to benefits in the form of Company airline tickets, from his and his family, under the terms set forth in the management agreement. If Mr. Defes completes three years of service as chairman of the Company's board of directors, he will be entitled to benefits in the form of airline tickets after his retirement for a period of five years.

- (2) Until May 31, 2017, Mr. Amikam Cohen ("Amikam") served as chairman of the Company's board of directors.

Below is a description of Amikam's terms of office as chairman of the Company's board of directors until May 31, 2017:

The services provided by Amikam were equivalent to a part-time position of no less than 40%. In return for the services Amikam was entitled to management fees in the amount of NIS 53 thousands plus VAT, linked to the Consumer Price Index. In addition, Amikam was entitled to an annual bonus, based on the annual bonus mechanism established in the compensation policy, which shall not exceed 90% of the bonus to which the CEO is entitled, in line with the percentage of position (according to the compensation policy, the CEO is entitled to a bonus of 2% of the Company's pre-tax annual bonus and no more than NIS 3 million). It is noted that the Company's audit and compensation committee and board of directors approved a bonus in the amount of NIS 1,080,000 for Mr. Amikam in respect of 2016 (this bonus represents the full amount that was approved in respect of 2016 – without a deferred portion – in view of the termination of his tenure as chairman of the board in May 2017).

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 23 - Transactions with interested parties and affiliates (cont.)

e. Agreement with the Company's CEO

On February 15, 2018, subsequent to the financial position statement date, Mr. David Maimon terminated his tenure as CEO of the Company and as of that date, Mr. Gonen Usishkin is the new Company CEO. The Company's board of directors approved Mr. Usishkin's appointment as Company CEO on January 8, 2018. Mr. Usishkin filled different positions in the Company as of 2004, while from January 2017 and until the date of commencement of his tenure as CEO, he served as VP of Commercial and Aviation Relations.

(1) Below is a description of the terms of employment of Mr. Gonen Usishkin ("Gonen") as Company CEO:

On March 6, 2018, the Company's shareholders meeting approved the terms of office and employment of Gonen as Company CEO. The employment agreement between Gonen and the Company is effective as of February 15, 2018, for an unrestricted period of time during which he will serve in a full-time position as CEO of the Company ("**the employment agreement**"). Each party may terminate the agreement by giving a 6-month prior notice.

Gonen is entitled to a monthly salary of NIS 120,000 gross ("**the base salary**"), as of February 15, 2018. *The base salary is linked to the CPI. If the CPI falls below the base index specified in the agreement, then the base salary will not be reduced.*

Gonen is entitled to an annual bonus equivalent to 2% of the Company's pre-tax annual profit, and no more than NIS 3 million, in accordance with the terms, restrictions and provisions that have been or will be established in the Company's compensation policy, as shall be from time to time, which includes provisions regarding the threshold criteria for receipt of a bonus and a long-term deferred bonus, and the right to reduce the bonus amount by the Company's board of directors. It is noted that pursuant to the compensation policy, in a year during which bonuses were not paid for any reason whatsoever (including in the event that the threshold criteria for the payment of a bonus in accordance with the compensation policy have not been met ("**the threshold criteria**")), the Company's audit and compensation committee and board of directors may decide, at their sole discretion, to pay a special bonus to Gonen in an amount that will not exceed 3 months of the base salary (which was in effect during the year for which the special bonus is paid). The Company's audit and compensation committee and board of directors may decide to pay a special bonus to Gonen in a year where the threshold criteria have been met, provided the total amount of the bonuses: the annual bonus and the special bonus, do not exceed NIS 3 million.

Gonen is entitled to social benefits such as provisions for an executive insurance policy or a pension fund, loss of working capacity and a study fund, which is the accepted practice for senior officers of the Company. In addition, Gonen is entitled for reimbursement of per-diem expenses in Israel and abroad, pursuant to Company procedures and in line with the rates and amounts in effect at the Company from time to time.

Gonen was provided with a mobile phone and he is entitled to reimbursement of residence telephone expenses. Gonen is entitled to a company car, and the Company shall bear all operating and maintenance costs. The usage value of the Company car is grossed up in the salary.

Gonen and members of his family are entitled to benefits in the form of airline tickets during the period of his employment with the Company, in accordance with the terms stipulated in the employment agreement. If Gonen completes a 3-year tenure as Company CEO (not including a prior notice period), he will be entitled to receive airline tickets following the completion of his term in office as CEO and for a 5-year period after said term of office, in accordance with the terms of the employment agreement. It is noted that at the end of said 5-year period, Gonen will be entitled to airline tickets on such terms as a retiring VP (to which he was entitled on the eve of his appointment as CEO), in line with Company practice.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 23 - Transactions with interested parties and affiliates (cont.)

e. Agreement with the Company's CEO (cont.):

Gonen will be entitled to vacation, sick leave and recuperation days, as specified below: (a) for each full year of employment with the Company (including the prior notice period), Gonen will be entitled to an annual vacation of 22 work days, which may be accrued without limit during Gonen's term in office as CEO; (b) the Company will provide Gonen with a paid sick leave – up to 30 days for each year of employment at the Company, with the right to accrue days without any limit – which comprises the base salary and any fees and benefits to which would be entitled had he worked during the sick leave period, without the right to redeem said fees; (c) for each year of employment with the Company, Gonen will be entitled to a 14-day recuperation fees, for the usual and customary amount. It is noted that the employment agreement stipulates that nothing in the agreement shall derogate from the rights accrued to Gonen from the date of his employment with the Company (April 19, 2004) until the date of entry into force of the agreement, as stated). In accordance with the foregoing, upon the termination of Gonen's employment, he will be entitled to redeem the remaining vacation days that were accrued during his employment prior to being appointed as CEO (72 days), while the redemption value of each vacation day will be based on his last salary as VP.

- (2) Mr. David Maimon served as Company CEO from March 20, 2014 to February 15, 2018.

Below is a description of the terms of employment of Mr. David Maimon ("David") as Company CEO until February 15, 2018:

On April 8, 2014 the Company's shareholders meeting approved the terms of service and employment of David Maimon and on April 28, 2016 the Company's shareholders meeting approved the amended terms of office and employment, commencing from January 2016.

The employment agreement between David and the Company was for an unlimited period of time during which he served as Company CEO for a full-time employment ("the employment agreement"). Each party may terminate the agreement with a six months' advance notice.

David was entitled to a gross monthly salary in the amount of NIS 130,000 ("Comprehensive Salary") as of January 2006. The comprehensive salary is linked to the CPI or any other index that replaces the CPI and it was updated on a yearly basis, in January, based on the increase in the CPI during the preceding year, less cost-of-living increases that were paid since the last update of the comprehensive salary. For the avoidance of doubt, if the CPI declined, the comprehensive salary was not reduced. David was entitled to an annual bonus equal to 2% of the Company's annual profits (before tax) and no more than NIS 3 million, in accordance with the terms, restrictions and provisions established in the Company's officers compensation policy, as was in effect from time to time, including provisions regarding the threshold criteria for receipt of a bonus, deferred long-term compensation as well as the board of directors' right to reduce the amount of the bonus. Regarding the percentage of deferred bonus, it is noted that in the past, the percentage of deferred bonus for David was 45% and not 30%, as amended pursuant to the revised terms of employment.

David was entitled to social benefits such as provisions for executive insurance or a pension fund, loss of working capacity and a study fund, as customary for senior officers of the Company. David was also entitled to reimbursement of per diem expenses in Israel and abroad based on the Company's policy and in accordance with the rates and amounts applicable at the Company from time to time. The Company provided David with a mobile phone and David was also entitled to reimbursement of residential telephone expenses. The Company provided David with a licensing group 6 company car. The expenses involved in the use and maintenance of the vehicle were incurred by the Company. The usage value of the Company car was grossed up in the salary. David was entitled to plane tickets for himself and his family members as is customary at the Company for officers serving as CEO, in accordance with Company procedures, which were amended from time to time.

El Al Israel Airlines Ltd.**Notes to the Consolidated Financial Statements****Note 23 - Transactions with interested parties and affiliates (cont.)****e. Agreement with the Company's CEO (cont.):**

Upon the termination of David's employment and his retirement from the Company, David will be entitled to airline tickets which are customarily provided to a retired CEO for a period of 5 years, at the end of which he will be entitled to airline tickets on the same terms as a retired VP (to which was entitled on the eve of his employment as CEO), as is customary at the Company. In addition to the pension agreement, David is entitled to severance pay in the amount of one month per year for the term of his employment in the Company based on his last salary as VP on the date of signing the employment agreement as Company CEO for the years of service as VP; and the last salary as CEO for the years of service as CEO.

As stated, on February 15, 2018, David ended his tenure as Company CEO. Upon the termination of his employment with the Company, David is entitled to the benefits stipulated in his employment agreement, in accordance with the compensation policy. At the date of publication of the report, David was employed by the Company for the prior-notice period, pursuant to his employment agreement and the compensation policy. Without derogating from the foregoing, the Company's audit and compensation committee and board of directors approved the following resolutions regarding the payment of a deferred bonus and the redemption of vacation days, as specified below: (1) the payment of the deferred bonus at a rate of 30% for 2016 (which is equal to NIS 900,000) was brought forward so that it will be paid close the date of termination of David's tenure as Company CEO; (b) the redemption of all the vacation days he accrued in his position as VP (108), whose value will be redeemed based on his last salary while in his position as VP (a total of NIS 76,000 (gross) per month), while the vacation days he accrued during his tenure as CEO [53 (equivalent to 44 days, pursuant to the agreement)], which represent two years of accrual in line with the accrual limit specified in the employment agreement, will be redeemed (including related expenses) at the end of the prior notice period, based on his last salary as CEO (a total of NIS 130,000). It is noted that the foregoing was approved based on a legal opinion obtained by the Company, in connection with his entitlement, pursuant to the terms of Mr. Maimon's employment agreements as VP and as CEO, and the Company's practice with regard to redemption of vacation days without an accrual limit. The provision for vacation days is recognized in the Company's financial statements.

Special bonus – on March 19, 2018 and March 20, 2018, respectively, the Company's audit and compensation committee and board of directors approved the payment of a special bonus, at their discretion, to the retiring CEO, Mr. David Maimon, equal to 3 months of his base salary, in accordance with the compensation policy. The total bonus approved to Mr. David Maimon is NIS 391,560 (equal to 3 months of base salary).

f. Remuneration of key managerial personnel:

	For the year ended December 31		
	2017	2016	2015
	USD thousands		
Short-term benefits	5,833	4,2621	5,480
Post-employment benefits	26	67	277
Total	5,859	4,328	5,757

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 23 - Transactions with interested parties and affiliates (cont.)**g. Benefits to interested parties:**

	For the year ended December 31		
	2017	2016	2015
	USD thousands		
Chairman services and management fees (including a benefit for options) for interested parties employed by the Company	323	391	441
The number of people to whom the benefit relates	1	1	1
Compensation of directors who are not employed by the Company	482	383	304
The number of people to whom the benefit relates	10	9	9

h. Balances with interested parties and affiliates:

	As of December 31	
	2017	2016
	USD thousands	
Other interested parties / related parties:		
Under current assets:		
Customers:		
Related party – an associated company	698	2,290
Related party and interested parties	-	49
	698	2,339
Highest total debit balances in the accounting year	4,718	7,877

	As of December 31	
	2017	2016
	USD thousands	
Under current liabilities:		
Interested party	603	507
Current liabilities in respect of employee benefits:		
Interested party	398	840
Under non-current liabilities:		
Interested party	283	231

* Retroactively adjusted.

	As of December 31	
	2017	2016
	USD thousands	
Associated companies:		
Under non-current financial assets:		
Investment in shares and options	23,084	22,371

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 23 - Transactions with interested parties and affiliates (cont.)**i. Transactions with interested parties and affiliates:**

	For the year ended December 31		
	2017	2016	2015
	USD thousands		
Interested parties / related parties:			
Income from interested parties / related parties:			
Airline tickets (1)	31,663	41,144	44,895
Cargo transport (1)	8,831	10,522	16,142
Other income	1,444	927	830
Operating expenses:	1,561	1,580	2,674
Selling expenses:			
Mainly commissions and marketing fees to interested parties	4,661	4,346	4,068
Advertising services from interested parties	781	832	386
Administrative and general expenses:	2,033	2,499	2,680

- (1) It is clarified that the amount presented in the table also includes, for the sake of caution, the total turnover in respect of the transactions from which commissions are derived at various rates paid to the related parties or to the Company, as the case may be.

Additional Details about the Company

Company Name:	El Al Israel Airlines Ltd.
Company No. at Registrar:	Public Company 520017146
Address:	Ben Gurion Airport 7015001
Balance Sheet Date:	December 31, 2017
Reporting Date:	March 20, 2018
Reporting Period:	2017
Financial Statements:	The Company's consolidated financial statements for the year ended December 31, 2017, unless otherwise stated.

Article 10a: Summary of Consolidated Quarterly Income Statements of the Company

The following is a summary of the quarterly income statement for 2017 in thousands of dollars:

	Q4 10-12/2017	Q3 7-9/2017	Q2 4-6/2017	Q1 1-3/2017
Operating income	512,315	626,133	540,859	417,691
Operating expenses	(465,340)	(472,933)	(433,579)	(376,808)
Gross profit	46,975	153,200	107,280	40,883
Sale expenses	(52,413)	(55,680)	(54,576)	(46,427)
General and administrative expenses	(30,922)	(28,299)	(25,804)	(28,511)
Other net income (expenses)	3,227	(1)	45	-
Profit (loss) from ordinary activity	(33,133)	69,220	26,945	(34,055)
Financing expenses	(6,136)	(5,734)	(6,109)	(6,345)
Financing income	307	686	1,460	1,369
The Company's share of the profits of included companies	805	(333)	(491)	262
Total profit (loss) before income tax	(38,157)	63,839	21,805	(38,769)
Tax benefit (income tax)	8,444	(14,900)	(5,400)	8,808
Profit (loss) for period	(29,713)	48,939	16,405	(29,961)
Profit (loss) for re-measurement of defined benefit, net of tax	(5,712)	1,493	2,274	66
Exchange differences on translating foreign operations	213	(115)	630	1,039
Gain (loss) on hedging cash flows, net of tax	5,392	2,995	(6,102)	(5,947)
Loss on hedging cash flows - time value, net of tax	3,057	3,101	(2,727)	(3,254)
Total comprehensive profit (loss) for the period	(26,763)	56,413	10,480	(38,057)

Article 10c: Use of Proceeds from Securities

Since May, 2003 (the date of the Company's offering prospectus), the Company has not raised money under a prospectus. For details concerning surplus proceeds from exercising options which have not been deposited into the compensation fund, see Note 14c.(2) of the Financial Statements of December 31, 2017.

Article 11: List of investments in subsidiary and affiliated companies

Below is a list of the Company's investments as of the date of the statement of financial position, in each of its active subsidiaries and affiliated companies (in thousands of dollars):

Company name	Class of shares / convertible securities	Number of shares / convertible securities held	Total par value of issued shares	Par value of shares held	Share in %		Value in the Company's Separate Financial Statements, as defined in Article 9c	Share of the balance sheet equity as of Dec 31, 2017	Loans to Investee Companies as of Dec 31, 2017
					In capital	In voting			
Sun d'Or International Airlines Ltd. ("Sun d'Or")	Ordinary shares par value NIS 0.001 each	5,000	NIS 5	NIS 5	100	100	3	3	
Katit Ltd. ("Katit")	Ordinary shares par value NIS 0.0001	1,000	NIS 0.1	NIS 0.1	100	100	-	-	-
	Deferred shares par value NIS 0.0001	5,000	NIS 0.5	NIS 0.5	-	-	-	-	-
Superstar Holidays Limited ("Superstar")	Ordinary shares par value GBP 1	50,000	GBP 50,000	GBP 50,000	100	100	(261)	1,024	763
Airtour Israel Ltd. ("Airtour")	Ordinary A	-	NIS 25.2						
	Ordinary B ¹	50	NIS 10	NIS 5		50	13	13	-
	Ordinary C	-	NIS 64.8						
T.M.M. Aircraft Food Industries (Ben Gurion)	Ordinary shares par value NIS 1	1,068	NIS 1,068	NIS 1,068	100	100	941	941	-

1 The shares held by the Company confer upon it the right to participate and vote at the general meetings of Airtour at a rate of 50%, and appoint half of the members of its board of directors, without having a right to receive revenues.

Free Translation of the Hebrew Language Report - Hebrew Version Binding

Airport) Ltd. ("Tamam")									
Borenstein Caterers Inc. ("Borenstein")	Ordinary shares at no par value	80,000	USD 80,000	USD 80,000	100	100	8,267	8,267	-
Cockpit Innovation Ltd. ("Cockpit")²	Ordinary shares par value NIS 0.01	10,000	NIS 110.99	NIS 110.99	Approx. 90.1%	Approx. 90.1%	-	-	-
Air Consolidators Israel Ltd. ("ACI")³	Founders' shares par value NIS 0.01	-	NIS 1.1	-	50	50	4	4	-
	Ordinary shares par value NIS 0.1	-	NIS 11	-					
	Ordinary B shares par value NIS 0.1	55	NIS 11	NIS 5.5					
	Ordinary C shares par value NIS 1	-	NIS 10	-					
Maman - Cargo Terminals and Handling Ltd.⁴ ("Maman")	Ordinary shares par value NIS 1	6,176,472	NIS 41,176,472	NIS 6,176,472	15	15	26,067	26,067	-
Public Benefit Company - Visitors and Heritage Center of El Al Ltd. (the "Visitors' Center Company")⁵	Ordinary shares par value NIS 1	1	NIS 7	NIS 1	0	14.2	-	-	-

² In August 2017, Cockpit issued 9.9% of its shares to Boeing, in consideration for Boeing's investment in Cockpit. For further information, see Note 21 to the Financial Statements.

³ Ordinary shares owned by the Company confer upon it the right to participate and vote at general meetings of ACI and appoint half of the members of its board of directors, without having a right to receive revenues.

⁴ As of January 1, 2012, the Company holds 15% of Maman's share capital as well as warrants exercisable into Maman's ordinary shares until December 31, 2018, accounting for approx 10% of Maman's issued share capital, on a fully diluted basis.

⁵ In March 2016, a public benefit company was established under the name Visitors and Heritage Center of El Al Ltd. (the "Visitor Center"). The Visitor Center is owned by the Company and its employees and retirees, and was incorporated and registered as a public benefit company. It is noted that the Company intends to liquidate the Visitor Center as a public benefit company.

Article 12: Changes in investments in subsidiaries and affiliated companies in the Reporting Year

In August 2017, Cockpit issued about 9.9% of its shares to Boeing, in consideration for Boeing's investment in Cockpit. For information on Cockpit's operations, see Section 9.7.2 of Chapter A (Description of the Corporation's Business) of the Periodic Report, and Note 21 to the Financial Statements.

Article 13: Comprehensive income (loss) of subsidiaries and affiliates and the income deriving therefrom as of the date of the statement of financial position

Company name	Profit (loss) for the year	Other comprehensive profit (loss) for the year	Total comprehensive income	Dividend received	Dividend received after the date of the statement of financial position	Interest received	Management fees received	Managed fees received after the date of the statement of financial position
	USD thousands	USD thousands	USD thousands	USD thousands		USD thousands	USD thousands	
Sun d'Or	-	-	-	-	-	-	-	-
Superstar	101	-	101	-	-	-	-	-
Borenstein	2,008	203	2,211	-	-	-	172	-
Tamam	2	(304)	(302)	-	-	-	-	-
Katit	-	-	-	-	-	-	-	-
Cockpit	(245)	-	(245)	-	-	-	-	-
Airtour	98	-	98	-	-	-	-	-
Air Consolidators Israel	16	-	16	-	-	-	-	-
Maman	8,689	(178)	8,511	1,138	-	-	-	-
Visitor Center ⁶	-	-	-	-	-	-	-	-

Local currency data was translated using average exchange rates for 2017.

⁶ See footnote 5, above.

Article 20: Trading on the Stock Exchange

The following table provides information regarding suspensions (halt) of trading in the Company's securities in 2017 and until March 31, 2018:

Trading Halt and Trading Resumption Dates (respectively)	Security	Reason for Trading Halt
November 22, 2017 A limited trading halt – trading resumed on the same day	Ordinary Share Stock Exchange Security No. 1087824	Publication of Financial Statements for the third quarter of 2017
January 10, 2018 A limited trading halt – trading resumed on the same day	Ordinary Share Stock Exchange Security No. 1087824	Publication of the Company's notice of receipt of the Antitrust Authority's notification of its objection to the acquisition of shares of Israil Aviation and Tourism Ltd. by Sun d'Or

Article 21: Remuneration for senior executives and interested parties, as recognized in the Financial Statements for the Reporting Year

Below are details of the remuneration for the five officers with the highest compensations among senior executives of the Company or a subsidiary, whether paid by the Company or by another, as recognized in the Financial Statements for the reporting year.

It should be clarified and emphasized that in April 2017, the Company's Audit and Compensation Committee and Board of Directors approved payment of bonuses to officers of the Company for the year 2016. Bonus amounts paid for 2016, as shown in the table below, were recognized in 2017 under accounting principles

For information on bonuses approved for the five senior officers who received the highest remuneration for 2016, see immediate report published by the Company on April 27, 2017 (Reference No. 2017-01-043806).

Free Translation of the Hebrew Language Report - Hebrew Version Binding

			Compensation for services (in terms of cost to the Company in NIS)				Total Remuneration as recognized in 2017 (NIS)
Name and Position	Scope of position	Percentage holding in the Company's capital	Salary*	Bonus recognized in 2017	Share-based payment / management fees / consulting fees / commission	Other	
David Maimon (former CEO)	100%	-	2,232,769	600,000 for 2016, see Note (1)	N/A	-	2,832,769
Dganit Palti VP Finance	100%	-	1,444,731	372,600** for 2016; see Note (2)	N/A	-	1,817,331
Harel Chalamish VP Operations	100%	-	1,814,289	-	N/A	-	1,814,289
Yehudit Grisaro VP Human Resources	100%		1,318,680	351,000** for 2016; see Note (4)	N/A	-	1,669,680
Gonen Usishkin (as VP Commercial & Industry Affairs in 2017)	100%	-	1,245,827	395,000 for 2016; see Note (5)	N/A	-	1,640,827

- * In the table above, amounts of compensation as “Salary” are shown in terms of cost to the Company and include salary-related benefits, such as car maintenance, social benefits, actuarial allocations for employee severance benefits and any income charged to wages on account of a component granted to the employee. It does not include reimbursement for board and lodging expenses for work trips abroad.

Executives' remuneration is linked to the CPI and updated annually. The Company provides executives with a vehicle, and bears all expenses associated with the use and upkeep thereof (including overheads). Furthermore, executives are entitled to receive phones, mobile phones, vacation days, sick and recuperation pay, dress allowances, managerial insurance/pension and training funds, as is common practice.

In 2017, the Company's Senior Officers' Compensation Policy for the years from 2017 to 2019 (inclusive), as approved by the Meeting of the Company's shareholders on December 1, 2016 (“**Compensation Policy**”). For information, see Notice of Convening a Meeting dated October 27, 2016 (Reference No. 2016-01-068523), to which the Compensation Policy is attached.

- ** It should be noted that, pursuant to the Compensation Policy, the amount paid to executives for 2016 only totaled 70% of the maximum amount, with a part of the bonus - 30% - comprising a deferred bonus, payable to executives if, upon the conclusion of a period of three years (2016-2018 - the “Effective Period”), the Company achieves aggregate consolidated EBT (after allocation for bonuses) that exceeds or is equal to USD 60 million. Therefore, a portion of the bonus presented in the table constitutes a deferred bonus that has not been actually paid to executives and will be paid subject to compliance with the conditions provided therein and provided above.

The Company's Board of Directors deliberated and determined that the terms of service for Company executives, as detailed in Article 21, were consistent with the Compensation Policy.

(1) David Maimon

Mr. Maimon has served as the CEO of the Company from March 20, 2014, to February 15, 2018.

For information regarding the employment agreement of the Company's former CEO, see Note 23 to the Financial Statements and Notice of Convening a Shareholders Meeting published by the Company on March 23, 2016 (Reference No. 2016-01-012522).

Annual Bonus – An annual bonus to the Company's CEO for 2016 was approved, totaling NIS 3,000,000 ("2016 Bonus"). In its 2016 Financial Statements, the Company recognized, in accordance with accounting principles, NIS 2,400,000 of the 2016 Bonus, which are therefore not included in the table above (of which NIS 2,100,000 were paid to the CEO in 2017). The NIS 600,000 balance of the 2016 Bonus as shown in the table above, was recognized in the Company's 2017 Financial Statements and paid in 2018 upon termination of employment. Accordingly, the NIS 900,000 deferred portion of the 2016 Bonus was paid to the CEO in 2018. In 2017, the departing CEO was not entitled to an annual result-based bonus.

Special Bonus – on March 19 and 20, 2018, the Company's Audit and Compensation Committee and Board of Directors, respectively, approved the payment of a special discretionary bonus, equal to three months' base salary, to the departing CEO, Mr. David Maimon, in accordance with the Compensation Policy. The total special bonus approved for Mr. David Maimon stands at NIS 391,560 (equal to three months' base salary).

Upon termination of Mr. Maimon employment with the Company, Mr. Maimon is entitled to the terms stipulated in his employment agreement. In addition, the Audit and Compensation Committee and Board of Directors approved the following terms in favor of Mr. David Maimon: (a) early payment of the deferred portion of the 2016 Bonus (totaling NIS 900,000, as mentioned above); (b) redemption of 108 vacation days, based on the last salary paid to Mr. Maimon in his capacity as VP of Commercial & Industry Affairs (a gross salary of approx. NIS 76 thousand), in addition to 53 vacation days (equivalent to 44 working days) accumulated to his credit as the Company's CEO (the maximum accumulation under Mr. Maimon's employment agreement), which can be cashed in upon expiration of the prior notice period under Mr. Maimon's employment Agreement, based on his last salary as CEO (a gross salary of approx. NIS 130 thousand). It should be noted that redemption of vacation days accumulated to Mr. Maimon's credit during his office as Vice President of the Company was approved in reliance upon a legal opinion obtained by the Company in connection with Mr. Maimon's entitlement according to his employment agreements as VP and CEO, and the company's practices for redemption of vacation days without accumulation limit. The liability for vacation leave is recognized in the Financial Statements on a recurring basis.

(2) Dganit Palti

Mrs. Palti has been serving as the Company's Vice President Finance since March 20, 2014.

It should be noted that the amount of bonus approved for 2016 is NIS 414,000. The amount shown in the table above accounts for 90% of said amount (a total of NIS 372,600), constituting the sum of 70% of the

Free Translation of the Hebrew Language Report - Hebrew Version Binding

bonus, as recognized and paid to Mrs. Palti in 2017 (totaling NIS 289,800) and 20% of the Bonus representing the deferred portion, as recognized in the 2017 Financial Statements (totaling NIS 82,000). In accordance with accounting principles, 10% of the bonus has not yet been recognized in the Financial Statements and is therefore not included in the table above. For further information, see Note 23 to the Financial Statements.

(3) Harel Chalamish

Mr. Chalamish has been serving as the Company's VP Operations since December 16, 2016. Prior to his appointment to this position, Mr. Chalamish served as the Company's Boeing 747-400 fleet's captain.

(4) Yehudit Grisaro

Mrs. Grisaro has been serving as VP Human Resources and Administration since June 2017, and, prior thereto, served as the Company's VP Customer & Service. It should be noted that the amount of bonus approved for 2016 stands at NIS 390,000. The amount shown in the table above accounts for 90% of said amount (a total of NIS 372,600), representing the sum of 70% of the bonus, as recognized and paid to Mrs. Grisaro in 2017 (totaling NIS 351,000) and 20% of the Bonus representing the deferred portion, as recognized in the 2017 Financial Statements (totaling NIS 78,000). In accordance with accounting principles, 10% of the bonus has not yet been recognized in the Financial Statements and is therefore not included in the table above.

(5) Gonen Usishkin

Mr. Gonen Usishkin has been CEO of the Company since February 2018 and prior thereto, since January 1, 2017, served as VP Commercial & Industry Affairs. In 2016, Mr. Usishkin served as Head of Strategy & Business Development. It should be noted that the bonus shown in the table above represents the bonus for 2016 and reflects the total bonus approved for Mr. Usishkin, without deduction of any deferred portion in accordance with the Company's Compensation Policy, due to the fact that during this period, Mr. Usishkin did not serve as an executive officer of the Company and therefore the Compensation Policy did not apply to him during that period.

Below are details of the compensation paid by the Company, or its subsidiary, to each interested party who is not mentioned in the above tables:

Details of the compensation recipient				Compensation for services (in terms of cost to the Company, in NIS)							Total
Name	Position	Scope of position	Percentage holding in the Company's capital	Salary	Bonus recognized in 2017	Share-based payment	Management fees	Consulting fees	Commission	Other	
Eli Defes	Chairman of the Board	Part time – 70%					573,300			53,515*	626,815
Amikam Cohen	Former Chairman of the Board	Part-time – 40%*	-		216,000 for 2016**		372,220			68,785*	441,005

Free Translation of the Hebrew Language Report - Hebrew Version Binding

- * Mr. Eli Defes was appointed a director of the Company in November 2015 and has been holding the position of Chairman of the Board since June 2017 in lieu of Mr. Amikam Cohen. The scope of management services rendered by Mr. Defes corresponds to at least 70% part-time position. Mr. Defes is entitled to benefits from the Company in the form of airline tickets. The service agreement entered into with Mr. Defes shall be in effect until he ceases serving as Chairman of the Company's Board of Directors for any reason whatsoever. Moreover, the service agreement may be terminated by either party at any time, for any reason whatsoever, upon 90 days' prior written notice. Pursuant to the service agreement, Mr. Defes annual bonus shall not exceed 90% of the amount of bonus to which the CEO is entitled (based on a 70% part time position), subject to the Compensation Policy.

For further information regarding the terms of the engagement with Mr. Defes, see Notice of Convening a Shareholder Meeting dated May 24, 2017 (Reference No, 2017-01-052647) and Note 23 to the Financial Statements.

The amount stated in the "Others" column represents directors' remuneration paid to Mr. Defes for his directorship in the Company, prior to his appointment as Chairman of the Board, totaling NIS 39,477, as well as flight ticket benefit (excluding tax applicable to the director) totaling NIS 14,038.

- ** Mr. Amikam Cohen served as Chairman of the Board of Directors until May 2017. For information regarding the terms of employment of Mr. Amikam Cohen during his chairmanship of the Board of Directors, see Note 23 to the Financial Statements.

The amount of bonus shown in the table above represents the bonus paid to Mr. Cohen in respect of 2017 in respect of the portion recognized in 2017 under accounting principles. It should be noted that the total bonus approved for Mr. Cohen in respect of 2016 stood at NIS 1,080,000 (reflecting the full bonus approved in respect of 2016). The full bonus was paid in 2017 following termination of Mr. Cohen's office as Chairman of the Board.

The amount stated in the "Others" column represents directors' remuneration paid to Mr. Cohen for his service as Chairman of the Board of Directors, following termination of his office as Chairman of the Board, totaling NIS 50,028, as well as flight ticket benefit (excluding the tax applicable to the director) totaling NIS 18,757.

Total directors' remuneration and related expenses that do not deviate from the norm, and which was paid to the Company's directors on account of 2017, including the value of airline tickets used by all eligible directors during the Reporting Year (excluding remuneration to both former and current Chairmen of the Board, as set out in the above table), amounts to NIS 1,835 thousand. For details regarding the General Meeting's approval to grant airline tickets to directors, see Note 23 to the Financial Statements.

Free Translation of the Hebrew Language Report - Hebrew Version Binding

Article 21a: Control of the Company

As of the reporting date, the Company's controlling shareholders, as defined in Section 1 of the Securities Law, 5728-1968 (the "Securities Law") are:

(A) Knaifaim Holdings Ltd., by virtue of its holdings of 35.3% of the issued share capital of the Company.

(B) David Borovitz and Tamar Mozes-Borovitz, who hold shares in Knaifaim, as detailed in the chart below, and are entitled to appoint a majority of the members of the board of directors of Knaifaim, in accordance with Knaifaim Shareholder Agreements.

The following persons are also considered to be controlling shareholders in Knaifaim: Israel Borovitz⁷ (David Borovitz, Tamar Mozes-Borovitz and Israel Borovitz will collectively be referred to hereinafter as "Individuals of the Borovitz Group"), Sofia Kimerling, Carmel Ilan and Dafna Arnon, by power of being parties to Knaifaim Shareholder Agreements, as detailed below.

Borovitz Description of the ownership of Knaifaim - the Company's controlling shareholder

To the best of the Company's knowledge and according to Knaifaim's reporting as of March 31, 2017, the holdings in Knaifaim's shares are as follows:

Holder name	Number of ordinary shares in Knaifaim at par value of NIS 1.00 each Security 543017	Share of holdings (Undiluted) ⁸		Share of holdings (Fully diluted) ⁹	
		% capital	% voting	% capital	% voting
Mozes-Borovitz Tamar ¹⁰	3,654,008.30	22.50	22.68	21.37	21.53
Borovitz David ¹¹	1,579,836	9.73	9.80	9.24	9.31

⁷ On January 4, 2015, an agreement for the sale of shares was entered into between Israel Borovitz (both personally and through a company wholly owned by him, Israel Borovitz Holdings Ltd.) and Tamar Mozes Investments Ltd. (a company wholly owned by Tamar Mozes-Borovitz), under which, *inter alia*, Israel Borovitz granted Tamar Mozes Investments Ltd. an option to purchase 792,291 shares in Knaifaim that he owned, subject to certain terms set out in the agreement. Pursuant to this agreement, Israel Borovitz granted Tamar Mozes Investments Ltd. and Tamar Mozes-Borovitz an irrevocable power of attorney to vote on behalf of said option shares, until the date of the option's expiration (no later than December 31, 2017). Subsequently, Knaifaim was informed that a consequence of the agreement for the sale of Knaifaim's shares, and their sale in practice, was the expiration of the earlier agreement between the relevant shareholders (David Borovitz and Tamar Mozes-Borovitz, on the one hand, and Israel Borovitz, on the other). On January 1, 2018 the option granted to Tamar Mozes Borovitz expired, along with the irrevocable power of attorney given to her by Israel Borovitz, authorizing her to vote in respect of his shares.

⁸ It should be noted that the difference between the share of capital and the voting share stems from the existence of 128,353 treasury shares, held by Knaifaim.

⁹ Shares of holdings in capital and voting rights (fully diluted) in the tables above are under the theoretical assumption of a single ordinary share being allocated for each option granted to executives in Knaifaim; in practice, to the extent that the options are exercised, the share allocation will be in an amount that reflects the benefit represented in the options (exercise on a "cash only" basis), in accordance with the terms of the allocation plan that under which they were allocated.

¹⁰ The holder serves as Vice Chairwoman of the Company's Board of Directors. The holder conveyed that she holds the securities through Tamar Mozes Investments Ltd., a subsidiary wholly owned by her. The holder is the wife of David Borovitz and sister-in-law of Israel Borovitz. It is noted that on January 7, 2018, Tamar Mozes Borovitz acquired from Israel Borovitz 105,580 shares of Knaifaim, by way of exercising (on December 31, 2017) the option granted to her by Israel Borovitz (see footnote 7 above). It should be further noted that on January 1, 2018, the option granted by Israel Borovitz to Tamar Mozes Borovitz to purchase his remaining shares has expired, along with the power of attorney he gave her to vote in respect of his shares - for further information, see footnote 7 above.

¹¹ The holder conveyed that that he holds the securities through BMG (Borovitz Mozes Group) Ltd., a company he wholly owns, apart from a single share that he holds directly. The holder is the brother of Israel Borovitz and husband of Tamar Borovitz.

Free Translation of the Hebrew Language Report - Hebrew Version Binding

Holder name	Number of ordinary shares in Knaifaim at par value of NIS 1.00 each Security 543017	Share of holdings (Undiluted) ⁸		Share of holdings (Fully diluted) ⁹	
		% capital	% voting	% capital	% voting
Borovitz Israel ¹²	472,285	2.91	2.93	2.76	2.78
Ilan Carmel ¹³	1,120,302.55	6.90	6.95	6.55	6.60
Arnon Dafna ¹⁴	863,760.20	5.32	5.36	5.05	5.09
Kimerling Sofia	946,544	5.83	5.87	5.54	5.58
Levy Yehuda ¹⁵	4,411.90	0.03	0.03	0.03	0.03
The Zabudowicz Trust ¹⁶	2,184,019	13.45	13.55	12.77	12.87
Fox Yossi ¹⁷	2,396	0.01	0.01	0.01	0.01
Knaifaim Holdings Ltd.	128,353	0.79	--	0.78	--
Phoenix Holdings Ltd. ¹⁸	835,796	5.15	5.19	4.89	4.93

¹² The holder conveyed that he owns the securities both directly and through Israel Borovitz Holdings Ltd., a company he wholly owns. The holder is the brother of David Borovitz and brother-in-law of Tamar Borovitz. It is noted that on January 7, 2018, Tamar Mozes Borovitz acquired from Israel Borovitz 105,580 shares of Knaifaim, by way of exercising the option granted to her by Israel Borovitz (see footnote 7 above). It should be further noted that on January 1, 2018, the option granted by Israel Borovitz to Tamar Mozes Borovitz to purchase his remaining shares has expired, along with the power of attorney he gave her to vote in respect of his shares - for further information, see footnote 7, above.

¹³ The holder is the wife of Eran Ilan, a director in Knaifaim, and the sister of Arnon Dafna. The holder conveyed that that she holds the securities both directly and through Carmel Ilan Holdings in Knaifaim Ltd., a company she wholly owns.

¹⁴ The holder is the sister of Carmel Ilan and the sister-in-law of Eran Ilan, a director in Knaifaim. The holder conveyed that that she holds the securities both directly and through Dafna Arnon Holdings in Knaifaim Ltd., a company she wholly owns.

¹⁵ The holder conveyed that he holds the securities through A.L. Aviation Assets Ltd., a private company whose entire issued capital is fully held, starting on November 28, 2016, by Levym Assets, Ltd., a company controlled and wholly owned by Adv. Yehuda (Yudi) Levy, who serves as a Vice Chairman of the Board of Directors of El Al and director of Knaifaim, and his wife (previously, A.L. Aviation Assets Ltd. was held in equal parts by Levym Assets Ltd. and by Miella Venture Partners, Inc., a wholly owned subsidiary of a foreign trust, whose beneficiaries are members of the Effi Arazi family). Accordingly, the name of the above holder was changed, on that date, to Yehuda Levy, in place of A.L. Aviation Assets Ltd.

¹⁶ The holder related that the Zabudowicz Trust is a trust registered in Liechtenstein (trust no. FL-0001.506.639-4), in which Pujo Zabudowicz is the main beneficiary; the Zabudowicz Trust holds shares in Knaifaim through Tamares Knaifaim Holdings Ltd., a wholly owned subsidiary of the company Tamares Israel Investments Ltd., which is wholly owned (indirectly) by the Zabudowicz Trust. In August, 2013, a unilateral undertaking provided by the Individuals of the Borovitz Group, and private companies controlled thereby (in this section: the "Borovitz Group"), to Tamares entered into force, according to which, in each general meeting of Knaifaim whose agenda concerns the appointment of directors, they would vote in respect of all Knaifaim shares that they own on the determining date for the vote, as set out in each such meeting, in favor of the appointment of one director recommended by Tamares, provided that (a) they meet all eligibility requirements under the law; and (b) Borovitz Group does not object to their identity. Borovitz Group may object to the identity of a candidate for the Board, as described in subsection (b), with regards to no more than two candidates annually, and has notified Tamares in advance of candidates to which it would not object. The effect of said undertaking by the Borovitz Group will expire on the earliest of the following dates: (1) the earliest date on which Tamares' holdings in the issued share capital of Knaifaim are less than 13%; (2) the earliest date on which Borovitz Group ceases to be a controlling shareholder in Knaifaim (as "control" is defined in the Securities Law); and (3) the earliest date on which Pujo Zabudowicz, or one of his heirs, cease to be the main beneficiaries of Tamares. Furthermore, Borovitz Group will work to convene a general meeting in the event that the appointment or replacement of a director recommended by Tamares is required, and vote in such meeting, as stated above. As of the date of this report, Mr. Ami Arel serves as a director in Knaifaim on behalf of Tamares.

¹⁷ The holder is a director in Knaifaim. The holder related that he also owns 27,472 ordinary shares of the Company, representing some 0.006% of its issued share capital (with and without dilution). Securities in Knaifaim and in the Company are held by Director Yossi Fox's sons, who, in accordance with the Securities Law, are considered for this purpose to be "one person".

¹⁸ The holder is a member of an institutional reporting group, consisting of companies of the following groups: Delek Group Ltd. Phoenix Holdings Ltd. and Excellence Investments Ltd. The above holdings include holdings in a Nostro account and participating life insurance policies. As of December 31, 2017, the holder owned 1,848,000 Bonds (Series G) of Knaifaim (representing approx. 1.19% of this series) through participating life insurance policies, as well as the Company's shares, according to the following order: (a) Nostro account - 750,000 ordinary shares representing approx. 0.15% of the Company's issued share capital (with or

Free Translation of the Hebrew Language Report - Hebrew Version Binding

Holder name	Number of ordinary shares in Knaifaim at par value of NIS 1.00 each Security 543017	Share of holdings (Undiluted) ⁶		Share of holdings (Fully diluted) ⁷	
		% capital	% voting	% capital	% voting
Excellence Investments Ltd. ¹⁹	75,803.16	0.47	0.47	0.44	0.45
Altshuler Shaham Ltd. ²⁰ – Mutual Funds	855,674	5.27	5.31	5.00	5.04
Netz Gidur Ltd. (General Partner) ²¹	1	0.00	0.00	0.00	0.00

The following provides information regarding agreements which, to the best of the Company's knowledge, exist between the shareholders of Knaifaim with respect to the exercise of their rights by virtue of their holdings of Knaifaim, as of the date of publication of the Report:

Knaifaim Shareholder Agreements

Pursuant to a shareholders agreement dated November 22, 1993 (as amended on May 27, 2004), whose parties, as of the reporting date, are individuals of the Borovitz Group, Sofia Kimerling (in this section: “**Kimerling**”), David Borovitz' children (Amir Borovitz, Nimrod Borovitz and Maya Borovitz)²² and Yigal Arnon's daughters (Carmel Ilan and Dafna Arnon) (collectively referred to hereinafter as the “**Arnon Individuals**”), it was agreed that the parties would use their voting power in Knaifaim such that, at all times, eight directors recommended by the parties would be appointed to the board of directors of Knaifaim, according to a list determined by them,

without dilution); (b) Phoenix Holdings Ltd. – Participating – 230,191 ordinary shares, representing approx. 0.05% of the Company's issued share capital (with or without dilution); (c) Israel Shares Partnership – 25,375,986 ordinary shares, representing approx. 5.12% of the Company's issued share capital (with or without dilution); (d) TA 125 Partnership – 1,052,787 ordinary shares, representing approx. 0.21% of the Company's issued share capital (with or without dilution); (e) Excellence Provident Funds Ltd. – 18,341 ordinary shares, representing approx. 0.004% of the Company's issued share capital (with or without dilution).

¹⁹ The holder is a member of an institutional reporting group, consisting of companies of the following groups: Delek Group Ltd., the Phoenix Holdings Ltd. and Excellence Investments Ltd. The above holdings include holdings in mutual fund management companies and index product issuers. The group of Excellence Investments Ltd. is an interested party of Knaifaim by virtue of holdings. As of December 31, 2017, the holder owned 4,326,724.85 Bonds (Series G) of Knaifaim (representing approx. 2.78% of this series) through mutual fund management companies, and 318,171 ordinary shares of the Company (representing approx. 0.06% of its issued share capital).

²⁰ The holder is a member of an institutional reporting group, consisting of companies of Altshuler Shaham Group Ltd. The above holdings include holdings in mutual fund management companies. Altshuler Shaham Group Ltd. is an interested party of Knaifaim by virtue of holdings. As provided to Knaifaim, some of the controlling shareholders of Altshuler Shaham Ltd. (the controlling shareholder of the institutional reporting group) are also controlling shareholders of companies acting as General Partner of several partnerships engaged in hedge fund management. As of December 31, 2017, the holder also held 8,808,314 ordinary shares of the Company (representing a percentage holding of approx. 1.77% of the Company's issued share capital (with or without dilution). In addition, as of December 31, 2017, Altshuler Shaham Yanshuf Gidur Ltd. (General Partner) owns a holding of 668,500 ordinary shares of the Company (representing approx. 0.13% of the Company's issued share capital (with or without dilution).

²¹ The holder is a member of an institutional reporting group, consisting of companies of Altshuler Shaham Group Ltd. As provided to Knaifaim, some of the controlling shareholders of Altshuler Shaham Ltd. (the controlling shareholder of the institutional reporting group) are also controlling shareholders of several hedging funds, including Altshuler Shaham Netz Gidur Ltd. which is the General Partner of a partnership engaged in hedge fund management. It should be noted that the holdings listed under Altshuler Shaham Netz Gidur Ltd., as provided above, are holdings in the partnership of which Altshuler Shaham Netz Gidur Ltd. is the General Partner. Altshuler Shaham Ltd. is an interested party of Knaifaim by virtue of holdings. As of December 31, 2017, the holder also owned (a) 400,000 Bonds (Series G) of Knaifaim (representing approx. 0.26% of this series) and, as provided by Knaifaim to the Company, 1 ordinary share of El Al.

²² As of the reporting date, and to the best of the Company's knowledge, David Borovitz's children are not shareholders in Knaifaim.

Free Translation of the Hebrew Language Report - Hebrew Version Binding

as detailed below.²³ The agreement also includes provisions concerning a right of first refusal and the appointment of the chairman and CEO of Knafaim, as described below (hereinafter in this section: **"Shareholders Agreement"**).

Appointment of Knafaim Directors

This list will be compiled by the parties to the Shareholders Agreement, as follows:

- (1) The Individuals of the Borovitz Group will be entitled to include six (6) directors on the list;
- (2) The Arnon and Kimerling Individuals, shall each be entitled to include one director on the list;
- (3) In this context, it was agreed that if Kimerling's holdings dropped to below 5% of the issued and paid up share capital of Knafaim, the Individuals of the Borovitz Group would have the right to demand, by written notice to Kimerling, the termination of her right to serve as a director or to appoint a director. In such a case, wherein notice has been given by the Individuals of the Borovitz Group, Kimerling (or the director she appointed) shall resign, and the right to appoint a director in place of that which was dismissed, as stated, shall transfer to the Individuals of the Borovitz Group. Should Kimerling resign from Knafaim's board of directors as the result of a demand from Borovitz, Kimerling will not be required to exercise her voting right in respect of the appointment of directors in Knafaim on behalf of the other parties to the Shareholders Agreement, as stated above. Furthermore, should Kimerling resign from Knafaim's board of directors as the result of a demand from the Individuals of the Borovitz Group, as stated above, the right of first refusal towards the Individuals of the Borovitz Group, as described below, shall not apply to her.
- (4) Should the holdings of the Arnon Individuals (collectively) drop below a rate of 5% of Knafaim's shares, their right to appoint a director to Knafaim's board of directors shall be cancelled, and their right to appoint said director shall be transferred to Borovitz Group.
- (5) The parties will vote together against the dismissal of any director appointed under the agreement, unless the party that included them on the list is the party seeking their dismissal. Should a party that appointed a director that was dismissed seek to appoint another director in their place, the parties will exercise their voting powers to effect such appointment.

Appointment of Chairman and CEO of Knafaim

Subject to the law, the parties to the agreement will endeavor to have a person appointed to the position of chairman of Knafaim's board of directors and Knafaim's CEO that was recommended for such by the Individuals of the Borovitz Group.

Right of First Refusal

The Arnon and/or Kimerling Individuals granted Borovitz Group a right of first refusal to acquire their shares in Knafaim, if and when the rate of each of their holdings fell below 5% of the issued and paid up share capital of Knafaim. Said right of first refusal shall not apply to the transfer or sale of shares by the Arnon and/or

²³ It should be noted that pursuant to Knafaim's articles of association, its board of directors will consist of no less than 3 directors, and no more than 14. As of the date of publication of the report, 12 directors serve on Knafaim's board of directors, including 3 external directors.

Free Translation of the Hebrew Language Report - Hebrew Version Binding

Kimerling Individuals to an “Authorized Transferee,” i.e., the spouse married to a party to the agreement and/or their adult children (an “Authorized Transferee”), provided such Authorized Transferee provides its approval of the transferor’s undertakings under the agreement.

Agreement between BMG Tamar and Mozes-Borovitz

To the best knowledge of the Company, under an agreement signed between BMG and David Borovitz, on the one hand, and Tamar Mozes-Borovitz, on the other, the appointment of directors in Knaifaim that Borovitz-Mozes are entitled to appoint, from time to time (in accordance with the aforesaid Shareholders Agreement), is effected in accordance with an arrangement between them, which also includes provisions concerning a right of first refusal and a tag along right.

Article 22: Transactions with controlling shareholders

For details, to the best knowledge of the Company, regarding transactions with controlling shareholders or in whose approval the controlling shareholder has a personal interest, and that the Company engaged in in the Reporting Year or that continue to be in effect on the reporting date, see Note 23 to the Financial Statements.

Article 24: Holdings of interested parties and senior executives

For information regarding holdings of interested parties and senior officers as of December 31, 2017, see immediate report on the status of holdings of interested parties and senior shareholders, published by the Company on January 7, 2018 (Reference No. 2018-01-002551).

In addition, the following table provides information on holdings of interested parties in shares and other securities of the Company and its investee companies whose activities are material to the Company’s operations, as of March 13, 2018:

Name of the interested party	Security	Amount	Share of holdings (%)	
			Capital	Vote
Knaifaim Holdings Ltd. ²⁴	Ordinary Share	175,000,000	35.3	35.3
Pinchas Ginsburg ²⁵	Ordinary Share	39,486,699	7.97	7.97
Delek Group	Ordinary share	32,779,416	6.61	6.61

Moreover, the State of Israel holds a special state share, in accordance with the Company's prospectus dated May, 2003. To the best of the Company's knowledge, and according to information it was provided, the State of Israel also holds some 1.1% of the Company’s share capital. For information regarding the special State share and the rights attached thereto, see Section 9.11.9 of Chapter A of the Company's 2017 Periodic Report.

²⁴ On December 22, 2004, EL Al received approval from the special state shareholder for Knaifaim to hold more than 40% of the issued share capital of the Company, at a rate affording it control of the Company.

²⁵ Pinchas Ginsburg (who serves as a director in the Company) and Y. Hillel & Co. Ltd. (“Y. Hillel”), which he fully owns, received approval from the special state shareholder, on September 3, 2006, for individuals of the Pinchas Ginsburg family and Y. Hillel to collectively hold shares in the Company at an aggregate rate that is lower than 15% of the issued share capital of the Company. It should be noted that Pinchas Ginsburg has a personal stake, directly and indirectly, in various transactions performed by the Company and/or its affiliates, as detailed in Note 23 to the Financial Statements of December 31, 2017.

Free Translation of the Hebrew Language Report - Hebrew Version Binding

Holdings of senior executives in the share and other securities of the Company, its subsidiaries or affiliates, as of March 13, 2018: None.

Article 24a: The Company's registered and issued capital and convertible securities, as of March 13, 2018

Share class: Ordinary Share
The registered capital: 1,000,000,001 (including the special state share)
The issued capital: 495,719,135
Security No.: 1087824
Share class: Special State Share
The registered capital: 1
The issued capital: 1

Convertible Securities:

As of March 13, 2018, the Company has no convertible securities.

Article 24b: Register of Shareholders

Register of Shareholders Ordinary Shares - Security No. 1087824						
Holder	I.D. No.	Address	Par value quantity	Issuance date	From serial no.	To serial no.
State of Israel	-----	Ministry of Finance, Jerusalem	1		Special State Share	
Bank Hapoalim Nominee Company Ltd.	513056603	62 Yehuda Halevy St., Tel Aviv	495,706,357	Starting January, 2005	Held through many split share certificates	
Eden Sharabani	324978832	2 Meir Shfeya, Petah Tikva	980	Nov 26, 2003	31,999,021	32,000,000
David Noyman	008332884	14 David Shimoni, Jerusalem	100	Aug 1, 2003	31,998,921	31,999,020
Nathan Panzer	008037392	PO Box 4241, Haifa 31042	250	Jul 1, 2004	395,717,678	395,717,927
Avraham Berkowitz	7675838	123 Barsimantov, Yehud	77	Jul 11, 2004	395,717,601	395,717,677
Barlev Yehuda	064837123	6a Yehuda Leib Halevi Barsky, Tel Aviv	100	Jul 5, 2006	399,458,971	399,459,020
				May 14, 2007	399,459,021	399,459,070
Savyon Tal	35506499	44 Hageulim, Zichron Yaakov	9,070	Nov 4, 2004	395,708,531	395,717,600

Free Translation of the Hebrew Language Report - Hebrew Version Binding

Register of Shareholders Ordinary Shares - Security No. 1087824						
Holder	I.D. No.	Address	Par value quantity	Issuance date	From serial no.	To serial no.
Itzak Pachter	003730165	555 Lake View Drive, Miami Beach Florida 33140 USA.	1,100	March 1, 2005	31,997,821	31,998,920
Batia Sepin	003730173	6917 Collins Ave. #1503 Miami Beach Florida 33141	1,100	March 1, 2005	31,996,721	31,997,820

Article 25a: Registered address

Registered address: PO Box 41, Ben Gurion Airport 7015001

E-mail: corporate@elal.co.il

Tel.: 03-9716720

Fax: 03-9717334

Free Translation of the Hebrew Language Report - Hebrew Version Binding

Article 26: The Company's directors

Name I.D. No. Date of Birth Citizenship	Address for service of legal process	Independent director/external director Membership in Board of Directors committees	Employee of the Company, a subsidiary or affiliate of the Company, or of an interested party?	Starting date of their tenure as director	Education and employment in the last five years: Details of companies in which they serve as a director	Relative of another interested party in the Company?	Do they have accounting and financial expertise or professional qualifications?
Eli Defes Chairman of the Company's Board of Directors 052016631 July 31, 1953 Israel	El Al Headquarters, Ben Gurion Airport 7015001	Government Relations and Regulation Committee, Security Committee (Chairman), Corporate Governance Committee (Chairman), Executive Committee (Chairman), Finance and Budget Committee, Human Resources Committee, Market Risk Management Committee	No	November 29, 2015	<u>Academic education</u> : BA in Political Science from Bar Ilan University, Graduate of Political Science and Sociology from Haifa University, Graduate of the National Security College <u>Business experience in the last five years</u> : Since June 2017 – Chairman of the Company's Board of Directors Until May 2017 – CEO of Clalit Health Services Group <u>Director in</u> : Harel Insurance Company Ltd	No	Professional qualifications
Tamar Mozes- Borovitz Vice Chairman of the Company's Board of Directors 056400997 March 11, 1960 Israel	2 Raul Wallenberg, Ramat Hachayal, Tel Aviv	Government Relations and Regulation Committee, Human Resources Committee, Market Risk Management Committee and Executive Committee.	CEO of Tamar Mozes Investments Ltd - a company wholly owned by the director, which holds shares in	January 6, 2005	<u>Academic education</u> : Graduated MBA studies at Tel Aviv University, Bachelor of Political Science at Bar- Ilan University <u>Business experience in the last five years</u> : CEO of Tamar Mozes Investments Ltd., CEO of Mapal Communications Ltd <u>Director in</u> : Knafarm Holdings Ltd., Global Knafarm Leasing Ltd., Sun	Yes: Wife of Mr David Borovitz, a controlling shareholder in Knafarm	Professional qualifications

Free Translation of the Hebrew Language Report - Hebrew Version Binding

			Knafaim, the Company's controlling shareholder		d'Or International Airlines Ltd., Dori Media Group Ltd., Mapal Communications Ltd., Tamar Mozes Investments Ltd., Noa MB Communications Ltd., Communica TV Ltd., Dori Media Durst Ltd., Dori Media Paran Ltd., Dori New Media Ltd., Mapal L D Y Ltd., Mapal-Eden Telenovelas Ltd., Mapal Brands - B M I Ltd., Noa & Yariv Holdings Ltd., S T V Media Israel Ltd., B M I - Brand Management International Ltd., Novebox A G MeMeMe Studios Ltd., Apollo Y A K Ltd		
Yehuda (Yudi) Levy Vice Chairman of the Company's Board of Directors 046201323 June 10, 1945 Israeli	98 Yigal Alon St., Tel Aviv, c/o Goldfarb Seligman & Co	Market Risk Management Committee, Government Relations and Regulation Committee, Security Committee, Human Resources Committee, Corporate Governance Committee and Executive Committee.	No	January 28, 2008	<u>Academic education</u> Bachelor of the Faculty of Law at the Hebrew University Member of the Israel Bar Association and the Bar Association in New York <u>Business experience in the last five years</u> Managing partner of Goldfarb Seligman & Co. Law Offices <u>Director in</u> Knafaim Holdings Ltd., Dori Media Group Ltd., Maman Cargo Terminals and Handling Ltd., Global Knafaim Leasing Ltd., A L Aviation Assets Ltd., Levyim Assets Ltd., The Shalem Foundation, Shalem Academic Center Ltd., the Adv Yudi Levy company	No	Professional qualifications
Amikam Cohen 005265855 June 8, 1948 Israeli	11, Galgalei Haplada St., Herzliya Pituach	Corporate Governance Committee, Security Committee	No	December 30, 2008	<u>Academic education</u> BA in Industrial Engineering and Management from Ben Gurion University <u>Business experience in the last five years</u> Chairman of the Company's Board of Directors – until May 2017, CEO of Hutchinson Water	No	Professional qualifications

Free Translation of the Hebrew Language Report - Hebrew Version Binding

					<u>Director in</u> Amrad Gardens Ltd		
Pinchas Ginsburg 054189451 January 2, 1957 Israeli, German	12, Mota Gur St., Givat Shmuel	Market Risk Management Committee (Chairman), Budget and Finance Committee, Balance Sheet Committee and Executive Committee.	CEO of Y Hillel & Co., Ltd., which is part of Pinchas Ginsburg Group, which is an interested party in the Company by virtue of its holdings	June 24, 2009	<u>Academic education</u> BA in Economics and Accounting from Tel Aviv University <u>Business experience in the last five years</u> CEO of Y. Hillel & Co., Ltd. - Travel agency and representatives of foreign airlines in Israel, CEO of West East Airline Representatives Ltd <u>Director in</u> Y. Hillel & Co., Ltd., West East Airline Representatives Ltd., Privilege Tourism Ltd., Matador Jerusalem (1994) Ltd., Airtour (Israel) Ltd., Talpiot Airline Representatives Ltd	No	Accounting and financial expertise
Shlomo Hanael 064516271 January 10, 1950 Israeli	Ayalon Insurance House, 12 Abba Hillel, Ramat Gan, c/o Knafaim	Government Relations and Regulation Committee, Market Risk Management Committee, Budget and Finance Committee and Security Committee.	Chairman of the Board of Directors of Knafaim Holdings Ltd., the Company's controlling shareholder	June 24, 2009	<u>Academic education</u> Bachelor of Aeronautical Engineering, the Technion, MBA from Tel Aviv University <u>Business experience in the last five years</u> Chairman of Knafaim Holdings Ltd <u>Director in</u> Chairman of the Board of Knafaim Holdings Ltd., Global Knafaim Leasing Ltd., Maintenance Wings (2005) Ltd., QAS Israel LTD	No	Professional qualifications
Sofia Kimerling 71511174 May 1, 1951 Israeli	PO Box 3050 Herzliya 46638	Corporate Governance Committee	No	January 19, 2011	<u>Academic education</u> MBA, Derby University Israel <u>Business experience in the last five years</u> Enterprises <u>Director in</u> Knafaim Holdings Ltd., Sun d'Or International Airlines Ltd., T.M.M. Aircraft Food Industries (Ben Gurion Airport) Ltd	No	Professional qualifications

Free Translation of the Hebrew Language Report - Hebrew Version Binding

Ruth Dahan (Portnoy) Independent Director 024807927 February 1, 1970 Israeli	26, Arlozorov St., Givataim	Audit and Compensation Committee, Balance Sheet Committee, Budget and Finance Committee (Chairman), and Market Risk Management Committee	No	December 31, 2013	<u>Academic education:</u> MBA graduate specializing in Finance and Accounting from the Hebrew University of Jerusalem, BA in Economics, Hebrew University of Jerusalem <u>Business experience in the last five years:</u> Founder and manager of TME - Tailor Made Finance, Vice President of Standard & Poor's Maalot (from 2003 until April, 2013) Director in Luzon Group Ltd., Assuta Medical Centers Ltd	No	Accounting and financial expertise
Eyal Haimovsky External Director 027425800 May 29, 1974 Israeli	22, Ehad Ha'am St., Jerusalem	Audit and Compensation Committee (Chairman), Balance Sheet Committee, Budget and Finance Committee, Corporate Governance Committee and the Government Relations and Regulation Committee.	No	February 18, 2015	<u>Academic degrees:</u> Master of Business Administration (MBA), University of Derby, Graduate in Business Administration (B.A.) from Champlain College, Structural Engineering, the College of Management <u>Business experience in the last five years:</u> CEO of the Jerusalem Development Authority (2015-present), PMO bureau chief (2012-2014)	No	Accounting and financial expertise
Yael Andorn External Director 027897958 October 3, 1970 Israeli	12, Aba Hillel St., Ramat Gan	Audit and Compensation Committee, Balance Sheet Committee, Budget and Finance Committee	No	October 29, 2017	<u>Academic education:</u> MBA with specialization in Finance and Accounting from the Hebrew University, BA in Economy and Sociology from the Hebrew, Graduate of the Government Executive Education Program, Harvard University	No	Accounting and financial expertise

Free Translation of the Hebrew Language Report - Hebrew Version Binding

					<u>Business experience in the last five years:</u> Finance Ministry Director General (2013-2015), Venture Partner at Viola Credit Fund (2012-2013) <u>Director in:</u> Elron Electronic Industries Ltd – Independent Director, Castro Model Ltd – External Director		
Directors who ceased to hold office during 2017							
Prof. Joshua (Shuki) Shemer – External Director , Date of commencement of office: November 19, 2008, date of termination of office: November 19, 2017							

Free Translation of the Hebrew Language Report - Hebrew Version Binding

Article 26a: Senior executives in the Company

Name I.D. No. Date of Birth	Position	Starting date of tenure	Serving in a position in a subsidiary or affiliate of the Company or of an interested party?	Interested party in the Company or relative of another senior executive or interested party in the Company?	Education and employment in the last five years
Gonen Usishkin 011031820 August 19, 1967	CEO *	February 15, 2018	No	No	<u>Academic education</u> BA in Business Administration and Economy from Tel Aviv University, Master's Degree (MBA) in Business Administration from Tel Aviv University <u>Business experience in the last five years</u> VP of Commerce and Industry Affairs (Jan 2017 – Feb 2018), Head of Strategy & Business Development (Oct 2014 – Dec 2016), Director Revenue Management (2011-2014) * It is noted that during 2017 and until February 15, 2018, Mr. David Maimon served as the Company's CEO
Dganit Palti 057696551 June 11, 1962	VP Finance	March 20, 2014	No	No	<u>Education</u> CPA BA in Economy & Accounting from Tel Aviv University, MBA in Business Administration from Tel Aviv University <u>Business experience in the last five years</u> CFO of Granite Hacarmel Investments Ltd
Yosef Barazani 057938367 January 11, 1963	VP Maintenance and Engineering	September 1, 2014	No	No	<u>Education</u> BA in Social Sciences, the Hebrew University; MBA in Business Administration from the Peres Academic Center <u>Business experience in the last five years</u> VP at Wings Maintenance Limited Partnership (2010-2014)
Harel Chalamish	VP Operations	December 16, 2016	No	No	<u>Education</u> BA in Modern Art, Auburn University; Graduate of Geography, Graduate

Free Translation of the Hebrew Language Report - Hebrew Version Binding

050845858 Sep 15, 1951					of - International Relations, University of Haifa <u>Business experience in the last five years</u> Captain in the 747 fleet
Amir Rogovski 022756456 May 2, 1967	VP Customer & Service*	May 1, 2017	No	No	<u>Education</u> BA in Economy & Logistics from Bar-Ilan University, Graduate of Political Science & National Security from Haifa University <u>Business experience in the last five years</u> Director of Customer Service Division at Partner Telecom (2012-2014) * It is noted that until April 30, 2017, Mrs Yehudit Grisaro served as the Company's VP Customer & Service
Dan Fogelman 034457499 October 23, 1977	General Counsel*	May 1, 2017	No	No	<u>Education</u> Bachelor's degree (LLB) in Laws from Tel Aviv University <u>Business experience in the last five years</u> General Counsel of Knafaim Holdings Ltd and Knafaim Global Leasing Ltd (until March 2017). * It is noted that until April 4, 2017, Omer Shalev, Adv, served as the Company's General Counsel
Yehudit Grisaro 057895385 September 28, 1962	VP of Human Resources & Administration*	June 6, 2017	No	No	<u>Education</u> Graduate of Computer Sciences (EMBA) - Tel Aviv University, Bachelor of Social Sciences - Tel Aviv University <u>Business experience in the last five years</u> EL AL VP of Customer & Service (January 1, 2011 – April 30, 2017) * It is noted that until May 30, 2017, Hanan Matasaro served as the Company's VP of Human Resources & Administration

Free Translation of the Hebrew Language Report - Hebrew Version Binding

Michael Strassburger 039343488 March 29, 1984	VP Commercial & Industry Affairs	February 15, 2018	No	Yes Mr. Strassburger serves as CEO of Sun d'Or and is expected to terminate his office as such on March 21, 2018. Mr. Strassburger serves as Director of Sun d'Or since March 20, 2017	<u>Education</u> BA in Economy & Business Administration from Bar Ilan University, Graduate of EMBA from Tel Aviv University. <u>Business experience in the last five years</u> EL AL Manager Timetables and Route Network (2009-2014), CEO of Sun d'Or Israel Airlines Ltd. (2014 – March 21, 2018) * It is noted that during 2017 and until February 15, 2018, Mr. Gonen Usishkin served as EL AL VP Commercial & Industry Affairs
Shahar Markovitch 034536805 October 28, 1977	V.P Information Technologies & Digital	March 1, 2018	No	No	<u>Education</u> BA in Computer Science from the Hebrew University; Graduate of MBA from Massachusetts Institute of Technology <u>Business experience in the last five years</u> International Expert Partner of Strategy, Digital & Innovation of McKinsey (2006-2016), Chief Digital Officer of Bank Hapoalim (2016-2017) * It is noted that during 2017 and until February 15, 2018, Mr. Ofer Tsabary served as EL AL VP Organization & Information Technologies
Gil Ber 028913051 January 10, 1972	Company Auditor	June 1, 2009	Auditor of the Company's subsidiaries	No	<u>Education</u> BA in Business Administration and Accounting from the College of Administration, magna cum laude in Auditing and Public Administration at Bar-Ilan University, Accountant, Certified Internal Auditor, USA (CIA) and Certified in Risk and Information Systems Control, USA (CRISC) <u>Business experience in the last five years</u> Auditor of the Company and its subsidiaries Lecturer at Ben Gurion University, Haifa University, Tel Aviv University and at the Ono Academic College in the field of risk management and internal auditing. In

Free Translation of the Hebrew Language Report - Hebrew Version Binding

			in addition, he serves as a director in the Internal Auditor's Association (IIA) and as a member of the Ilan Audit Committee
Senior executives who ceased to hold office in the Reporting Year			
David Maimon - President and Chief Executive Officer	Date of commencement of office – March 20, 2014, date of termination of office – February 15, 2018		
Ofer Tsabary - VP Information Technologies	Date of commencement of office – June 30, 2005, date of termination of office - February 15, 2018		
Hanan Matasaro – VP Human Resources & Administration	Date of commencement of office – May 1, 2014, date of termination of office – May 30, 2017.		

Article 26b: Authorized signatory of the Company

There are no independent authorized signatories in the Company.

Article 27: The Company's accountant

Brightman Almagor Zohar & Co., Accountants.

Address: 1 Azrieli Center, Tel Aviv.

Article 28: Change in the Memorandum or Articles of Association

For details regarding changes in the Company's Articles of Association in 2017, see Regulation 28(c) hereinafter.

Article 29 (a) and (b): Recommendations and resolutions of the directors

For details concerning dividend payment that were disbursed in 2017, see Note 17 to the Financial Statements.

Article 29(c): Special General Meeting Resolutions

- ✓ At a Special General Meeting of the Company's shareholders held on June 28, 2017, it was resolved as follows: (1) To approve the terms of employment of Mr. Eli Defes as Chairman of the Company's Board of Directors; (2) To approve a change in the terms of employment of CPA Nimrod Borovitz and his appointment as VP Business Development and Fleet Strategy El Al; (3) To approve the payment of a special bonus to CPA Nimrod Borovitz in respect of 2016. For further information, see the Company's immediate report dated May 24, 2017 (Reference No.: 2017-01-052647).
- ✓ At a Special General Meeting of the Company's shareholders held on October 29, 2017, it was resolved to approve the appointment of Mrs. Yael Andorn as External Director of the Company. For further information, see the Company's immediate report dated September 24, 2017 (Reference No.: 2017-01-083665).
- ✓ At a Special Annual General Meeting of the Company's shareholders held on November 29, 2017, it was resolved as follows: (1) to approve the Company's entering into a framework transaction with Knafaim, the Company's controlling shareholder, for the joint acquisition of Group Directors and Officers Liability Insurance, by the Company and Knafaim, for a period of three years. For further information, see the Company's immediate report dated October 25, 2017 (Reference No. 2017-01-093949) ("**Notice of Convening the Meeting**"); (2) to approve the amendment to the Company's Articles of Association. To review the updated version of the Company's Articles and the amendments made thereto, see Appendix B attached to the Notice of Convening the Meeting, incorporated herein by way of reference; (3) to approve the appointment of the following persons as directors for an additional term of office: Messrs. Eli Defes, Tamar Mozes Borovitz, Yehuda Levy, Amikam Cohen, Shlomo Hanael, Sofia Kimerling, Pinchas Ginsburg and Ruth Dahan; (4) to approve the re-appointment of Brightman Almagor Zohar & Co. as the Company's auditors; and (5) to approve the extension of letters of Indemnifications of directors and officers who are controlling shareholders of the Company, for an additional

Free Translation of the Hebrew Language Report - Hebrew Version Binding

period of three years, commencing December 29, 2017. For further information, see Notice of Convening the Meeting.

- ✓ At a Special General Meeting of the Company's shareholders held on February 6, 2018, it was resolved to approve the re-appointment of Mr. Eyal Haimovsky as External Director. For further information see Notice of Convening the Meeting published by the Company on January 2, 2018 (Reference No. 2018-01-001288). At a Special General Meeting of the Company's shareholders held on March 6, 2018, it was resolved as follows: (1) to approve the terms of employment of Mr. Gonen Usishkin as the Company's CEO; (2) to approve the extension of Mrs. Dalit Mozes' employment agreement and the change in the terms of her employment; and further approve the payment of a special bonus to Mrs. Dalit Mozes in respect of 2016. For further information, see Notice of Convening the Meeting published by the Company on January 30, 2018 (Reference No. 2018-01-010243) and Note 23 to the Financial Statements.

Regulation 29a: Company resolutions

(1) Officers Liability Insurance

On January 24 and 29, 2018, the Audit and Compensation Committee and Board of Director, respectively, approved the renewal of the liability insurance transaction entered into by the Company through its controlling shareholder Knafaim, and Menora Mivtachim Insurance Ltd., with respect to liability insurance policies for directors and officers, including directors who are controlling shareholders of the Company, currently serving or will serve on the board of directors of the Company, its subsidiaries and associated companies ("**Insured Directors and Officers**"), for an additional term commencing on February 1, 2018, and ending on July 31, 2019 ("**Insurance Policy**").

The main terms and conditions of the Insurance Policy are set forth below:

- (A) The Insurance Policy's liability limit is USD 100 (one hundred) million per event, and in total for an annual insurance period, plus reasonable legal defense expenses pursuant to the Group Insurance Contract Law, 5741-1981;
- (B) The Company's share of the insurance premium is USD 76,600, in terms of annual cost, and USD 115,000 thousand for a period of 18 months, representing about 70% of the insurance fees for the group Insurance Policy (compared to about 72% of the insurance fees in respect of the group policy that expired);
- (C) The Company's deductible for claims against it involving breach of securities laws shall not exceed USD 50,000. The Company's deductible for claims against officers and directors is USD 10,000 for claims overseas, excluding the US and Canada, and shall not exceed USD 75,000 for claims in the US and Canada (Insured Directors and Officers are not required to pay deductibles).
- (D) The policy is expanded to cover claims against public companies owned by Knafaim (as opposed to claims filed against their officers) regarding breach of securities laws in connection with the Company's securities that are listed on the Tel Aviv Stock Exchange (Entity Coverage for Securities Claims). For this expansion, payment of insurance

Free Translation of the Hebrew Language Report - Hebrew Version Binding

proceeds, should any occur, are prioritized such that the rights of the officers to indemnification from the insurers take precedence over the right of the Company.

It is clarified that the insurance coverage complies with the terms and conditions of the policy, including various exceptions stipulated therein.

For further information, see Note 23 to the Financial Statements.

(2) Officers Indemnification

For information regarding Officers Indemnification, see Regulation 29(C) above and Note 23 to the Financial Statements.

Date: March 20, 2018

Eli Defes

Chairman of the Board of Directors

Gonen Usishkin

CEO

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוח תקופתי לשנת 2017

תוכן עניינים

- פרק א - תיאור עסקי התאגיד
- פרק ב - דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד
- פרק ג - דוחות כספיים מאוחדים לשנת 2017
- פרק ד - פרטים נוספים על התאגיד
- פרק ה - דוח שנתי בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי לפי תקנה 9 לתקנות ניירות ערך



דוח תקופתי לשנת 2017

פרק א'

תיאור עסקי התאגיד



**פרק א'
תיאור עסקי התאגיד**

תוכן עניינים

פרק 1: כללי	4
פרק 2: תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי התאגיד	6
1. פעילות התאגיד ותיאור התפתחות עסקיו	6
1.1 כללי	6
1.2 תרשים אחזקות	7
1.3 שנת התאגדות התאגיד וצורת התאגדות	8
1.4 שינויים בעסקי התאגיד	8
2. תחומי פעילות	8
3. השקעות בהון התאגיד	8
3.1 כללי	8
3.2 טבלת ריכוז אחזקות בעלי עניין	9
4. חלוקת דיבידנדים	9
5. מידע כספי לגבי תחומי הפעילות של התאגיד	9
5.1 מהות ההתאמות למאחד	9
5.2 הסבר התפתחויות שחלו בתחומי הפעילות	9
6. סביבה כללית והשפעת גורמים חיצוניים ביחס לחברה	10
6.1 התנועה בענף התעופה הבינלאומי	10
6.2 התנועה בענף התעופה בישראל	10
6.3 תנודות במחירי הדלק הסילוני	11
6.4 תנודות בשערי מטבע זר	11
6.5 תנודות בשיעורי הריבית	11
פרק 3: תיאור עסקי התאגיד לפי תחומי פעילות	11
7. תחום מטוסי הנוסעים	12
7.1 מידע כללי על תחום הפעילות	12
7.2 השירותים בתחום הפעילות	18
7.3 פילוח הכנסות ורווחיות שירותים	22
7.4 שירותים חדשים	23
7.5 לקוחות	24
7.6 שיווק והפצה	24
7.7 צבר הזמנות	28
7.8 תחרות	28
7.9 עונתיות	35
7.10 כושר יצור	35
7.11 צי מטוסים	36
8. תחום מטוסי המטען	38
8.1 מידע כללי על תחום הפעילות	38
8.2 השירותים בתחום הפעילות	41
8.3 פילוח הכנסות ורווחיות שירותים	41
8.4 שירותים חדשים	42
8.5 לקוחות, שיווק והפצה	42

42	צבר הזמנות	8.6
42	תחרות	8.7
43	עונתיות	8.8
44	כושר יצור	8.9
45	צי מטוסים	8.10
45	חומרי גלם וספקים	8.11
45	פרטים לגבי שני תחומי הפעילות	9
46	רכוש קבוע ומתקנים	9.1
48	ביטוח	9.2
49	נכסים לא מוחשיים	9.3
50	הון אנושי	9.4
61	חומרי גלם וספקים	9.5
63	הון חוזר	9.6
64	השקעות	9.7
67	מימון	9.8
68	מיסוי	9.9
69	איכות הסביבה ואחריות תאגידית	9.10
73	מגבלות ופיקוח על עסקי התאגיד	9.11
85	הסכמים מהותיים	9.12
89	הסכמי שיתוף פעולה	9.13
91	הליכים משפטיים	9.14
91	יעדים ואסטרטגיה עסקית	9.15
93	צפי להתפתחות בשנה הקרובה	9.16
95	מידע כספי לגבי דיווח מגזרי	9.17
95	דיון בגורמי סיכון	9.18

פרק 1: כללי

אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ מתכבדת להגיש בזאת את דוח תיאור עסקי התאגיד ליום 31 בדצמבר 2017, הסוקר את תיאור התאגיד והתפתחות עסקיו, כפי שחלו בשנת 2017. הנתונים הכספיים הכלולים בדוח נקובים בדולרים ארה"ב, אלא אם כן צוין אחרת.

אחוזי האחזקה מוצגים במספרים מעוגלים לאחוז השלם הקרוב, אלא אם צוין אחרת.

נתונים המופיעים בדוח זה נכונים ליום הדוח, אלא אם נאמר אחרת. נתונים המופיעים בדוח זה כנכונים למועד הסמוך לאישור הדוח, מעודכנים ליום 13 במרץ 2018, אלא אם צוין אחרת.

מהותיות המידע הכלול בדוח זה, נבחנה מנקודת ראותה של החברה, כאשר בחלק מהמקרים ניתן תיאור נוסף כדי ליתן תמונה מקיפה של הנושא המתואר.

מקרא

למען הנוחות, בדוח תקופתי זה תהיינה לקיצורים הבאים המשמעות הרשומה לצידם:

דוח הדירקטוריון -	דוח דירקטוריון החברה על מצב ענייני התאגיד לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2017.
דולר -	דולר ארה"ב.
הבורסה -	הבורסה לניירות ערך בתל-אביב בע"מ.
הדוחות הכספיים -	הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2017, אלא אם צוין אחרת.
המדינה -	מדינת ישראל.
הקבוצה -	החברה והחברות המאוחדות שלה.
הרשות -	רשות ניירות ערך.
התאגיד או החברה או אל על	אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ.
חופש חמישי -	הובלת נוסעים או מטען בין שתי מדינות זרות על ידי מוביל של מדינה שלישית. לדוגמה, אל על מובילה מטען בין ליאז' לניו יורק.
חופש שישי -	הובלת נוסעים או מטען בין שתי מדינות זרות עם חניית ביניים במדינת המוביל האווירי. לדוגמה, טיסה של חברה אירופאית מישראל לארה"ב דרך שדה תעופה הנמצא במדינת אותה חברה תעופה באירופה.
חוק החברות -	חוק החברות, התשנ"ט-1999.
חוק החברות הממשלתיות -	חוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975.
חוק ניירות ערך -	חוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968.
יאט"א -	הארגון הבינלאומי לתובלה אווירית.

יום הדוח -	31 בדצמבר 2017.
כנפיים -	כנפיים אחזקות בע"מ.
נתב"ג -	נמל תעופה בן גוריון.
מועד הסמוך לאישור הדוח -	13 במרץ 2018, אלא אם צוין אחרת.
סאן דור -	סאן דור נתיבי אוויר בינלאומיים בע"מ.
ש"ח -	שקל חדש.
שנת הדיווח -	שנת 2017.
תשקיף 2003 -	התשקיף שפרסמה החברה ביום 30 במאי 2003, כפי שתוקן בימים 3 ביוני 2003 ו-4 ביוני 2003.
ASK -	Available Seat Kilometer - מושב-ק"מ זמין: מספר המושבים שהוצעו למכירה כפול המרחק המוטס.
ATK -	Available Ton Kilometer - טון-ק"מ זמין: הקיבולת הזמינה להובלה של נוסעים (מתורגמים לטונות) ומטען כפול המרחק המוטס.
RPK -	Revenue Passenger Kilometer - מספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק המוטס.
RTK -	Revenue Ton Kilometer - המשקל בטונות של נוסעים ומטען בתשלום כפול המרחק המוטס.
FLF -	Freight Load Factor – שיעור תפוסה בטיסות מטען מחושב על ידי טון-ק"מ-מוטס (RTK) כאחוז מטון-ק"מ זמין (ATK).
PLF -	Passenger Load Factor - שיעור תפוסה בטיסות נוסעים (אחוז המושבים המנוצלים) מחושב על ידי נוסע - ק"מ מוטס (RPK) כאחוז ממושב - ק"מ זמין (ASK).

פרק 2: תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי התאגיד

פעילות התאגיד ותיאור התפתחות עסקיו

1.

כללי

1.1

עיקר פעילותה של החברה בהובלה אווירית של נוסעים ומטען (כולל כבודה ודואר) באמצעות מטוסי נוסעים ומטוס מטען. מטוסי הנוסעים של החברה מבצעים בעיקר טיסות סדירות וכן טיסות שכר (המשווקות על ידי חברת הבת, סאן דור).

החברה מונתה כמוביל האווירי הנקוב של מדינת ישראל במרבית הקווים הבינלאומיים הפועלים מישראל ואליה. עוד בנושא זה, ראו סעיפים 7.1.1, 7.1.2, 7.1.10 ו-9.11.7.2 להלן.

הקבוצה עוסקת בפעילויות נלוות לפעילות ההובלה האווירית, כגון: הנפקת כרטיסי אשראי ממותגים לחברי מועדון "הנוסע המתמיד" של החברה, מכירת מוצרים פטורים ממכס, ייצור ואספקת מזון לחברות תעופה (לרבות, לחברה עצמה), מתן שירותי אבטחה, מתן שירותי תחזוקה שוטפת ותחזוקה כוללת למטוסיה ולמטוסים של חברות אחרות בנמל התעופה בן גוריון, ניהול סוכנויות נסיעות בחו"ל, שיווק ומכירה של מוצרי ביטוח הן בתחום הנסיעות והן בתחומים אחרים וכן עוסקת החברה בתחום הפיתוח והיזמות באמצעות חברה בת, אשר מרכזת את פעילות החדשנות של החברה להאצה ותמיכה בסטארט-אפים.

הסביבה העסקית, במסגרתה פועלת החברה, הינה התעופה האזרחית הבינלאומית והתיירות לישראל וממנה, המאופיינות בתנודתיות עונתית וברמת תחרות גבוהה.

עוד על התחרות ראו סעיפים 7.1.10, 7.8 ו-8.7 להלן.

להלן תרשים מבנה האחזקות של החברה בחברות המוחזקות במועד הסמוך לאישור הדוח (האחוזים המפורטים בתרשים מבטאים את אחזקת החברה בחברות המוחזקות)¹:

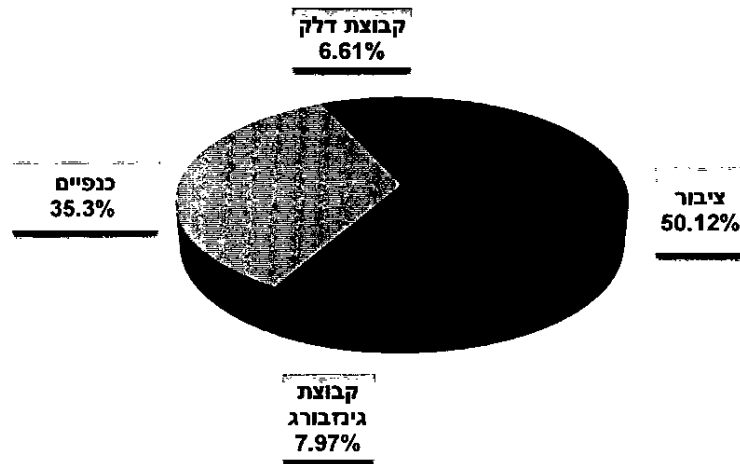


¹ חברת סופרסטאר הולדינג לימיטד רשומה באנגליה ורשומה בישראל כחברת חוץ.

חברת BORENSTEIN CATERERS, INC. רשומה בלוואר, ארה"ב.
 בחודש מרץ 2016, הוקמה חברת מרכז המבקרים והמורשת של אל על בע"מ ("מרכז המבקרים"), המוחזקת על ידי החברה, בין היתר, באמצעות עובדים ופורשים של החברה ואשר נטאגדה ונרשמה כחברה לתועלת הציבור. יצוין כי בטווח החברה לנרק את חברת מרכז המבקרים. בהמשך לעדכון בסעיף זה בדוח התקופתי של החברה לשנת 2016, יצוין כי בחודש נובמבר 2017 הושלמו הליכי פירוק מרצון של חברת מועדון שבעת הימים בינלאומי בע"מ וחברת מורל מלוטת בע"מ.
 בחודש אוגוסט 2017, הוקצו לבואינג כ-9.9% ממניות קוקפיט חדשנות בע"מ ("קוקפיט"), זאת בתמורה להשקעה של בואינג בקוקפיט.
 בחודש אוקטובר 2017, הוקמה "פליי אין, שותפות מוגבלת" ("שותפות"). למרטים אודות פעילות השותפות, ראו סעיף 9.7.2 להלן.

1.3	<u>שנת התאגדות התאגיד וצורת התאגדות</u>
אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ התאגדה כחברה בע"מ ביום 15 בנובמבר 1948.	
1.4	<u>שינויים בעסקי התאגיד</u>
החברה היתה עד ליום 6 ביוני 2004 "חברה ממשלתית" ב"הפרטה" (כמשמעות המונחים בחוק החברות הממשלתיות). לפרטים נוספים ראו סעיף 9.11 להלן "מגבלות ופיקוח על עסקי התאגיד". למטיב ידיעת החברה, נכון להיום המדינה מחזיקה בכ- 1.1% מהון המניות המונפק של החברה ועל כן החברה עודנה בסטאטוס של "חברה מעורבת". כמו כן, מחזיקה המדינה במניית המדינה המיוחדת (לפרטים בדבר מניית המדינה המיוחדת והזכויות הנלוות אליה ראו סעיף 9.11.9 להלן).	
2.	<u>תחומי פעילות</u>
לקבוצה שני מגזרי פעילות מדווחים. לפרטים ראו ביאור 20 לדוחות הכספיים.	
(א)	<u>הובלה אווירית במטוסי נוסעים</u>
בתחום זה החברה מובילה נוסעים ומטען (כולל דואר וכבודה) בגחון המטוסים להובלת נוסעים וכן מעניקה שירותים נלווים כגון מכירת מוצרים פטורים ממכס. הכנסות תחום הפעילות היוו כ- 89.7% מכלל הכנסות החברה בשנת 2017.	
(ב)	<u>הובלה אווירית במטוס מטען</u>
בתחום זה החברה מובילה מטען במטוס ייעודי להובלת מטען מדגם בואינג 400-747. הכנסות תחום הפעילות היוו כ- 3.1% מכלל הכנסות החברה בשנת 2017.	
מלבד תחומי הפעילות המפורטים לעיל, לקבוצה פעילויות נוספות שאינן נכללות בתחומים אלה ושאינן מהותיות לפעילות החברה כמפורט בסעיף 1.1 לעיל, אשר סך ההכנסות הנובעות מהן מהוות כ- 7.2% מסך הכנסות החברה בשנת 2017.	
3.	<u>השקעות בהון התאגיד</u>
3.1	<u>כללי</u>
בשנת הדוח לא בוצעו השקעות בהון התאגיד.	

להלן התפלגות האחזקות במניות החברה למועד הסמוך לאישור הדוח:



חלוקת דיבידנדים

4.

ביום 21 במאי 2017, חילקה החברה דיבידנד בסך של 7.3 אגורות למניה, לכל מניה רגילה בת 1 ש"ח ע.ג. סכום הדיבידנד הכולל עמד על כ- 36.2 מיליון ש"ח (כ- 9.9 מיליון דולר במועד ההכרזה, 27 באפריל 2017). היום הקובע לצורך חלוקת הדיבידנד נקבע ליום 9 במאי 2017.

במועד הדוח, יתרת הרווחים הראויים לחלוקה של החברה עמדה על כ- 43.1 מיליון דולר.

לפרטים בדבר מדיניות הדיבידנד, ראו ביאור 17 לדוחות הכספיים.

מידע כספי לגבי תחומי הפעילות של התאגיד

5.

לפרטים בדבר תקני דיווח כספי חדשים ופרשנויות שפורסמו בתקינה הבין לאומית (IFRS), ראו ביאור 2 לדוחות הכספיים. לפרטים בדבר מגזרי הפעילות של החברה, ראו ביאור 20 לדוחות הכספיים.

מהות ההתאמות

5.1

ההתאמות בין סך התוצאות של המגזרים המדווחים לבין התוצאה הכוללת המוצגת בדוחות הכספיים של החברה, כוללות בעיקר הוצאות, אשר אינן מיוחסות למגזרים בהתאם לדיווח התוצאות הנסקר על ידי מקבל ההחלטות התפעוליות הראשי (CODM), כמפורט בביאור 20 לדוחות הכספיים.

הסבר התפתחויות שחלו בתחומי הפעילות

5.2

להסבר ההתפתחויות שחלו בתוצאות העסקיות של החברה בשנת הדוח לעומת השנה המקבילה אשתקד, ראו סעיף א3. לדוח הדירקטוריון.

סביבה כללית והשפעת גורמים חיצוניים ביחס לחברה

6.

התנועה בענף התעופה הבינלאומי

6.1

שוק התעופה הבינלאומי מושפע מהמצב הבטחוני, הפוליטי, מאירועים מיוחדים, כגון התפרצות מגפות ואסונות טבע בעולם בכלל ובאזורים ספציפיים בפרט וכן מן המצב הכלכלי בעולם.

על פי הערכת יאט"א חברות התעופה צפויות להציג רווחים בסך של כ- 34.5 מיליארד דולר בגין שנת 2017.

בשנת 2017 גדלה תנועת הנוסעים והגיעה לשיא של כ- 4.1 מיליארד נוסעים (בטיסות סדירות). הגידול בתנועת הנוסעים הינו פועל יוצא של שיפור בכלכלה העולמית. לפי נתוני יאט"א, סך כל תנועת הנוסעים (בינלאומית ופנים ארצית גם יחד) צמחה בשנת 2017 בכ- 7.6% בהשוואה לשנת 2016, שיעור גבוה יותר משיעור הגידול הממוצע בעשור האחרון שעמד על כ- 5.5% לשנה. הקיבולת המוצעת גדלה בכ- 6.3% בהשוואה לשנת 2016 ושיעור התפוסה הממוצע הגיע לכ- 81.4%. שיעור הגידול בתנועה הבינלאומית (בלבד) היה גבוה משיעור הצמיחה בתנועת הנוסעים הכוללת (בינלאומית ופנים ארצית) והגיע לשיעור של כ- 7.9%.

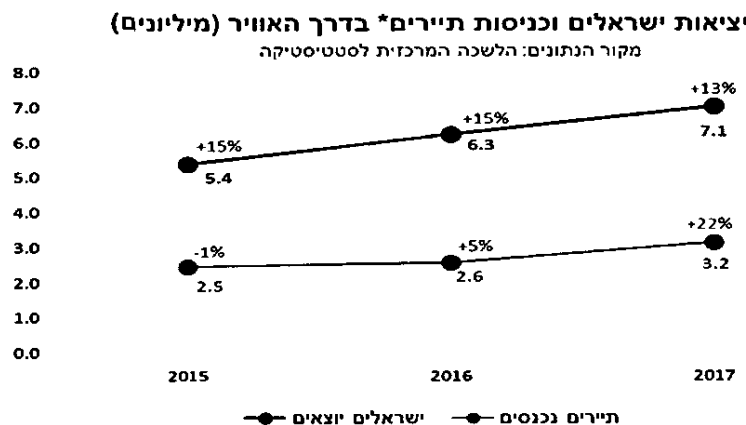
בתנועת המטענים הכוללת (בינלאומית ופנים ארצית גם יחד) נרשמה בשנת 2017 עליה של כ- 9.3% לעומת שנת 2016, זאת לאחר עליה של כ- 3.8% בתנועת המטענים בשנת 2016 בהשוואה לשנת 2015.

הערכות ואומדני יאט"א לגבי תעשיית התעופה העולמית והרווחיות הצפויה בענף התעופה, הינם מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה אינו מבוסס על הערכות החברה ונסמך על הערכות יאט"א בלבד, בין היתר, לאור מגמות השינוי הקיימות בענף התעופה והתיירות בשנים האחרונות וההתפתחויות הצפויות בו וכן לאור המצב הכלכלי, הבטחוני והגיאופוליטי בארץ ובעולם. לפיכך, נתונים אלה עשויים להיות שונים באופן מהותי מן הנחזה כאמור, אם ההערכות של יאט"א לא תתממשנה וזאת כתוצאה ממספר רב של גורמים, לרבות שינוי במצב הכלכלי, הבטחוני והגיאופוליטי בארץ ובעולם.

התנועה בענף התעופה בישראל

6.2

להלן גרף המתאר את התפתחות התנועה בנתבי"ג במהלך השנים 2015-2017:



* תיירים - ללא מבקרי יום

על פי נתוני רשות שדות התעופה, הסתכמה תנועת הנוסעים הבינלאומית בנתב"ג בשנת 2017 בכ- 20.2 מיליון נוסעים, נתון המצביע על גידול של כ- 16% לעומת שנת 2016 (כ- 17.5 מיליון נוסעים בשנת 2016).

תנודות במחירי הדלק הסילוני

6.3

דלק סילוני למטוסים ("דס"ל") מהווה מרכיב מהותי בהוצאות החברה. מחירי הדס"ל מאופיינים בתנודתיות רבה וחריפה. הנתונים להלן מתייחסים לממוצע המשוקלל של מחירי השוק של הדס"ל (לפני מרווחי שיווק ואגרות אחרות) בשווקים השונים בהם רוכשת החברה דלק, כמצוטט על ידי חברת Platts². במהלך שנת 2017 עלו מחירי הדס"ל ("סל השווקים" - המחיר המשוקלל בהתאם לשווקים בהם רוכשת החברה דס"ל) בממוצע בכ- 22% ביחס למחירי שנת 2016. לפרטים נוספים ראו סעיפים 9.5.1 ו-9.18.6 להלן. לפרטים נוספים אודות ההשפעה הכספית של מחיר הדס"ל, לרבות בגין פעולות גידור, ראו סעיפים א.3 ו-1.1. לדוח הדירקטוריון וביאור 18 לדוחות הכספיים.

תנודות בשערי מטבע זר

6.4

תוצאות הקבוצה מושפעות מתנודות של מספר מטבעות ביחס לדולר ארה"ב. תנודות בשערי החליפין של הדולר לעומת מטבעות אחרים עשויות להביא לשיפור או לשחיקת הרווחיות של הקבוצה ובייחוד, מטבע השקל, אשר חלק ניכר מהוצאות החברה, לרבות שכר עובדים בישראל, משולם במטבע זה. נכון ליום 31 בדצמבר 2017, חל תיסוף של כ- 9.8% בשער החליפין של השקל לעומת דולר ארה"ב, ביחס ליום 31 בדצמבר 2016. נכון ליום 31 בדצמבר 2017, חל פחות של כ-12.2% בשער החליפין של היורו לעומת דולר ארה"ב, ביחס ליום 31 בדצמבר 2016. לפרטים אודות השפעת התנודות בשערי מטבע זר, ראו סעיף 1.1. לדוח הדירקטוריון וביאור 18 לדוחות הכספיים.

תנודות בשיעורי הריבית

6.5

לצורך מימון רכישות מטוסים, נטלה החברה הלוואות בהיקף מהותי בריבית משתנה המבוססת על ריבית הליבור. שינוי בשערי ריבית הליבור עשוי להשפיע על הוצאות המימון של החברה. שיעור ממוצע של ריבית ליבור ל- 3 חודשים עמד על כ- 1.26% בשנת 2017 לעומת שיעור ממוצע של כ- 0.74% בשנת 2016. לפרטים על הלוואות החברה ופעולות גידור שביצעה החברה, ראו סעיפים ב.3 ו- 4.1. לדוח הדירקטוריון וביאור 13 לדוחות הכספיים.

² למיטב ידיעת החברה, חברת Platts הינה חברה מקבוצת McGraw-Hill אשר מספקת מידע ביחס לענף האנרגיה זה שנים רבות. חברת Platts מספקת מידע וניתוחים עדכניים בין היתר בנוגע למחירים ואירועים בינ"ל בשווקי הנפט, הפטרוכימיים, הגזים הטבעיים והכוח החשמלי והגרעיני.

פרק 3: תיאור עסקי התאגיד לפי תחומי פעילות

להלן מובא תיאור עסקי הקבוצה לגבי כל אחד מתחומי פעילותה בנפרד, מלבד בנושאים הנוגעים לכלל תחומי הפעילות של הקבוצה, המתוארים יחד במסגרת סעיף 9 להלן.

7. תחום פעילות מטוסי הנוסעים

7.1 מידע כללי על תחום הפעילות

הפעילות העיקרית של החברה בתחום זה הינה הובלת נוסעים בטיסות סדירות. כמו כן, מפעילה החברה טיסות שכר באמצעות חברת הבת, סאן דור. בנוסף, מובילה החברה מטען בגחון מטוסי הנוסעים, פעילות נלווית לפעילות הובלת הנוסעים. לשירות בתחום זה מצטרפים שירותים נלווים נוספים, ביניהם: מכירת מוצרים פטורים ממכס לנוסעים במטוס. לפיכך, במסגרת תיאור תחום הפעילות התמקדה החברה בתיאור הובלת הנוסעים. נושאים מסוימים הנוגעים להובלת המטען בגחון מטוסי הנוסעים דומים לשירות הובלת מטען במטוס המטען של החברה, כמתואר בסעיף 8 להלן.

להלן מתוארים מגמות, אירועים והתפתחויות בסביבה המאקרו כלכלית של הקבוצה, שיש להם או צפויה להיות להם השפעה מהותית על התוצאות העסקיות או ההתפתחויות בתחום הפעילות וזאת בתחומים הבאים:

7.1.1 מבנה תחום הפעילות ושינויים החלים בו

בעבר, הוסדרה מדיניות התעופה מכח החלטת ועדת השרים לענייני חברה וכלכלה בסמוך לפני פרסום תשקיף 2003 (החלטה מיום 19 במאי 2003 חכ/14), זאת ביחס למינוי החברה כ"מוביל נקוב", כאשר לאחר מועד זה התקבלו מספר החלטות ממשלה הקובעות את מדיניות התעופה של ישראל ביחס לפעילותה של החברה ואת השתתפות המדינה בהוצאות הבטחון של חברות התעופה הישראליות. לפרטים בדבר מגבלות ופיקוח על עסקי החברה החלים על פעילות התעופה, לרבות זכויות הטיס המוענקות לחברה, ראו סעיף 9.11 להלן.

7.1.2 מגבלות חקיקה, תקינה ואילוצים מיוחדים החלים על תחום הפעילות

תחום פעילות הטסת נוסעים ומטען במטוסי נוסעים מאופיין במגבלות רגולטוריות בינלאומיות ומקומיות בתחומים שונים, הקבועות באמנות והסכמים בינלאומיים ובחקיקה מקומית. לפרטים בדבר הסדרים רגולטורים, ראו סעיף 9.11 להלן.

בנוסף, נקבעו באותם הסדרים בינלאומיים ומקומיים, תנאים והסדרים הנוגעים לתפעול ולאחריות המוביל האווירי לנזקים ולעיכובי טיסות וביטולן.

החברה מחוייבת לפעול גם על פי החקיקה המקומית והחלטות ממשלה רלבנטיות הנוגעות לתחומי פעילותה של החברה (לרבות ביחס לאבטחת שירותי תעופה) כמפורט בסעיף 9.11 להלן.

7.1.3 שינויים בהיקף הפעילות בתחום וברווחיותו

(א) התפתחויות בינלאומיות

להערכת יאט"א, חברות התעופה ימשיכו לשפר את רווחיותן בשנת 2018, זאת על רקע המשך הביקושים הגבוהים, התייעלות חברות התעופה ותשלומי ריבית מופחתים לגופים פיננסיים, זאת למרות הגידול הצפוי בהוצאות של חברות התעופה בשנת 2017, בין היתר, בשל עליה במחיר הדס"ל ובהוצאות כוח האדם.

תנועת נוסעים, קיבולת בינלאומית* ורווחיות הענף (כולל פעילות מקומית) בחתך אזורי:

אזור	RPK	ASK	PLF	תחזית רווח לשנת 2018 (מיליארדי \$)	אומדן ביצוע לשנת 2017 (מיליארדי \$)	2016 (מיליארדי \$)
	שינוי לעומת 2016	שינוי לעומת 2017				
אפריקה	7.5%	3.6%	70.3%	-0.1	-0.1	-0.1
אסיה	9.4%	7.9%	79.6%	9.0	8.3	8.1
אירופה	8.2%	6.1%	84.4%	11.5	9.8	8.8
דרום אמריקה	9.3%	8.0%	82.1%	0.9	0.7	0.7
מזרח תיכון ³	6.6%	6.4%	74.7%	0.6	0.3	1.3
צפון אמריקה	4.8%	4.5%	81.7%	16.4	15.6	16.5
סה"כ	7.9%	6.4%	80.6%	38.4	34.5	35.3

* יצוין כי נתוני RPK, ASK ו- PLF מתייחסים לתנועה הבינלאומית בלבד.

כמושתקף מנתוני הטבלה שלעיל, בכל האזורים נרשמה עליה בתנועת הנוסעים, כאשר הגידולים הגבוהים ביותר נרשמו בקרב חברות התעופה של אסיה ודרום אמריקה.

מהנתונים המוצגים בטבלה שלעיל עולה, כי חברות התעופה של כל האזורים, מלבד אפריקה, צפויות להציג רווחים בשנת 2018.

הערכות ואומדני יאט"א לגבי תעשיית התעופה העולמית ובכלל זה, תנועת הנוסעים, קיבולת בינלאומית והרווחיות הצפויה בענף התעופה, הינם מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה אינו מבוסס על הערכות החברה ונסמך על הערכות יאט"א בלבד, בין היתר, לאור מגמות השינוי הקיימות בענף התעופה והתיירות בשנים האחרונות וההתפתחויות הצפויות בו וכן לאור המצב הכלכלי, הבטחוני והגיאופוליטי בארץ ובעולם. לפיכך, נתונים אלה עשויים להיות שונים באופן מהותי מן הנחזה כאמור, אם ההערכות של יאט"א לא תתממשנה וזאת כתוצאה ממספר רב של גורמים, לרבות שינוי במצב הכלכלי, הבטחוני והגיאופוליטי בארץ ובעולם.

³ ישראל נכללת באזור זה.

להלן מוצגים נתונים אודות פעילות בינלאומית של ענף התעופה ורווחיותו בתחום מטוסי הנוסעים והמטען⁴ בשנים 2015-2016, אומדן יאט"א לשנת 2017 וכן עיקרי התחזית של יאט"א לשנת 2018:

שנת 2018 תחזית ⁶	שנת 2017 אומדן ⁵	שנת 2016	שנת 2015	
824	754	709	721	סה"כ הכנסות (מיליארדי דולר) ⁷
9.4	6.3	-1.6	-6.1	סה"כ הכנסות, שינוי ב- %
4,311	4,081	3,810	3,561	תנועת נוסעים בטיסות סדירות (מיליוני נוסעים)
6	7.6	7.4	7.3	גידול בתנועת נוסעים במונחי RPK, ב- %
5.7	6.3	7.5	6.7	גידול במושבים זמינים, במונחי ASK, ב- %
81.4	81.4	80.3	80.3	שיעור תפוסה בטיסות נוסעים, ב- %
3	-1.5	-8.8	-11.9	תשואה לנוסע, שינוי ב- %
62.5	59.9	54.9	52.8	תנועת מטען דואר, במיליוני טונות
4	5	-12.5	-17.4	תשואה לטון מטען, שינוי ב- %
3.1	3	2.5	2.7	שיעור צמיחה עולמי, תמ"ג ב- %
73.8	65.6	52.1	66.7	מחיר דס"ל, דולר/חבית (ממוצע לשנה)
38.4	34.5	35.3	35.9	רווח נקי (מיליארדי דולר)

נוסעים - תנועת הנוסעים בשנת 2018 צפויה לגדול בכ- 6% ביחס לשנת 2017 ולהסתכם בכ- 4.3 מיליארד. הגידול הצפוי בתנועת הנוסעים גבוה מהגידול הצפוי בקיבולת ולפיכך שיעור התפוסה הממוצע במטוסי הנוסעים צפוי לעלות בשנת 2018 לשיא של כ- 81.4%. כפועל יוצא מהגידול הצפוי בתפוסה כאמור, צפוי בשנת 2018 גידול בכ- 3% בשיעור תשואה לנוסע.

הכנסות חברות התעופה ממגזר הנוסעים בלבד בשנת 2017 צפויות לגדול ב- 9.2% ביחס לשנת 2016 ובסה"כ ההכנסות צפויות להסתכם בכ- 581 מיליארד דולר (לעומת 532 מיליארד בשנת 2016). הגידול המואץ בתנועת הנוסעים נובע, בין היתר, משיפור בשיעור הצמיחה העולמי בשנת 2017 אשר צפוי לעמוד על כ- 3%, שהינו שיעור הגידול הגבוה ביותר משנת 2010.

מטען - תנועת המטענים בשנת 2018 צפויה לגדול בכ- 4.5% ביחס לשנת 2017, כאשר גידול זה נובע, בין היתר, ממגמת הגידול בסחר המקוון. כמו כן, צפוי גידול בשנת 2018 בתשואה לטון מטען בכ- 4% ביחס לשנת 2017. הכנסות חברות התעופה מהובלת מטען (כולל הובלת מטען במטוסי נוסעים) בשנת 2018 צפויות לגדול בכ- 8.6% ביחס לשנת 2017 ולהסתכם בכ- 59.2 מיליארד דולר.

מחיר הנפט - המחיר הממוצע (ברנט גולמי) צפוי לעלות לכ- 60 דולר לחבית (עליה של כ- 10.7% לעומת כ- 54.2 דולר לחבית בשנת 2017) ומחיר הדס"ל הממוצע צפוי לעלות לכ- 73.8 דולר לחבית (עליה של כ- 12.5% לעומת מחיר של כ- 65.6 דולר לחבית בשנת 2017). סך הוצאות הדלק בשנת 2018 צפוי להוות כ- 20.5% מסך ההוצאות של ענף התעופה ביחס לכ- 18.8% בשנת 2017.

ההערכות ואומדני יאט"א לגבי היקף תנועת הנוסעים הבינלאומית וההערכות לשנים 2017 ו- 2018 בפרמטרים השונים כפי שצוינו לעיל לרבות ביחס לתמ"ג, נוסעים, מטען, מחיר הנפט, הכנסות, תשואות ושיעורי תפוסה, הינם מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה אינו מבוסס על הערכות החברה ונסמך על הערכות יאט"א בלבד, בין היתר, לאור מגמות השינוי הקיימות

⁴ כולל חברות התעופה שאינן מאוגדות ביאט"א.

⁵ מקור הנתונים: הדוח השנתי של יאט"א מחודש דצמבר 2017 והודעת יאט"א מחודש פברואר 2018. נתונים, הערכות, אומדנים ותחזיות של יאט"א המתייחסים לשנת 2017 הינם מקדמיים. נתונים סופיים לגבי שנת 2017 צפויים להתפרסם על ידי יאט"א בחודש יוני 2018 במסגרת World Air Traffic Statistics.

⁶ ראה ה"ש 5 לעיל.

⁷ כולל הכנסות ממטוסי מטען.
תוצאות כספיות: בטיסות בינלאומיות ופנים ארציות, טיסות סדירות ופעילויות שאינן חסות נוסעים.

בענף התעופה והתיירות בשנים האחרונות וההתפתחויות הצפויות בו וכן לאור המצב הכלכלי, הבטחוני והגיאופוליטי בארץ ובעולם. לפיכך, נתונים אלה עשויים להיות שונים באופן מהותי מן הנחזה כאמור, אם ההערכות של יאט"א לא תתממשנה וזאת כתוצאה ממספר רב של גורמים, לרבות שינוי במצב הכלכלי, הבטחוני והגיאופוליטי בארץ ובעולם.

(ב) התפתחויות בשוק הישראלי

תנועת הנוסעים הבינלאומית אל/מ נתב"ג במהלך שנת 2017 הסתכמה, על פי נתוני רשות שדות התעופה, בכ- 20.2 מיליון נוסעים, עליה בשיעור של כ-16.4%, זאת בהשוואה לשנת 2016.

שנה	תנועת הנוסעים בנתב"ג		תיירים נכנסים לישראל (בדרך האוויר, ללא מבקרי יום)		תושבים יוצאים מישראל (בדרך האוויר, ללא מבקרי יום)	
	מליוני קטעי נוסע	שינוי שנתי	באלפי נוסעים	שיעור שינוי	באלפי נוסעים	שיעור שינוי
2017	20.2	16.4%	3,206	22.2%	7,090	12.9%
2016	17.3	10.6%	2,623	4.5%	6,281	15.3%
2015	15.6	9.9%	2,509	-0.7%	5,449	15.2%

7.1.4 התפתחויות בשווקים של תחום הפעילות או שינויים במאפייני הלקוחות שלו

בשנים האחרונות חלה החרפה ניכרת בתחרות הקיימת בתחום ההובלה במטוסי נוסעים בין עשרות חברות תעופה בינלאומיות סדירות, לרבות חברות תעופה הפועלות במתכונת Low Cost⁸ וחברות שכר. להערכת החברה בשנת 2018 צפויה החרפה נוספת בתחרות, לפרטים נוספים ראו סעיף 7.8.3 להלן.

הגידול במספר חברות התעופה הזרות הפועלות בנתב"ג, במספר הטיסות ובקיבולת המושבים של החברות הזרות, גורם להחרפה נוספת ברמת התחרות בקווים לישראל. לפרטים נוספים ראו סעיף 7.8 להלן.

הערכת החברה בדבר הגידול הצפוי במספר חברות התעופה הזרות הפועלות בנתב"ג, במספר הטיסות ובקיבולת המושבים של החברות הזרות והשפעתם על התחרות בקווים לישראל, הינה מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה נסמך, בין היתר, על הערכות של החברה לאור הגידול שחל בשנים האחרונות בעקבות מדיניות ה"שמיים הפתוחים". גידול זה עשוי שלא להתממש, כולו או חלקו, או להתממש באופן שונה מהותית, בין השאר, עקב מידת פתיחת השוק לתחרות נוספת, שינויים רגולטוריים, אופן התמודדות החברה עם התחרות וגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 9.18 להלן וכן שינויים כלכליים, בטחוניים וגיאוגרפיים.

7.1.5 שינויים טכנולוגיים שיש בהם כדי להשפיע מהותית על תחום הפעילות⁹

✓ ספקית מערכות הבידור במטוסי החברה החדשים מדגם בואינג 787 הינה חברת "פנסוניק". במהלך שנת 2017 התקשרה החברה עם חברת פנסוניק בהסכמים המסדירים את תנאי הרכישה והתחזוקה של מערכות הבידור.

⁸ חברות "Low Cost" הינן חברות תעופה בעלות מבנה הוצאות נמוך הנובע בעיקר משיווק ישיר באמצעות האינטרנט ולא באמצעות מערכות הפצה וסוכני נסיעות, שימוש בעיקר בשדות תעופה משניים, פרופיל שירות מינימאלי במהלך הטיסה, אשר לרוב מפעילות מחלקת שירות אחת בטיסותיהן ומציעות בדרך כלל מחירים תחרותיים מאוד.

⁹ סעיף זה כולל שינויים טכנולוגיים מרכזיים על אף שהשפעתם אינה מהותית.

✓ בחודש נובמבר 2017, השיקה החברה מערכת המאפשרת לחברה להפיץ ללקוחותיה הודעות אוטומטיות, באמצעות דואר אלקטרוני ו/או מסרונים, אודות פעילות שוטפת ושינויים בלוח הטיסה.

✓ בחודש ינואר 2018, השיקה החברה מערכת, אשר מאפשרת ללקוחות החברה לתקשר עם מוקד שירות הלקוחות באמצעות שיחות (התכתבות בציט) באתר החברה. המערכת מאפשרת לחברה ליתן מענה ללקוחותיה ביעילות תוך קיצור זמן התגובה.

7.1.6 גורמי ההצלחה הקריטיים בתחום הפעילות והשינויים החלים בהם

לפרטים אודות הגורמים החיוביים המשפיעים או עשויים להשפיע על מעמדה התחרותי של החברה בתחום הפעילות, ראו סעיף 7.8.4 להלן.

7.1.7 שינויים במערך הספקים וחומרי הגלם לתחום הפעילות

דלק - חומר הגלם העיקרי המשמש חברות תעופה הינו דלק סילוני (דס"ל), והוא מהווה את אחד ממרכיבי ההוצאה העיקריים של חברת תעופה. לפרטים בנוגע לדלק ראו סעיף 9.5.1 להלן.

מטוסים - מאחר וצי מטוסי הנוסעים של החברה יוצר כולו על ידי חברת בואינג, קיימת לחברה תלות מהותית ביצרן זה בכל הנוגע לאחזקה שוטפת של מטוסיה, אספקת חלפים, תיקונים וייעוץ הנדסי.

מנועים - מאחר וצי המטוסים מדגם בואינג 777 שבבעלות החברה ומטוסי הבואינג 787 (אשר חלקם נמסרו וחלקם מתוכננים להימסר לחברה במהלך השנים 2018-2020) מצוידים במנועים מתוצרת חברת רולס רויס, קיימת לחברה תלות מהותית ביצרן מנועים זה בכל הנוגע לאחזקה השוטפת ואספקת חלפים למנועים.

7.1.8 חסמי הכניסה והיציאה העיקריים של תחום הפעילות ושינויים החלים בהם

בעבר, אחד מחסמי הכניסה המשמעותיים בתחום הטיסות הבינלאומיות הסדירות היה קבלת ההרשאה לבצע טיסות סדירות ממדינה אחת למדינות אחרות ומינוי "מוביל נקוב" וכן אישור למספר טיסות וקיבולת. לאור מדיניות "השמיים הפתוחים", הרי שכיום חסם כניסה זה אינו בעל משמעות רבה ביחס ליעדים באירופה ובארה"ב.

חסמי הכניסה העיקריים הינם: אישור לחלון זמנים לגבי המראה או נחיתה (Slot) בשדות התעופה אליהם או מהם היא פועלת וכן, ההשקעה הראשונית הגדולה, יחסית, הנדרשת להקמת חברת תעופה והפעלתה, לרבות רכישה או חכירת מטוסים. בנוסף, הסכמי התעופה הבינלאומיים והרגולציה ביעדים שונים, עשויים לכלול דרישות ביחס לזהות או אזרחות כתנאי לבעלות או שליטה בפועל על מוביל אווירי, כאשר דרישות אלה עשויות להוות חסם כניסה למתן הרשאה לביצוע טיסות. לפרטים נוספים ראו סעיף 9.11 להלן.

ביחס להפעלת מטוסי נוסעים בטיסות שכר בינלאומיות, יצוין כי חסם כניסה משמעותי הינו קבלת חלון זמנים לגבי המראה או נחיתה (slot) בשדות התעופה אליהם או מהם פועלת חברת השכר, זאת בדומה לחברה המפעילה טיסות סדירות. בניגוד לחברות המפעילות טיסות סדירות, קיימת מדיניות ליברלית של מתן הרשאות בתחום טיסות השכר הן ביחס לחברות שכר ישראליות והן ביחס לחברות שכר זרות.

המגבלות החלות על החברה על ידי מחזיק מניית המדינה המיוחדת לעניין הקטנת צי המטוסים של החברה, מהוות חסם יציאה. לפרטים ראו סעיף 9.11.10 להלן.

התחליפים להובלה במטוסי נוסעים הם הובלה באמצעים אחרים (אמצעים ימיים ואמצעים יבשתיים וכן מטוסי מטען לגבי מטען בגחון מטוסי נוסעים). יצויין כי בישראל אין תחליף משמעותי להובלת נוסעים דרך האוויר. להערכת החברה, השיקולים העיקריים בבחירת טיסה על פני הובלה ימית ו/או יבשתית הם: מטרת הנסיעה, לוח הזמנים של הנוסע, המרחק ואופי הדרך.

מבנה התחרות בתחום הפעילות ושינויים החלים בו; התפתחויות בשווקים של תחום הפעילות

7.1.10

(א) כללי – התחרות בתחום הפעילות

בתחום ההובלה במטוסי נוסעים מתקיימת תחרות חריפה בין עשרות חברות תעופה בינלאומיות סדירות Legacy, חברות Low Cost וכן חברות שכר. חברות התעופה מתחרות בתחומים שונים, שהעיקריים שבהם הם: מחירים, תדירויות ומועדי טיסות, דיוק מבצעי, סוג המטוס, תצורת המטוסים, שירות לנוסע, הטבות לנוסעים מתמידים, עמלות ותמריצים מיוחדים לסוכני נסיעות, מבנה אתרי האינטרנט להזמנת כרטיסים, אספקת שירות לנוסע ועוד.

התחרות היא לא רק עם המוביל העיקרי של המדינה הנמצאת בקצה השני של הקו ועם חברות השכר הפועלות באותו הקו, אלא גם עם חברות תעופה אחרות, כולל כאלה שאינן מפעילות טיסות לישראל (חברות off line) וזאת כתוצאה מהאפשרויות המגוונות של הנוסע להרכיב לעצמו לוח טיסות בו משתתפות מספר חברות והתחזקות של בריתות בין חברות התעופה (STAR, SKY TEAM, ONE WORLD).

כמו כן, רוב החברות הסדירות המפעילות טיסות לישראל וממנה מובילות נוסעים גם בטיסות "חופש שישי", דבר שהוביל לגידול בפעילות חברות התעופה הזרות בישראל. מאחר שהטיסה מנמל הבית (אירופה) ליעד הסופי מבוצעת ללא קשר לטיסה מישראל לאירופה, הדבר מאפשר לחברה הזרה להזייל את המחיר הכולל עבור טיסה מישראל ליעד הסופי (דרך אירופה) וזאת מבלי לפגוע ברמת המחיר שבו נמכרת טיסה מאירופה ליעד הסופי. למעשה, לעיתים, מציעות החברות הזרות את כרטיסי הטיסה מישראל ליעד הסופי (לדוגמה ארה"ב) במחיר נמוך יותר מהמחיר שהן מציעות עבור הטיסה מיעד הביניים (לדוגמה אירופה) ליעד הסופי. לעומת זאת, החברה אינה נהנית כיום מאפשרות דומה להוביל נוסעים בין מדינות שונות דרך ישראל, בעיקר בשל המצב הגיאופוליטי הנוכחי.

פרט לכך עשויה להיות השפעה לשינויים רגולטורים מסויימים על מבנה התחרות בתחום הפעילות. לפרטים ראו סעיף 9.11 להלן.

במהלך שנת 2017 התחרתה החברה בכ- 110 חברות תעופה; בכ- 60 חברות תעופה זרות אשר הפעילו טיסות סדירות, בכ- 50 חברות שכר זרות (מתוכן כ-30 חברות אשר הפעילו טיסות באופן קבוע) ובשתי חברות תעופה ישראליות (ארקיע וישראיר). חברות התעופה מתחרות בתחומים שונים שהעיקריים שבהם: מחירים, תדירויות ומועדי טיסות, דיוק מבצעי, סוג הציוד, תצורת המטוסים, שירות לנוסע ועוד. התחרות הינה עם חברות תעופה המקיימות טיסות סדירות בין יעדים שונים, טיסות שכר בין אותם יעדים ו/או טיסות "חופש שישי".

לפרטים אודות המתחרים המשמעותיים של החברה בתחום הפעילות, וכן אודות התחרות הצפויה בשנת 2018, ראו סעיף 7.8.3 להלן.

(ב) **מדיניות "השמיים הפתוחים"**

מדיניות הליברליזציה של הסכמי התעופה המיושמת במדינת ישראל בשנים האחרונות, מאפשרת חלק משמעותי מהגידול בהיצע הטיסות ובקיבולת המושבים המוצעת. מדיניות זו, הבאה לידי ביטוי בתהליך שוטף של עדכון הסכמי תעופה באמצעות הגדלת מכסת התדירויות ומספר חברות התעופה הרשאיות להפעיל טיסות סדירות, גורמת לגידול בכמות הטיסות וכפועל יוצא, לירידה במחירי כרטיסי הטיסה ולגידול בתנועת הנוסעים מישראל ואלה.

בחודש יוני 2013 נחתם הסכם "השמיים פתוחים" עם האיחוד האירופי לפיו הוסרו מרבית המגבלות על מספר המובילים מכל צד הרשאים להפעיל טיסות סדירות בין ישראל והאיחוד האירופי (שנגזרו מהסכמי התעופה הביטראליים אשר קדמו לו). יישום ההסכם בוצע במספר פעימות, כאשר בקיץ 2018 צפוי יישום השלב האחרון, אשר יביא להסרת מגבלת התדירויות על הטיסות לישראל וממנה וכפועל יוצא, לתוספת משמעותית בהיצע הטיסות של חברות התעופה הטסות לישראל וממנה.

לפרטים אודות הסכם "השמיים פתוחים" עם האיחוד האירופי, ראו סעיף זה בדוח התקופתי של החברה לשנת 2013.

כמו כן, במהלך השנים האחרונות עודכנו הסכמי תעופה בין ישראל לבין מספר מדינות שהיקף התנועה בינן לבין ישראל הינו משמעותי וביניהן רוסיה, אוקראינה, קנדה, סין והודו.

להלן תיאור השינויים העיקריים אשר חלו בשנת 2017 ועד למועד הסמוך לאישור הדוח:

אנגליה - בחודש דצמבר 2017, חתמו ישראל ואנגליה על הסכם תעופה חדש, אשר יכנס לתוקף עם השלמת תהליך יציאת אנגליה מהאיחוד האירופי, אשר מטרתו לאפשר רציפות בטיסות בקווים בין ישראל לאנגליה החל ממועד יציאת אנגליה מהאיחוד האירופי. יצוין כי לא חל שינוי במתכונת שיתוף הפעולה בין המדינות ביחס לקבוע בהסכם עם האיחוד האירופי.

צ'ילה - בחודש דצמבר 2017, חתמו ישראל וצ'ילה על הסכם תעופה חדש, אשר מעדכן הסכם שנחתם בין המדינות בשנת 1981. ההסכם החדש מאפשר שיתופי פעולה מסחריים בין חברות תעופה של שתי המדינות, וכן חתימה על הסכמי קוד משותף בין מובילים מישראל למובילים ממדינה שלישית.

בנוסף, במהלך שנת 2017 נחתמו תיקונים להסכמי תעופה קיימים בין ישראל לבין המדינות קנדה, שווייץ וירדן, אשר מאפשרים הגדלת תדירויות וקיבולת, וכן נחתמו הסכמים חדשים ותיקונים להסכמים קיימים בין ישראל לבין המדינות טונזניה, אוגנדה, וייטנאם, דרום אפריקה והרפובליקה הדומיניקנית, אשר במסגרתם הוסדרו קשרי התעופה בין המדינות.

7.2 השירותים בתחום הפעילות

(א) **כללי**

השירותים העיקריים שהחברה מספקת בתחום פעילות זה הינם הטסת נוסעים ומטען ליעדים שונים באמצעות מטוסי נוסעים. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, החברה מפעילה טיסות במטוסי נוסעים לכ- 35 יעדים ישירים, בכ- 25 מדינות באירופה, ארה"ב וקנדה, המזרח הרחוק ומרכז אסיה ויעדים אחרים. בשנת 2017 הפעילה החברה כ- 285 טיסות שבועיות בממוצע לכל כיוון. בנוסף לטיסות אותן מפעילה החברה, משווקות החברה טיסות במסגרת הסכמים עם חברות תעופה אחרות (Interline Agreements) המאפשרים לנוסעים בטיסות סדירות, בכפוף למגבלות מסוימות, להשתמש בכרטיסי טיסה, שהוצאו על ידי חברת תעופה אחת, לטיסות של

חברת תעופה אחרת. החברה שבטיסותיה משתמש הנוסע מגישה את החשבון לתשלום לחברה שהוציאה את כרטיס הטיסה. ההתחשבנות בין חברות התעופה נעשית על בסיס חודשי, בדרך כלל, באמצעות המסלקה (Clearing House) של יאט"א.

כמו כן, מפעילה החברה טיסות במסגרת "קוד משותף" (Code Share). השימוש בקוד המשותף מאפשר למוביל אווירי לשווק טיסות של מוביל אווירי אחר כאילו היו טיסות שלו, כך שנוסע מזמין טיסה באמצעות מוביל אחד, למרות שבפועל הוא טס עם מוביל אחר. הקוד המשותף מעניק למובילים המשתתפים אפשרות להגדיל את תדירות הטיסות המוצעות ללקוחותיהם, נגישות ליעדים נוספים וכן יתרונות שיווקיים, לרבות הגברת האטרקטיביות של מועדון "הנוסע המתמיד" של החברה. לפרטים בדבר הסכמי ה"קוד המשותף" שהחברה צד להם, ראו סעיף 9.13 להלן.

החברה מפעילה בחלק מטיסותיה הסדירות עד ארבע מחלקות שירות הנבדלות זו מזו בסוג המושב, המרווח בין המושבים, תפריט המזון והשתייה, אופן ההגשה, היצע מוצרי נוחות ופנאי ומספר הדיילים ביחס למספר הנוסעים. המחלקות הן: מחלקה ראשונה, מחלקת עסקים, מחלקת תיירים פלוס ומחלקת תיירים. במטוסי הדרימליינר החדשים מדגם בואינג 787, מפעילה החברה שלוש מחלקות שירות, המחלקות הן: מחלקת עסקים, מחלקת "פרימיום" ומחלקת תיירים. בטיסות הסדירות קיים מערך תוכניות שמע, סרטים, מגזין משודר ומגזין מודפס וניתן שירות מכירה של מוצרים פטורים ממכס.

בנוסף לטיסות הסדירות, עוסקת החברה, באמצעות סאן דור, בשיווק טיסות שכר וטיסות סדירות על ידי מכירת קיבולת המטוסים למארגני טיסות שכר במחירים מוסכמים מראש וכן שיווק טיסות אלה לסוכנים ולקהל הרחב. טיסות תחת המותג סאן דור מאופיינות ביעדים אקזוטיים ועונתיים ופרופיל שירות מותאם יעד. במרבית הטיסות פועלת מחלקת תיירים בלבד.

טיסות החברה נתמכות במערך שירות קרקעי המנהל את תהליכי עליית הנוסעים וכבודתם, ירידתם בנמל היעד ופריקת הכבודה וכן טיפול במטען. השירות הקרקעי מתקיים בנתבי"ג ובכל אחד מהיעדים בהם נוחתים מטוסי החברה. במקביל, מפעילה החברה, בהנחיית גורמי הבטחון הממשלתיים, מערך אבטחה קרקעי בכל שדות התעופה בחו"ל בהם נוחתים מטוסי חברות תעופה ישראליות ומערך אבטחה אווירי, הפועל במהלך טיסות הנוסעים של חברות תעופה ישראליות (מערך האבטחה הקרקעי בנתבי"ג מופעל על ידי רשות שדות התעופה). לפרטים אודות שירותי האבטחה שמעניקה החברה לחברות תעופה ישראליות, ראו סעיף 9.11.13 להלן.

(ב) נתונים בנוגע לקבוצות היעדים של החברה

להלן נתונים, להערכת החברה, בדבר נתח השוק של החברה, בפילוח לקבוצות יעדים מרכזיות, מתוך סך כל תנועת הנוסעים אל או מנתבי"ג ליעדים אלה:

הערכת החברה בדבר נתח השוק של החברה (באחוזים) ¹⁰			הערכת החברה לעניין סה"כ תנועת הנוסעים בנתב"ג בפילוח לקבוצות יעדים לפי טיסות ישירות ¹¹ (באלפי קטעי נוסע) בהתבסס על נתוני רשות שדות התעופה				אל/מ נתב"ג
2015	2016	2017	2015	2016	2017	שינוי ב % ב- 2017	
35.6	37.7	34.7	1,655	1,671	1,802	8%	צפון אמריקה
38.6	39.0	35.8	10,476	11,696	13,476	15%	אירופה
47.5	38.8	28.5	502	533	671	26%	המזרח הרחוק ומרכז אסיה ¹²
11.3	12.4	9.3	3,012	3,412	4,207	23%	אחרים ¹³
32.5	32.6	28.5	15,645	17,312	20,156	16%	סה"כ

(ב)(1) הנתבים לצפון אמריקה (ארה"ב וקנדה)

בשנת 2017 הפעילה החברה בשיא עונת הקיץ כ- 36 טיסות בשבוע לצפון אמריקה ובעונת החורף כ- 28 טיסות בשבוע (בעיקר לניו יורק).

בנתיבים הישירים לצפון אמריקה קיימת תחרות ישירה בין החברה לבין חברות התעופה יונייטד, דלתא ואייר קנדה. כמו כן, נמשכת פעילות של חברות תעופה אירופאיות הלוקחות תנועה בנתיבים לארה"ב וקנדה דרך נמל הבית שלהן ("חופש שישי").

יצוין כי החל מחודש נובמבר 2017 מפעילה החברה 3 טיסות ישירות שבועיות למיאמי. כמו כן, צפויה החברה להשיק בחודש נובמבר 2018 קו חדש לסאן פרנסיסקו. החברה צפויה להפעיל בקו זה 3 טיסות ישירות שבועיות.

בסך הכל בשנת 2017 נרשמה עליה של כ- 8% בסך כל תנועת הנוסעים בקווים הישירים לצפון אמריקה לעומת שנת 2016. בשנת 2017 לא נרשם שינוי מהותי (+1%) בתנועת הנוסעים של החברה בטיסות הישירות לצפון אמריקה לעומת שנת 2016. יצוין, כי הפער בין הגידול בתנועת הנוסעים בקווים הישירים לצפון אמריקה לבין הגידול בתנועת הנוסעים בטיסותיה של החברה בנתיבים אלו, נובע, בין היתר, בשל היעדר יכולת של החברה לעמוד בשיעורי הגידול בתנועת הנוסעים, בעיקר לאור מגבלות כושר הייצור שלה.

לפרטים נוספים בנוגע לגידול בפעילות החברות הזרות בישראל, ראו סעיף 7.8.3 להלן.

¹⁰ נתונים אלה מפולחים לפי יעד הטיסה הסופי של הנוסע (כולל יעד סופי בטיסות חופש שישי). הערכת החברה בדבר היעד הסופי של הנוסע מתבססת על נתונים ממערכות הפצה גלובליות. החברה אינה יכולה להעריך את מידת דיוק הנתונים המתקבלים ממערכות ההפצה, אשר כוללים נוסעים משלמים בלבד. יצוין, כי רשות התעופה האזרחית מפרסמת נתונים הכוללים נוסעים לא משלמים ומפולחים לפי חברות התעופה שביצעו את הטיסות (ולא לפי יעדים). כך, במקרים של טיסה בחופש שישי של חברה אירופאית בין ישראל לארה"ב דרך נמל תעופה באירופה – הטיסה תשווין למדינת האם של חברת התעופה האירופאית. על פי עיבוד של החברה את נתוני רשות התעופה האזרחית ופילוח הטיסות למדינות האם של חברות התעופה, תוך התעלמות מטיסות בחופש שישי, נתחי השוק של החברה היו בנתיב צפון אמריקה: 48% בשנת 2017 לעומת 51.4% בשנת 2016; בנתיבי אירופה: 30.2% בשנת 2017 לעומת 33.5% בשנת 2016; בנתיבי המזרח הרחוק ומרכז אסיה: 64% בשנת 2017 לעומת 80.6% בשנת 2016; ביעדים האחרים: 9.3% בשנת 2017 לעומת 12.8% בשנת 2016.

¹¹ נתוני רשות התעופה האזרחית מתייחסים לחברות התעופה המבצעות את הטיסות ולא ליעדי הטיסות. לכן, נתונים אלה מהווים הערכת החברה המתבססת על ניתוח נתוני רשות שדות התעופה. נתונים אלה מפולחים לפי יעד הטיסה הישיר ואינם מבחינים ביעד האמיתי של הנוסע כשמדובר בטיסות ב"חופש שישי" של חברות זרות.

¹² החברה אינה יכולה להעריך את מידת דיוק הערכתה לגבי נתח השוק הכולל טיסות ב"חופש שישי" בשוק המזרח הרחוק ומרכז אסיה, אפריקה ויעדים אזוריים (כמו טורקיה, יוון וקפריסין), וזאת לאור חוסר דיוק במידע המצוי בידי החברה בנוגע למספר הנוסעים בחברות אחרות בשווקים אלה.

¹³ אחרים: נוסעים ליעדים אזוריים (קפריסין, מצרים, יוון, ירדן, מלטה וטורקיה) ולאפריקה. לפרטים נוספים, ראו ה"ש 12 לעיל.

לחברה זכויות להובלת נוסעים, מטען ודואר אל/מ ניו יורק ויעדים נוספים בארה"ב, חלקן במסגרת הסכמי קוד משותף. לפרטים אודות הסכמי קוד משותף שהחברה צד להלן, ראו סעיף 9.13 להלן.

(ב)(2) הנתבים לאירופה

נכון למועד הדוח, לחברה טיסות סדירות ל- 23 יעדים באירופה, שהמרכזיים בהם הינם לונדון, פריז, אמסטרדם, מוסקבה, פרנקפורט, רומא, מילאנו, מדריד וציריך. בנתבים שבין ישראל ואירופה מתחרה החברה בדרך כלל עם המובילים של מדינת היעד וכן עם חברות סדירות אחרות הלוקחות תנועת "חופש שישי" דרך נמל הבית שלהן למדינות אחרות, עם חברות שכר זרות וישראליות המפעילות טיסות שכר ליעדים שונים באירופה ועם חברות המפעילות טיסות סדירות במתכונת של Low Cost.

יישום מתכונת חדשה לטיסות החברה ליעדי אירופה

החברה צפויה להשיק מתכונת חדשה לטיסות בכל יעדיה לאירופה, כאשר מכירת כרטיסי הטיסה על פי המתכונת החדשה תחל במהלך הרבעון השני לשנת 2018, עבור טיסות שתמאנה החל מהרבעון הרביעי לשנת 2018. לפרטים נוספים ראו סעיף 7.4 להלן.

"UP"

החברה מפעילה החל מלוח הזמנים של עונת אביב/קיץ 2014, את מותג התעופה "UP" במסגרתו מופעלות טיסות מוזלות במתכונת Low Cost לחמישה יעדים באירופה - ברלין, בודפשט, קייב, פראג ולרנקה. יצוין כי לאור יישום המתכונת החדשה ליעדי אירופה כמתואר לעיל, החל מחודש אוקטובר 2018 יבוטל המותג UP.

בשנת 2017 נרשמה עליה של כ-15% בסך כל תנועת הנוסעים לאירופה, כאשר החברות הסדירות הזרות, לרבות חברות ה-Low Cost, הגדילו את תנועת הנוסעים שלהן בכ- 23% וחברות השכר הפועלות בקווים אלו רשמו עליה בשיעור של כ- 13%. החברה הגדילה את תנועת הנוסעים שלה בקווים אלו בכ- 4%. בקווים למדינות מערב אירופה נרשמה עליה של כ- 9% בתנועת חברות התעופה הסדירות ובקווים למדינות מרכז ומזרח אירופה נרשמה עליה של כ- 26% בתנועת חברות התעופה הסדירות. יצוין, כי הפער בין הגידול בתנועת הנוסעים בקווים לאירופה לבין הגידול בתנועת הנוסעים בטיסותיה של החברה בנתבים אלו, נובע, בין היתר, בשל היעדר יכולת של החברה לעמוד בשיעורי הגידול בתנועת הנוסעים, בעיקר לאור מגבלות כושר הייצור שלה.

העליות הבולטות נרשמו בקווים למדינות: **צרפת (13%)**, **הולנד (12%)**, **גרמניה (11%) ספרד (10%)**, **אנגליה (10%)**, **פולין (68%)**, **רומניה (33%)**, **הונגריה (29%)**, **צ'כיה (17%)**, **בולגריה (15%)**, **רוסיה (13%) ואוקראינה (14%)**. יצוין כי במדינות אלו חלה עליה ניכרת הן בפעילות חברות התעופה הסדירות "המסורתיות" (Legacy Airlines) והן בפעילות חברות ה-Low Cost, כמתואר בסעיף 7.8.3 להלן.

הסכמי התעופה שנחתמו בשנים האחרונות ויישום השלב האחרון של הסכם ה"שמיים הפתוחים" בין ישראל והאיחוד האירופי בקיץ 2018, צפויים להוביל להחרפה נוספת ברמת התחרות בקווים אלה בשנת 2018. לפרטים נוספים בדבר הגידול הצפוי בתחרות בקווים אלה בשנת 2018, ראו סעיף 7.8.3 להלן.

הערכת החברה בדבר החרפת התחרות הינה מידע צופה פני עתיד בהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה נסמך, בין היתר, על הערכות של החברה לאור היקפי הפעילות הנוכחיים של החברה ומידת התחרות בשווקים העשויים שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית. המצב בפועל עשוי להיות שונה מכפי שנחזה כאמור, בין השאר עקב מידת פתיחת השוק לתחרות נוספת, שינויים רגולטוריים, אופן התמודדות החברה עם התחרות וגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 9.18 להלן וכן שינויים כלכליים, בטחוניים וגיאו-פוליטיים.

(ב)3) הנתיבים למזרח הרחוק ומרכז אסיה

בטיסות הישירות למזרח הרחוק קיימת תחרות ישירה בין החברה, הפועלת בקווים להודו (מומביי), תאילנד (בנגקוק), סין (בייג'ינג) והונג קונג לחברות התעופה קוריאן אייר הפועלת בקו לדרום קוריאה (סיאול), היינאן הפועלת בקווים לסין (בייג'ינג ושנחאי) וקתאי פסיפיק הפועלת בקו להונג קונג (החל מסוף חודש מרץ 2017). בנוסף, מפעילות חברות סדירות הפועלות בישראל טיסות ליעדים אלה במסגרת תנועת "חופש שישי".

בסה"כ, בשנת 2017, נרשמה עליה בסך כל תנועת הנוסעים ליעדים אלה בכ- 26%, זאת כתוצאה מעליה משמעותית בתנועת הנוסעים בקווים תל אביב – בייג'ינג (51%) ותל אביב – הונג קונג (69%) על רקע הרחבת הפעילות של חברת היינאן בקווים לסין ותחילת הפעילות של חברת קתאי פסיפיק בקו תל אביב – הונג קונג. יצוין כי בשנת 2017 לא חל שינוי בתנועת הנוסעים של החברה ליעדים אלה, ביחס לשנת 2016. יצוין, כי הפער בין הגידול בתנועת הנוסעים בקווים למזרח לבין היקף תנועת הנוסעים בטיסותיה של החברה בנתיבים אלו בשנת 2016, נובע, בין היתר, בשל היעדר יכולת של החברה לעמוד בשיעורי הגידול בתנועת הנוסעים, בעיקר לאור מגבלות כושר הייצור שלה.

לפרטים נוספים בנוגע לגידול בפעילות החברות הזרות בישראל, ראו סעיף 7.8.3 להלן.

יצוין כי חברת אייר אינדיה (Air India) צפויה להפעיל החל מסוף חודש מרץ 2018 3 טיסות שבועיות בקו תל אביב – דלהי. לפרטים ראו סעיף 7.8.3 להלן.

(ב)4) נתיבים אחרים

הנתיבים האחרים אשר הפעילה החברה בשנת 2017 הם יוון, דרום אפריקה וקפריסין (לרנקה). בנוסף, מפעילה החברה, מעת לעת, טיסות שכר חד פעמיות או סדרות קצרות של טיסות שכר ליעדים שונים באמצעות חברת הבת, סאן דור.

בנתיבים האזוריים, חל גידול של כ- 20% בסך כל תנועת הנוסעים לטורקיה, זאת בעיקר על רקע גידול בפעילות החברות טורקיש איירליינס (Turkish Airlines) ופגסוס (Pegasus), אשר הגדילו את תנועת הנוסעים שלהן בכ- 10% ובכ- 44%, בהתאמה. יצוין כי הגידול בתנועת חברת פגסוס נובע בעיקר מגידול בפעילות השכר של פגסוס וכן מהרחבת פעילות פגסוס בקו תל אביב – אנטליה, בו הגדילה את מספר הטיסות השבועיות במהלך עונת קיץ 2017, אשר עמד על 13-20 טיסות שבועיות, לעומת 6-7 טיסות שבועיות בעונת קיץ 2016. הגידול בתנועה לטורקיה נובע בעיקר מגידול בתנועת "חופש שישי". בתנועה ליעדי הנופש בטורקיה (אנטליה, דלמן ובודרוס) חלה עליה בשיעור של כ- 41% לעומת השנה הקודמת ובסה"כ היוותה התנועה ליעדי הנופש כ- 30% מסך כל התנועה לטורקיה. יובהר, כי לאור מגבלות בטחון שהוטלו על חברות התעופה הישראליות, לא מופעלות בשנים האחרונות טיסות של חברות תעופה ישראליות בקווים לטורקיה. גידול בשיעור של כ- 15% נרשם בסך כל תנועת הנוסעים בקווים ליוון ואיי

יוון אשר מהווים תחליף ליעדי הנופש בטורקיה, זאת על רקע גידול בפעילות חברת איגיאן (Aegean Airlines) ובפעילות חברת אליטליה (Alitalia) בקו תל אביב - אתונה וכן גידול ניכר בפעילות חברות השכר ליעדים אלה.

גידול ניכר בסך כל תנועת הנוסעים (71%) נרשם גם בתנועה לקפריסין וזאת בעיקר בשל גידול במספר החברות הפועלות בקו ללרנקה.

בשנת 2017 סך כל תנועת הנוסעים בקווים האזוריים ובקווים לאפריקה גדל בכ- 23% ומספר הנוסעים של החברה בנתיבים אלה קטן בכ- 11% לעומת שנת 2016.

פילוח הכנסות ורווחיות שירותים

7.3

בשנת 2017 חל גידול של כ-2.4% בהכנסות החברה מתחום הפעילות לעומת ההכנסות בשנת 2016, כאשר תנועת הנוסעים בנתב"ג במהלך שנת 2017 גדלה בשיעור של כ-16.4% לעומת שנת 2016.

לפרטים בדבר נתונים אודות התפלגות הכנסות החברה ורווחיות (במאומד) לפי מגזרי הפעילות המדווחים של החברה בתחום מטוסי הנוסעים, ראו ביאור 20 לדוחות הכספיים.

שירותים חדשים

7.4

✓ **השקת קווים חדשים לארה"ב** - לפרטים ראו 7.2 לעיל.

✓ **השקת מתכונת חדשה לטיסות החברה ליעדי אירופה** - ביום 2 בינואר 2018, אישר דירקטוריון החברה מתכונת חדשה לטיסות ליעדי החברה באירופה (להלן, בהתאמה: **"יעדי אירופה"**, **"המתכונת החדשה"**), זאת על מנת לתת מענה רחב ככל הניתן ללקוחות השונים, להתמודד טוב יותר עם התחרות הגוברת ביעדי אירופה לאור המגמות בעולם התעופה העולמי וכחלק מיישום תהליכי ההתייעלות התפעולית שנוקטת החברה. מכירת כרטיסי הטיסה על פי המתכונת החדשה תחל במהלך הרבעון השני לשנת 2018, עבור טיסות שתמראנה החל מהרבעון הרביעי לשנת 2018. על פי המתכונת החדשה, תינתן ללקוח במחלקת תיירים אפשרות בחירה בין שלושה סוגים שונים של חבילות מוצרי טיסה: **כרטיס Life** - המוצר הבסיסי והזול ביותר יאפשר עלייה למטוס עם תיק יד, ללא אפשרות לביטול או שינוי; **כרטיס Classic** - כרטיס במודל הקיים והמוכר, אשר יאפשר בנוסף לאמור גם בחירת הושבה, משלוח כבודה ואפשרות לשינוי או ביטול בתוספת תשלום; **כרטיס Flex** - כרטיס בעל גמישות מרבית אשר יאפשר בנוסף על האמור גם תיק יד שני וגמישויות בתנאי הביטול והשינוי, הכל בהתאם לקריטריונים שתקבע החברה ביחס לכל כרטיס ועל פי הוראות הדין.

בשנים הקרובות, במסגרת יישום המתכונת החדשה, יבוצע חידוש לפנים המטוסים ליעדי אירופה לרבות החלפה בהדרגה של מושבי התיירים והעסקים בחלק מצי המטוסים צרי הגוף של החברה. החברה צופה כי למתכונת החדשה תהא השפעה חיובית על תוצאותיה הכספיות אם כי לא במונחים מהותיים בהשוואה לכלל הכנסותיה.

הערכת החברה בדבר מועד יישום המתכונת החדשה וההשפעה החיובית של הפעלת המתכונת החדשה הינה מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה נסמך, בין היתר, על הערכות של החברה לאור היקפי הפעילות הנוכחיים של החברה ומידת התחרות בשווקים העשויים שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית. המצב בפועל עשוי להיות שונה מכפי שנחזה כאמור, בין השאר עקב מידת פתיחת השוק לתחרות נוספת, שינויים רגולטוריים, אופן התמודדות החברה עם התחרות וגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 9.18 להלן וכן שינויים כלכליים, בטחוניים וגיאוגרפיים.

✓ **השקת אתר אינטרנט -** בחודש יוני 2017, השיקה החברה אתר אינטרנט להזמנת בתי מלון המאפשר ללקוחות מועדון הנוסע המתמיד ליהנות מהטבות בעת ההזמנה. לפרטים נוספים, ראו סעיף 7.6.4 להלן.

✓ **מוצרים בתחום הביטוח -** החברה התקשרה עם הפניקס סוכנויות ביטוח 1989 בע"מ בהסכם להקמת שותפות אשר במסגרתה תפעל סוכנות ביטוח ("סוכנות הביטוח") המיועדת להעניק שירותים בתחום הביטוח. יצוין כי נכון למועד הסמוך לאישור הדוח ועד לקבלת הרישיון הנדרש לצורך פעילות סוכנות הביטוח באופן עצמאי, הפעילות נעשת בחלקה באמצעות הפניקס ובחלקה באמצעות סוכנות מורשית הקשורה לפניקס, אשר החל מחודש אוקטובר 2017, עוסקות בשיווק ומכירה של מוצרי ביטוח הן בתחום הנסיעות והן בתחומים אחרים, בין היתר, ללקוחות מועדון הנוסע המתמיד של החברה. לחברי המועדון ניתנות אפשרויות ייחודיות מסוגן בתחום הביטוח, במתכונת של צבירה ומימוש של נקודות מועדון ברכישת מוצר ביטוחי.

✓ **מערכת גלישה באינטרנט -** במהלך שנת 2017 התקינה החברה בשישה מטוסים מדגם בואינג 737-900 מערכת גלישה באינטרנט מהמתקדמות והמובילות בעולם. במהלך שנת 2018 החברה צפויה להתקין את המערכת במטוסים נוספים מצייס בואינג 737 ובואינג 787. יצוין כי נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, החברה לא גובה תשלום בגין השימוש בשירות זה.

לקוחות

7.5

החברה מעניקה שירותיה לנוסעים הנמנים הן על משקי הבית והן על המגזר העסקי. כרטיסי טיסה של החברה נמכרים, ברובם, באמצעות סוכני נסיעות ומשווקי חבילות תיירות וכן במישרין על ידי החברה לחברות ויחידים. לפרטים נוספים ראו סעיף 7.6 להלן. לפרטים אודות מועדון "הנוסע המתמיד" של החברה ראו סעיף 7.6.4 להלן. לפרטים אודות מדיניות ניהול סיכון האשראי של החברה, ראו ביאור 5 לדוחות הכספיים.

בתחום ההובלה באמצעות מטוסי הנוסעים אין לחברה לקוח, לרבות סוכן, שמחזור ההכנסות ממנו או המכירות באמצעותו מסתכם ב-10% או יותר מכלל הכנסות הקבוצה. להערכת החברה, אין לה בתחום ההובלה באמצעות מטוסי נוסעים תלות בלקוח או סוכן בודד כלשהו.

שיווק והפצה

7.6

סוכני נסיעות ומשווקי חבילות תיירות

7.6.1

מרבית סוכני הנסיעות חברים ביאט"א ומוכרים את כרטיסי הטיסה עבור חברות התעופה השונות. עם המכירה זכאי הסוכן לקבל עמלה מחברת התעופה בשיעור שנקבע על ידה. לעיתים זכאי הסוכן לעמלות נוספות, לרבות למטרת תמריץ מכירות וזאת על פי שיקול דעת החברות.

שיווק מרבית כרטיסי הטיסה לנוסעים מתבצע באמצעות סוכני נסיעות ומשווקי חבילות תיירות. כמו כן, נמכרים כרטיסי טיסה באמצעות משרדי המכר של החברה ובמכירה בטלפון ובאינטרנט. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, לחברה 3 משרדי מכר בארץ (תל אביב, ירושלים ובאר שבע) וכ-29 משרדי מכר ב-31 נציגויות בחו"ל.

בנוסף, החברה מוכרת כרטיסי טיסה באמצעות כ-44 סוכני מכירות כלליים בחו"ל (GSA - General Sales Agents) ליעדים שהחברה טסה אליהם וליעדים אחרים (כולל יעדי beyond).

תור אויר (ישראל) בע"מ ("איירתור" או "תור אויר"), שהינה חברה משותפת לחברה ולסוכני הנסיעות, מהווה אפיק שיווק נוסף של הקבוצה בשוק הישראלי, כזרוע הפצה של מבצעים וחבילות

לכלל הסוכנים בישראל. לחברה התקשרויות עם איירתור להפצה של כרטיסי טיסה של החברה וכן מתן שירותים שונים על ידי איירתור לחברה, לרבות הפצת חבילות תיירות, כרטוס, עסקאות תשלומים ועוד. לפרטים אודות התקשרויות החברה עם איירתור, ראו ביאור 23 לדוחות הכספיים.

גם חברת הבת סאן דור משמשת כזרוע שיווק של מוצרי החברה הן לטיסות שכר והן לטיסות סדירות ליעדים שונים. הטיסות תחת המותג סאן דור מופעלות על ידי החברה ועל ידי חברות תעופה אחרות, לרוב באמצעות חכירה רטובה. לפרטים אודות פעילות חברת סאן דור, ראו סעיף 9.7.1 (א) להלן.

החברה מעניקה לסוכני נסיעות עמלה כמרכיב קבוע (עמלת בסיס) וכן תמריצים מיוחדים (עמלה משתנה) בהתאם להיקף המכירות של כרטיסי טיסה.

עמלת הבסיס לסוכנים בארץ, הינה בשיעור של 5%. עמלת הבסיס לסוכנים בחו"ל משתנה ממדינה למדינה, על פי תנאי השוק. מנגנון התמריץ הנוסף - גובה העמלה המשתנה ותקופתה - נקבע עם כל אחד מהסוכנים, בארץ ובחו"ל. בעולם נהוגות שיטות שונות בעניין זה, המותאמות לצרכי השוק. בשנים האחרונות מתפתחת בעולם התעופה מגמה של מעבר להפחתת עמלות עד כדי ביטול עמלת הבסיס של הסוכנים והוספת דמי טיפול על ידי הסוכנים.

מערכת ממוחשבת להזמנות, ניהול טיסה, בידוק ומערכות הפצה

7.6.2

המערכת הממוחשבת של החברה לביצוע הזמנות, ניהול הטיסה ובידוק הינה מערכת "אמדאוס". מערכת זו מציגה את לוח הזמנים המעודכן של טיסות החברה ומאפשרת למוקדי השירות והמכר של החברה ביצוע הזמנות וכרטוס של טיסות החברה. המערכת מאפשרת פיקוח על ניהול הטיפול בלקוח וכן ניצול של יכולות ההעמסה על מטוסי החברה על ידי חישוב משקל ואיוון באמצעות ריכוז חישוב הנתונים.

בחודש נובמבר 2017, התקשרה החברה עם אמדאוס בכתב תיקון והארכה להסכם המסדיר שירותים אלה, לפיו הוארך ההסכם עד סוף שנת 2025 עם אפשרות להארכה באותם תנאים עד סוף שנת 2027, כאשר לחברה אפשרות לסיים את ההסכם בסוף שנת 2023.

לחברה קיימים גם הסכמים עם מערכות הפצה בינלאומיות, ביניהן אמדאוס, המתממשקות למערכת ההזמנות של החברה ומאפשרות למשתמשי אותן המערכות (סוכני מכירות בארץ ובעולם) מכירה וגישה ישירה לביצוע הזמנות וכרטוס על טיסות החברה.

בחודש דצמבר 2017, התקשרה החברה עם אמדאוס בכתב תיקון והארכה להסכם המסדיר שירותים אלה, לפיו ההסכם יוארך בשנת 2020 לתקופה של 3 שנים ולאחר מכן לשנתיים נוספות, כאשר לחברה אפשרות לסיים את ההסכם לפני כל חידוש כאמור.

יצוין כי קיימת לחברה תלות מהותית בחברת אמדאוס. לפרטים ראו סעיף 9.18.19 להלן.

שיווק ומכירות לנוסעים

7.6.3

החברה פועלת לפרסום שירותיה לנוסעים בשוק הישראלי ובשווקים גדולים אחרים. כמו כן, יוזמת החברה אירועים שיווקיים, חסויות ושיתופי פעולה.

החברה מפעילה מוקד שירות לקוחות ומכירה טלפוני, אשר זמין 24/7 ומעניק חוויית שירות מהירה, מקצועית ואיכותית ללקוחות החברה, הן ללקוחות פרטיים והן לסוכני נסיעות. כמו כן, החברה מוכרת שירות לנוסעים גם באמצעות מוקד ההזמנות. בנוסף, מפעילה החברה דסק עסקי הפועל לקידום מכירות לגופים עסקיים, בעיקר בישראל.

במהלך שנת 2017 גדלו המכירות באמצעות אתר האינטרנט בכ- 2% (מכירת חבילות, מכירת שירותים נלווים ושדרוגים) לעומת התקופה המקבילה אשתקד והן הסתכמו בשנת 2017 בסך כולל של כ- 318 מיליון דולר. כמות הכרטיסים שנמכרה באמצעות האינטרנט במהלך שנת 2017 נותרה ללא שינוי, לעומת זאת, בשנת 2017 נרשם גידול משמעותי בשיעור של כ- 49% בסך מכירות החברה באמצעות המובייל לעומת שנת 2016.

בשנים האחרונות ניכרת בענף התעופה מגמת גידול בשיווק הישיר של כרטיסי טיסה באמצעות האינטרנט והמובייל, זאת על רקע החיסכון בעלויות השיווק וההפצה הנובע ממכירת כרטיסי טיסה בערוץ זה ושינוי בהרגלי הרכישה של חלק מהציבור אשר מעדיף לרכוש באמצעות האינטרנט והמובייל חלק רכישה באמצעות הטלפון. יצוין כי החברה מתאימה את עצמה למגמה זו ובכוונת החברה, כחלק משיפור השירות, חוויית הלקוח והרחבת היקף פעילות החברה בתחום המכירה הישירה, להרחיב במהלך שנת 2018 את פעילותה בתחום הדיגיטל ובמסגרת זו, בוצע שינוי במבנה הארגוני של החברה הכולל איחוד תחומי הדיגיטל והמחשוב לחטיבה אחת. לאור האמור, מעריכה החברה כי בשנים הקרובות צפוי גידול בהכנסות ממכירת כרטיסי טיסה באמצעות האינטרנט והמובייל.

המידע בדבר הערכת החברה בנוגע לגידול בהכנסות מכרטיסי טיסה כתוצאה משיווק ישיר של כרטיסי טיסה באינטרנט והמובייל הינו מידע צומח פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס על הערכות של החברה בהתחשב במגמות והתפתחויות בעולם הצרכנות והתעופה. התממשותו של המידע האמור, כולו או חלקו, אינו ודאי ויכול שיושפע מגורמים המשפיעים על סביבתה התחרותית של החברה ואו מגורמים שלא ניתן להעריכם ואשר אינם בשליטת החברה לרבות גורם השיווק והמכירות.

כדי להגביר את האטרקטיביות לטיסות החברה עבור נוסעים המעוניינים לא רק בשרותי תובלה אל ישראל וממנה, אלא גם בשירותי תיירות, משווקת החברה באמצעות סוכני נסיעות ובמשיקין, שירותי תיירות קרקעיים מגוונים (מלונות, סיורים, השכרת רכב) לנוסעים בודדים. לשם כך, משווקת החברה חבילות באמצעות חברת איירתור. בנציגויות החברה בחו"ל פעילות זו משווקת באמצעות חברת סופרסטאר הולדייז לימיטד, בשיווק עצמאי ישיר או באמצעות סוכני הנסיעות.

מועדון הנוסע המתמיד

7.6.4

כחלק מאמצעי השיווק והגברת נאמנות הנוסעים לחברה, מציעה החברה הטבות מיוחדות לנוסעים הנמנים עם מועדון "הנוסע המתמיד" (Frequent Flyer). הנוסעים צוברים נקודות על טיסותיהם בכל הטיסות המבוצעות על ידי החברה.

בנוסף, לחברה הסכמים המאפשרים צבירה ומימוש של נקודות מועדון בחברות תעופה אחרות (כמפורט בסעיף 9.13 להלן) ו/או המרת נקודות מכרטיסי אשראי ומבתי עסק אחרים למועדון הנוסע המתמיד וכן בהסכמי שיתוף פעולה המאפשרים צבירת נקודות מועדון ו/או קבלת הטבות אחרות עקב רכישה בבתי עסק שונים (בדרך כלל משולמת על כך תמורה לחברה על ידי בית העסק) ובהסכמים לניצול נקודות מועדון בבתי עסק שונים. ניתן לשלם באמצעות נקודות של המועדון עבור רכישת מוצרים באתר האינטרנט Fly&Buy, בדיוטי פרי במטוסי החברה, בתשלום לבתי מלון אשר נכללים באתר אינטרנט להזמנת בתי מלון שהשיקה החברה כמתואר להלן, בתשלום לבתי עסק שונים עימם למועדון יש שיתופי פעולה אד-הוק וכד'.

נקודות אלה מקנות לנוסעים הטבות שונות ובכלל זה כרטיסי טיסה בהנחה או בחינם (למעט תשלום תוספת מזומן הכוללת בתוכה מיסי נמל ותוספות שונות), שדרוגים למחלקות בדרגות גבוהות יותר וכניסה לטרקלינים המשמשים את החברה ברחבי העולם. החברות במועדון הנוסע המתמיד נקבעת

לפי מספר דרגות על פי רמת הפעילות של החברים: "רגיל-מתמיד", "כסף", "זהב", "פלטינה" וכן "טופ-פלטינה".

יצוין כי סוכני הנסיעות יכולים לרכוש באתר הסוכנים ("Sell&Fly") כרטיסי טיסה ולשלם עבור כרטיסי הטיסה באמצעות נקודות המועדון. בגין עסקאות אלה יוענקו לסוכני הנסיעות נקודות Sell&Fly, נקודות המיועדות לסוכני נסיעות ומאפשרות רכישת כרטיסי טיסה לשימוש אישי בלבד וכן עמלת סוכן. כמו כן, החל מחודש אפריל 2017, יכולים סוכני נסיעות להמיר נקודות שנצברו במועדון Sell&Fly לנקודות המועדון. חידוש זה מאפשר לסוכני הנסיעות להימנות עם חברי מועדון הנוסע המתמיד, וכפועל יוצא ליהנות מתקופת מימוש ארוכה יותר, לרכוש "מושב מועדף", לשלם עבור שדרוג למושב תיירים פלוס, וכן לרכוש מוצרי דיזי פרי במטוס באמצעות נקודות.

בחודש יוני 2017, השיקה החברה אתר אינטרנט להזמנת בתי מלון המאפשר ללקוחות מועדון הנוסע המתמיד ליהנות מצבירת נקודות בעת ביצוע ההזמנה וכן לשלם עבור ההזמנה באמצעות נקודות המועדון או בשילוב של כסף ונקודות, כאשר מחזיקי כרטיס "Fly Card" נהנים מיחסי צבירה ומימוש מועדפים. האתר מנוהל על ידי חברה בינלאומית ונכון למועד הסמוך לאישור הדוח, כולל האתר מעל לכ- 150,000 בתי מלון בישראל וברחבי העולם.

במהלך שנת 2017 השיקה החברה באמצעות שותפות, אשר הוקמה עם חברת הפניקס, את פעילות השיווק והמכירה של מוצרי ביטוח הן בתחום הנסיעות והן בתחומים אחרים, בין היתר, ללקוחות מועדון הנוסע המתמיד של החברה. לפרטים נוספים ראו סעיף 7.4 לעיל.

בשנת 2017 המשיכה החברה בהפעלת תוכנית לטיפוח, שימור וגידול מספר לקוחות היוקרה, בין היתר, באמצעות הנפקת כרטיס אשראי ממותג "Fly Card", כמפורט להלן.

כרטיסי אשראי ממותגים

במסגרת הסכמי שיתופי פעולה של החברה עם מוסדות פיננסיים, מאפשרת החברה הנפקת כרטיסי אשראי ממותגים לחברי מועדון הנוסע המתמיד של החברה - Fly Card ו-Fly Card Premium ("כרטיסי אשראי ממותגים"). כרטיסי האשראי הממותגים הונפקו לבעלי חשבונות ישראלים באמצעות המוסדות הפיננסיים המפורטים להלן: (א) דינרס קלוב ישראל בע"מ וכרטיסי אשראי לישראל בע"מ; (ב) פועלים אקספרס בע"מ; ו- (ג) לאומי קארד בע"מ ובנק לאומי לישראל בע"מ ("ההסכמים" ו"המוסדות הפיננסיים", בהתאמה).

כרטיסי האשראי הממותגים מקנים למחזיקיהם הטבות ייחודיות בהתאם לסוג הכרטיס והיקף הפעילות בו, והכל בהתאם לתנאים המסחריים שנקבעו בין הצדדים. הטבות אלה כוללות, בין היתר, צבירת נקודות נוסע מתמיד בגין ביצוע עסקאות בכרטיסי האשראי הממותגים.

על פי ההסכמים, החברה זכאית לתמורה מן המוסדות הפיננסיים, המבוססת אף היא על היקף השימוש בכרטיסי האשראי הממותגים. כן מסדירים ההסכמים השתתפות בהוצאות פרסום, שיווק וקידום מכירות וכן שירות לקוחות למחזיקי כרטיסי האשראי הממותגים. ההסכמים הינם לתקופת התקשרות של חמש שנים שסיומה בחודש ספטמבר 2019 וכוללים אפשרות הארכה לתקופות שונות נוספות, בכפוף לזכויות ביטול העומדות לצדדים, בנסיבות מסוימות.

יצוין כי לחברה הסכמי שיתופי פעולה עם מועדון לקוחות רבוע כחול - דור אלו, שותפות רשומה ("מועדון YOU") וכן עם קבוצת הקמעונאות - אלקטרה מוצרי צריכה בע"מ ("קבוצת אלקטרה") הפועלת בתחומי צרכנות שונים, אשר במסגרתם פועלים הצדדים לגיוס לקוחות למועדון באמצעות מרכזי השיווק והמכירה של גופים אלה. כמו כן, במסגרת שיתופי הפעולה האמורים נהנים חברי מועדון הנוסע המתמיד ומחזיקי כרטיסי האשראי הממותגים מהטבות ייחודיות, לרבות אפשרויות

צבירה מואצת של נקודות הנוסע המתמיד ברשתות הכלולות במועדון YOU וברשתות שבבעלות קבוצת אלקטרה ומימוש נקודות ברשתות האמורות.

מספר חברי המועדון נכון למועד הסמוך לאישור הדוח מסתכם בכ- 1.91 מיליון חברים. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, כמות כרטיסי האשראי הממותגים עומדת על כ- 260 אלף כרטיסים. בסה"כ, שיעור הנוסעים שהינם חברי מועדון הנוסע המתמיד מתוך כלל הנוסעים, עמד בשנת 2017 על כ- 28%, ללא שינוי ביחס לשנת 2016. לפרטים בדבר הטיפול החשבונאי בנושא התחייבויות המועדון, ראו ביאור 12 לדוחות הכספיים.

צבר הזמנות

7.7

לחברה "הכנסות מראש" הנובעות מקבלת תשלום מראש עבור טיסות שטרם ביצעה וכן בגין נקודות שנצברו על ידי חברי מועדון הנוסע המתמיד כאמור בסעיף 7.6.4 לעיל. יצוין כי חלק מכרטיסי הטיסה שמוכרת החברה ניתנים למימוש על ידי הלקוח למשך תקופה של כשנתיים. לפרטים נוספים ראו ביאור 12 לדוחות הכספיים.

תחרות

7.8

כללי

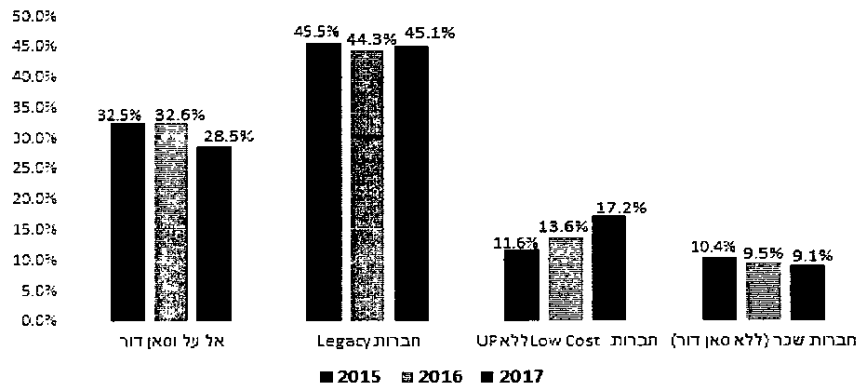
7.8.1

(א) תחום ההובלה באמצעות מטוסי נוסעים מתאפיין בתחרות חריפה בין חברות תעופה המספקות שירותי הובלה בין אותם יעדים או יעדים חלופיים.

(ב) החברה משמשת כמוביל הנקוב של מדינת ישראל למרבית היעדים מהם מופעלות טיסות סדירות לנמל התעופה בן גוריון (נתב"ג) וממנו.

לפרטים נוספים על מבנה התחרות בתחום הפעילות ראו סעיפים 7.1.10 לעיל ו- 7.8.3 להלן.

להלן נתונים אודות התפלגות הנוסעים בנתבי"ג, על פי סוג חברה, במהלך השנים 2015-2017¹⁴:



מתחרים משמעותיים בתחום ההובלה באמצעות מטוסי נוסעים

7.8.3

להערכת החברה, במהלך שנת 2017, התחרות בטיסות לישראל וממנה הייתה מול כ- 110 חברות תעופה, לרבות חברות התעופה הישראליות ארקיע וישראיר (המפעילות טיסות שכר וגם טיסות סדירות ליעדים מסויימים), מתוכן כ- 60 חברות תעופה זרות שביצעו טיסות סדירות לכ- 90 יעדים בכ- 44 מדינות וכ- 50 חברות שביצעו טיסות שכר (מתוכן כ- 30 פעלו לאורך השנה והיתר הפעילו טיסות בודדות). כמו כן, התחרות בנושא הובלת מטען בגחון מטוסי הנוסעים הנכלל בתחום פעילות זה, הינה מול חברות העוסקות בהובלת מטען באמצעות מטוסי מטען ובגחון מטוסי הנוסעים. לפרטים נוספים ראו סעיף 8.7.1 להלן.

למיטב ידיעת החברה, המתחרים המשמעותיים של החברה ביעדי החברה, מבחינת נתח שוק, בתחום ההובלה באמצעות מטוסי נוסעים בשנת 2017 היו¹⁵: יונייטד (ארה"ב), דלתא (ארה"ב), אייר קנדה (קנדה), לופטהנזה (גרמניה), בריטיש איירווייס (בריטניה), אליטליה (איטליה), אייר פראנס - ק.ל.מ. (צרפת והולנד), סוויס (שווייץ), אוקראין אייר אינטרנשיונל (אוקראינה), אירופלוט (רוסיה), טורקיש איירליינס (טורקיה), פגסוס (טורקיה), איגאן איירליינס (יוון), איזיגט (אנגליה), וויזאיר (הונגריה), טראנסאוויה (הולנד), ריאנאייר (אירלנד), היינאן (סין) וקתאי פסיפיק (הונג קונג). יובהר, כי חלק מהחברות מפעילות טיסות לישראל גם מיעדים שאינם יעדי מוצאן.

(א) חברות Legacy

חברות Legacy הן חברות תעופה סדירות. לרוב, חברות אלו הן חלק מבריתות תעופה, אשר מאפשרות להן להציע ללקוח טיסות למגוון רחב של יעדים וכן להנות מצבירת מיילים/נקודות גם על טיסות של חברות אחרות השייכות לברית.

חברות אלו מציעות "שירות מלא" לנוסע ומספקות לנוסע מגוון שירותים לפני הטיסה ובמהלכה, כגון: מחלקות שירות שונות (ראשונה/עסקים/תיירים), טיסות המשך, טרקליני אירוח בשדות התעופה, תוכניות "נוסע מתמיד", שירות מזון ומשקאות במהלך הטיסה וכד'.

¹⁴ המידע לגבי פעילות חברות התעופה הזרות מבוסס על נתוני רש"ת. סיווג החברות נעשה על פי שיקול דעתה של החברה. נתוני חברות ה Low cost לא כוללים את טיסות UP. נתוני חברות השכר לא כוללים טיסות ששווקו על ידי סאן דור.

¹⁵ המדינה המצוינת בסוגריים, הינה מדינת המקור של חברת התעופה.

במהלך שנת 2017 המשיכו חברות ה-Legacy במגמה של הרחבת פעילותן בקווים לישראל, הן באמצעות פתיחת קווים חדשים והן באמצעות הגדלת תדירויות ו/או קיבולת. חברות ה-Legacy, אשר הרחיבו את פעילותן במהלך שנת 2017 באופן משמעותי הן:

חברת יונייטד איירליינס (United Airlines) הרחיבה את פעילותה בקווים לישראל והחל מחודש אוקטובר 2016 הגדילה את מספר הטיסות השבועיות בקו תל אביב - סאן פרנסיסקו מ-3 ל-7, זאת בנוסף לטיסות שמפעילה יונייטד בקו תל אביב - ניו יורק. בסה"כ הפעילה יונייטד 21 טיסות שבועיות בקווים לארה"ב לעומת 17 טיסות שבועיות בשנת 2016 ותנועת הנוסעים שלה גדלה בכ-25%.

חברת לופטהנזה (Lufthansa) המשיכה להרחיב את פעילותה בקווים לישראל והוסיפה בחודש אוקטובר 2017 2 טיסות שבועיות בקו תל אביב - פרנקפורט ו-3 טיסות שבועיות בקו תל אביב - מינכן ובכך הגיע מספר הטיסות השבועיות שהפעילה לופטהנזה לישראל וממנה בשנת 2017 ל-36 (23 פרנקפורט, 13 מינכן). בסה"כ רשמה לופטהנזה גידול של כ-14% בתנועת הנוסעים שלה.

חברת אירופלוט (Aeroflot) הפעילה בממוצע בשנת 2017 36 טיסות שבועיות בקו תל אביב - מוסקבה לעומת 33 טיסות בממוצע בקו זה בשנת 2016. בסה"כ רשמה אירופלוט גידול של כ-14% בתנועת הנוסעים שלה.

חברת אוקראין אייר אינטרנשיונל (Ukraine Air International) הפעילה בממוצע במהלך שנת 2017 40 טיסות שבועיות מתל אביב ליעדים שונים באוקראינה, זאת לעומת 34 טיסות שבועיות בממוצע בשנת 2016. בסה"כ רשמה אוקראין אייר גידול של כ-17% בתנועת הנוסעים שלה.

חברת היינאן (Hainan) הפעילה בשנת 2017 4 טיסות שבועיות בקו תל אביב - בייג'ינג וכן החל מחודש ספטמבר 2017 מפעילה 3 טיסות שבועיות בקו תל אביב - שנחאי. בסה"כ רשמה היינאן גידול של כ-110% בתנועת הנוסעים שלה.

חברת קתאי פסיפיק (Cathay Pacific) החלה להפעיל בסוף חודש מרץ 2017 3 טיסות שבועיות בקו תל אביב - הונג קונג ובמהלך חודשים ספטמבר - נובמבר 2017 הגדילה את מספר הטיסות השבועיות שהיא מפעילה בקו זה.

חברת לוט (LOT) הרחיבה באופן משמעותי את פעילותה בקווים לישראל והשיקה בחודש יוני 2017 טיסות ל-4 יעדים חדשים; טיסה שבועית בכל אחד מהקווים תל אביב - גדנסק ותל אביב - פוזנן, 2 טיסות שבועיות בקווים תל אביב - ורוצלב ותל אביב - לובלין וכן הגדילה את מספר הטיסות השבועיות בקו תל אביב - וורשה מ-7 ל-13. בסה"כ רשמה LOT גידול של כ-157% בתנועת הנוסעים שלה.

חברות ה-Legacy הזרות הגדילו את תנועת הנוסעים שלהן בקווים לישראל וממנה בשנת 2017 בכ-18% ובסה"כ היוותה תנועת חברות ה-Legacy כ-45% מסך תנועת הנוסעים בנתב"ג.

הגידול בקיבולת מאפשר לאותן חברות המפעילות HUB בינלאומי בנמל הבית שלהן, להגדיל את מספר הנוסעים שלהן מטיסות בין ישראל למספר גדול של יעדים בטיסות לא ישירות, תוך ניצול רשת הנתבים שלהן (תנועת "חופש שישי") ושל שותפותיהן לבריתות התעופה הגלובליות ולהסכמי הקוד המשותף.

גם בשנת 2018 צפוי המשך גידול בפעילות חברות התעופה הזרות בקווים לישראל וממנה. לפרטים אודות הגידול הצפוי בשנת 2018 בפעילות חברות התעופה הסדירות הזרות בקווים לישראל וממנה והשפעתו הצפויה על רמת התחרות, ראו סעיף (ד) להלן.

הערכת החברה בדבר הגידול הצפוי בפעילות חברות ה-Legacy בקווים לישראל וממנה בשנת 2018 הינה מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה נסמך, בין היתר, על הערכות של החברה לאור היקפי הפעילות הנוכחיים של חברות ה-Legacy ומידת התחרות בשווקים העשויים שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית. המצב בפועל עשוי להיות שונה מכפי שנחזה כאמור, בין השאר עקב מידת פתיחת השוק לתחרות נוספת, שינויים רגולטוריים, אופן התמודדות החברה עם התחרות וגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 9.18 להלן וכן שינויים כלכליים, בטחוניים וגיאוגרפיים.

(ב) חברות Low Cost

חברות Low Cost הינן חברות תעופה בעלות מבנה הוצאות נמוך הנובע בעיקר משיווק ישיר באמצעות האינטרנט ולא באמצעות מערכות הפצה וסוכני נסיעות, שימוש בעיקר בשדות תעופה משניים, פרופיל שירות מינימאלי במהלך הטיסה, אשר לרוב מפעילות מחלקת שירות אחת בטיסותיהן ומציעות בדרך כלל מחירים תחרותיים מאוד.

במהלך שנת 2017 המשיכו חברות ה-Low Cost במגמה של הרחבת פעילותן בקווים לישראל, הן באמצעות פתיחת קווים חדשים והן באמצעות הגדלת תדירותן/או קיבולת. חברות ה-Low Cost, אשר הרחיבו את פעילותן במהלך שנת 2017 באופן משמעותי הן:

חברת איזיג'ט (EasyJet) המשיכה להרחיב את פעילותה בקווים לישראל והגדילה את מספר הטיסות השבועיות שהיא מפעילה בכל אחד מהקווים תל אביב - אמסטרדם ותל אביב - מילאנו מ-4 ל-5. כמו כן, בחודש נובמבר 2017 החלה להפעיל טיסות ל-2 יעדים חדשים; תל אביב - נאפולי (2 טיסות שבועיות) ותל אביב - ונציה (3 טיסות שבועיות). בסה"כ הפעילה איזיג'ט 48 טיסות שבועיות מ-11 יעדים שונים לישראל: לוטון (11 טיסות), לונדון גטוויק (3), מנצ'סטר (2), באזל (4), ג'נבה (5), מילאנו (5), ברלין (4), פריז (5), אמסטרדם (5), נאפולי (2) וונציה (3). בסה"כ גדלה תנועת הנוסעים של איזיג'ט בכ-11%.

חברת וויזאיר (Wizzair) הרחיבה באופן משמעותי את פעילותה בקווים לישראל והחלה להפעיל 2 טיסות שבועיות בקווים מתל אביב ליעדים הבאים: דברצן (הונגריה), לובלין (פולין), קוסיץ' (סלובקיה), קראיובה (רומניה), טימישוארה (רומניה). בנוסף, החלה להפעיל 4 טיסות שבועיות בקו תל אביב - לונדון (לוטון) ו-3 טיסות שבועיות בקו תל אביב - וורנה, וכן הגדילה את מספר הטיסות השבועיות בקו תל אביב - בוקרשט מ-4 ל-7 ובקו תל אביב - בודפשט מ-7 ל-10. בסה"כ הפעילה וויזאיר בממוצע במהלך שנת 2017 40 טיסות שבועיות מתל אביב ל-17 יעדים שונים ב-8 מדינות במזרח אירופה ובמערב אירופה (לונדון), זאת לעומת 25 טיסות שבועיות בממוצע בשנת 2016 ורשמה גידול של כ-74% בתנועת הנוסעים שלה.

חברת ריאנאייר (Ryanair) הרחיבה באופן משמעותי את פעילותה בקווים לישראל והחלה להפעיל טיסות ל-16 יעדים חדשים, כמתואר להלן: החל מחודש מרץ 2017 מפעילה טיסה יומית בקו תל אביב - פאפוס (קפריסין) והחל מהרבעון הרביעי לשנת 2017 מפעילה טיסות מתל אביב ליעדים הבאים: באדן-באדן (2 טיסות שבועיות), ג'נסק (2 טיסות שבועיות), קרקוב (2 טיסות שבועיות), מילאנו-ברגמו (4 טיסות שבועיות), פוזנן (2 טיסות שבועיות), ורוצלאב (2 טיסות שבועיות) ורומא (טיסה יומית). בנוסף, הפעילה במהלך עונת החורף טיסות משדה התעופה עובדה ליעדים הבאים: באדן-באדן, ברלין, פרנקפורט - האן, בריסל, מילאנו - ברגמו,

גדנסקי, פוזן וורשה, זאת בנוסף לטיסות שמפעילה ריאנייר מעובדה לברטיסלבנה, בודפשט, קראקוב וקובנה. בסה"כ הפעילה ריאנייר בסוף שנת 2017 28 טיסות שבועיות מתל אביב ל-8 יעדים שונים ב-4 מדינות.

במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2017 חדלו לפעול חברת מונארך הבריטית וחברת אייר ברלין הגרמנית, זאת עקב פשיטת רגל. חברת מונארך הפעילה 6 טיסות שבועיות בקו תל אביב - אנגליה וחברת אייר ברלין הפעילה בשנת 2017 14 טיסות שבועיות (2 טיסות יומיות) בקו תל אביב - ברלין.

בסה"כ הגדילו חברות ה-Low Cost הזרות את תנועת הנוסעים שלהן בקווים לישראל וממנה בשנת 2017 בכ- 48% והובילו כ- 17.2% מתנועת הנוסעים בנתב"ג.

יצוין כי חלקן של חברות ה-Low Cost (כולל טיסות "UP") מסך התנועה בנתב"ג הסתכם בשנת 2017 בכ- 21% לעומת כ- 18.1% בשנת 2016. בשנת 2018 צפוי גידול נוסף בפעילות חברות ה-Low Cost הזרות בקווים לישראל וממנה. לפרטים אודות הגידול הצפוי בפעילות חברות ה-Low Cost בקווים לישראל וממנה בשנת 2018 והשפעתו הצפויה על רמת התחרות, ראו סעיף (ד) להלן.

הערכת החברה בדבר הגידול הצפוי בפעילות חברות ה-Low Cost בקווים לישראל וממנה בשנת 2018 הינה מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה נסמך, בין היתר, על הערכות של החברה לאור היקפי הפעילות הנוכחיים של חברות ה-Low Cost ומידת התחרות בשווקים העשויים שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית. המצב בפועל עשוי להיות שונה מכפי שנחזה כאמור, בין השאר עקב מידת פתיחת השוק לתחרות נוספת, שינויים רגולטוריים, אופן התמודדות החברה עם התחרות וגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 9.18 להלן וכן שינויים כלכליים, בטחוניים וגיאוגרפיים.

(ג) חברות שכר

חברות שכר הינן חברות תעופה המפעילות טיסות מסחריות שאינן סדירות. מחיר כרטיס לטיסות אלה הינו לרוב נמוך יותר ממחיר כרטיס לאותו היעד בטיסה שמפעילה חברת תעופה סדירה. כרטיסי טיסה לטיסות שכר לא נמכרים ישירות לנוסעים על ידי חברת התעופה שמפעילה את הטיסה, אלא על ידי חברות תיירות ונופש, לעיתים בהסדר עם חברות תעופה נוספות.

בסה"כ בשנת 2017 חלה עליה של כ- 12% בתנועת השכר (לא כולל פעילות חברת סאן דור) לישראל וממנה לעומת שנת 2016 ובסה"כ היוותה תנועת השכר כ- 9% מסך כל התנועה בנתב"ג. לפרטים ראו סעיף 7.8.2 לעיל.

(ד) תחרות צפויה בשנת 2018

מגמת הגידול בתחרות אשר אפיינה את שנת 2017 צפויה להמשיך גם בשנת 2018, זאת כתוצאה מהמשך גידול בפעילות חברות התעופה הזרות בקווים לישראל וממנה הן על ידי הגדלת קיבולת ו/או תדירויות והן על ידי הוספת יעדים, כמו גם כניסת חברות תעופה חדשות, זאת, בין היתר, על רקע הסרת מגבלת התדירויות הקיימת על הטיסות בין ישראל ומדינות האיחוד האירופי במסגרת יישום השלב האחרון של הסכם "השמיים הפתוחים" עם האיחוד האירופי בקיץ 2018 וכפועל יוצא מעדכון הסכמי תעופה, אשר מאפשר הגדלת תדירויות

וקיבולת כמתואר בסעיף 7.1.10 לעיל וכן כתוצאה מהפעלת טיסות סדירות ליעדים חדשים על ידי חברות התעופה הישראליות האחרות.

להלן דוגמאות בולטות לכך:

נתיבים למזרח הרחוק ולמרכז אסיה:

חברת אייר אינדיה (Air India) צפויה להפעיל החל מסוף חודש מרץ 2018 3 טיסות שבועיות בקו תל אביב – דלהי.

כמתואר בדיווח המידי של החברה מיום 8 במרץ 2018 (מספר אסמכתא 2018-01-022327), חברת התעופה אייר אינדיה (Air India) החלה למכור ביום 7 במרץ 2018, במערכת טיסות ישירות בין ישראל להודו החל מיום 22 במרץ 2018, בנתיב טיסה קצר העובר מעל למדינות אשר חברות תעופה ישראליות, ובכללן החברה, אינן מורשות לטוס מעליהן.

החברה מעריכה כי תקדים כאמור, אשר מהווה יתרון משמעותי לחברת התעופה הזרה ומונע הזדמנויות שווה והוגנת, ובפרט אם תאפשר מדינת ישראל לחברות תעופה זרות נוספות לטוס בנתיבים מקוצרים לעומת הנתיבים המתאפשרים לחברה, עלול לפגוע בפעילות החברה, באופן ובהיקף שהחברה אינה יודעת לכמת בשלב זה.

החברה פנתה למדינת ישראל ולגורמים בינלאומיים רשמיים נוספים וביקשה להקפיד על הדדיות במתן זכויות הטיסה והמעבר, דהיינו לאפשר לחברה לטוס להודו בנתיב טיסה קצר כאמור, או לחילופין שנותיב הטיסה של החברה הזרה יותאם לנתיב המאושר כיום לחברות התעופה הישראליות.

יצוין כי הערכת החברה לגבי השלכות תקדים כאמור, מהווה מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה תלוי בגורמים רבים אשר אינם בשליטת החברה ולרבות מתן אישורים לחברות תעופה זרות על ידי המדינות הרלוונטיות, מימוש האישורים והוצאה לפועל של טיסות בנתיבים מקוצרים על ידי חברות תעופה זרות וכיו"ב, ולפיכך, הערכת החברה עשויה להשתנות בהתאם.

חברת קתאי פסיפיק (Cathay Pacific) הודיעה על כוונה להגדיל החל מסוף חודש מרץ 2018 את מספר הטיסות השבועיות בקו תל אביב - הונג קונג מ-4 ל-6.

חברת ארקיע (Arkia) צפויה להפעיל החל מחודש יולי 2018 2 טיסות שבועיות בקו תל אביב - בנגקוק והחל מחודש ספטמבר 2018 צפויה להפעיל 3 טיסות שבועיות בקו זה.

נתיבים לאירופה:

חברת ריאנאייר (Ryanair) צפויה להפעיל בעונת הקיץ (אפריל-אוקטובר 2018) 2 טיסות שבועיות בקו תל אביב - בורגס.

חברת איזיג'ט (Easyjet) מפעילה החל מחודש פברואר 2018 טיסה יומית מתל אביב לשדה התעופה טול בברלין, זאת בנוסף ל-4 טיסות שבועיות שמפעילה איזיג'ט מתל אביב לשדה התעופה שוננפלד בברלין. בנוסף, צפויה איזיג'ט להפעיל בעונת קיץ 2018 2 טיסות שבועיות בכל אחד מהקווים תל אביב - ליון ותל אביב - בורדו (צרפת) וכן צפויה להפעיל במהלך חודשים יוני - אוקטובר 2018, 2 טיסות שבועיות בקו תל אביב - ניס.

חברת וויזאיר (Wizzair) צפויה להגדיל את מספר הטיסות השבועיות שהיא מפעילה בכל אחד מהקווים תל אביב - ורשה ותל אביב - סופיה מ-3 טיסות שבועיות לטיסה יומית וכן

צפויה להפעיל החל מחודש יוני 2018, 4 טיסות שבועיות בקו תל אביב - וינה והחל מחודש נובמבר 2018, תפעיל טיסה יומית בקו זה.

יצויין כי וויזאייר צפויה לסגור במהלך הרבעון השני לשנת 2018 את בסיסי הפעילות שלה בקושיצה (סלובקיה), פראג (צ'כיה) ולובלין (פולין) ולפיכך, יבוטלו טיסותיה מיעדים אלה לתל אביב.

הערכת החברה בדבר השפעת יישום השלב אחרון של הסכם "השמייים הפתוחים" עם האיחוד האירופי, הגדלת קיבולת ותזריזיות בקרב חברות תעופה אחרות בכלל היעדים, השפעת תחילת הפעילות של חברות תעופה אחרות על פעילות החברה בכלל היעדים, השפעת עדכון הסכמי תעופה והחרפת התחרות בשנת 2018 הינה מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה נסמך, בין היתר, על הערכות של החברה לאור היקפי הפעילות הנוכחיים של החברה ומידת התחרות בשווקים העשויים שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית. המצב בפועל עשוי להיות שונה מכפי שנחזה כאמור, בין השאר, עקב מידת פתיחת השוק לתחרות נוספת, שינויים רגולטוריים, אופן התמודדות החברה עם התחרות וגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 9.18 להלן וכן שינויים כלכליים, בטחוניים וגיאוגרפיים.

שיטות עיקריות להתמודדות עם התחרות

7.8.4

החברה פועלת במספר מישורים לשם הגדלת רווחיותה וביניהם:

- (א) הצטיידות במטוסים חדשים ומתקדמים מדגם בואינג 787.
- (ב) הנפקת כרטיסי אשראי ממותגים "Fly Card" (לפרטים ראו סעיף 7.6.4 לעיל).
- (ג) שינוי מתכונת טיסות החברה ליעדיה באירופה (לפרטים ראו סעיף 7.4 לעיל).
- (ד) התאמת לוח הזמנים, ככל שניתן, לעונתיות התנועה ולאירועים בינלאומיים.
- (ה) הגברת תדירות הטיסות ליעדים מבוקשים והגדלת מספר יעדי הטיסות.
- (ו) שיתופי פעולה עם חברות אחרות באמצעות הסכמי "קוד משותף" והסכמי אינטרליין.
- (ז) שיפור מתמיד של השירות לנוסעים, לרבות שיפור נוחות המושבים, איכות ומגוון המזון והבידור בטיסה וכדומה, בדגש על מחלקת עסקים.
- (ח) מתן הטבות לנוסעים הנמנים עם מועדון הנוסע המתמיד ולחברות עסקיות החברות בדסק העסקי של החברה.
- (ט) פעילות באמצעות כל צינורות השיווק הרלוונטיים.
- (י) פנייה לקהל הנוסעים במסעי פרסום בארץ ובעולם.

בין הגורמים תחבוביים המשפיעים או עשויים להשפיע על מעמדה התחרותי של החברה ניתן למנות את הגורמים הבאים: מערך טיסות רחב ומגוון; הצטיידות במטוסים חדשים; מערך הפצה בפרסה רחבה בישראל ובעולם; קיומו של מועדון לקוחות אטרקטיבי; מותג חזק בשוק המקומי; רמה גבוהה של בטיחות ובטחון; יציבות לוח זמנים ודיוק מבצעי; התאמת השירותים לצרכי השוק ומערך הסכמי שיתוף פעולה עם חברות תעופה אחרות.

בין הגורמים השליליים המשפיעים או עשויים להשפיע על מעמדה התחרותי של החברה ניתן למנות את הגורמים הבאים: מצב גיאופוליטי המפחית באופן מהותי את אפשרות החברה לבצע טיסות ב"חופש שישי" (טיסות לא ישירות דרך נתב"ג) מול הגברת טיסות ב"חופש שישי" על ידי חברות תעופה זרות; הפחתת חסמים רגולטוריים לכניסה לפעילות ביעדי החברה, זאת במיוחד לאור מדיניות

התעופה הליברלית; כניסת חברות Low Cost; אי יציבות ביחסי עבודה; שיתופי פעולה של חברות התעופה הזרות במסגרת בריתות תעופה גלובליות (SKY, One World, STAR) שהחברה אינה חברה בהן; שינויים רגולטורים ומגבלות חקיקה ואילוצים החלים על תחום הפעילות; עודף כושר ייצור אצל מתחרים; התבססות החברה על הפצה באמצעות סוכנים למול התגברות המגמה של שיווק ישיר באמצעות האינטרנט; העדר פעילות טיסות נוסעים של החברה בשבתות ובחגים; והרעה אפשרית במצב הכלכלי, הבטחוני והפוליטי בישראל.

עונתיות

7.9

פעילות החברה הינה עונתית ומתמקדת בתקופות שיא. תנועה גדולה של תושבי ישראל לחו"ל הינה בעיקר בעונות הקיץ ובמועדי החגים ותנועה גדולה של תיירים לישראל הינה בעיקר בעונות הקיץ ולקראת חגים יהודיים או נוצריים או חופשות במדינות המקור. שיא פעילות החברה הינו ברבעון השלישי של השנה. ברבעון השלישי לשנת 2017 עמד שיעור הכנסות החברה ממטוסי נוסעים על כ- 29.5% לעומת כ- 31.3% ברבעון השלישי לשנת 2016.

להלן מובאים נתונים על התפלגות הכנסות החברה ממטוסי נוסעים לפי רבעונים¹⁶:

שנת 2017

שנה	הרבעון (במיליוני דולר)				שנתי (במיליוני דולר)
	ינואר-מרץ	אפריל-יוני	יולי-ספטמבר	אוקטובר-דצמבר	ינואר-דצמבר
2017	378.9	488.5	554	458.7	1,880.1
% מתחום הפעילות	20.1%	26%	29.5%	24.4%	100%

שנת 2016

שנה	הרבעון (במיליוני דולר)				שנתי (במיליוני דולר)
	ינואר-מרץ	אפריל-יוני	יולי-ספטמבר	אוקטובר-דצמבר	ינואר-דצמבר
2016	352.2	496.8	574.9	412.7	1,836.6
% מתחום הפעילות	19.2%	27.0%	31.3%	22.5%	100%

כושר ייצור

7.10

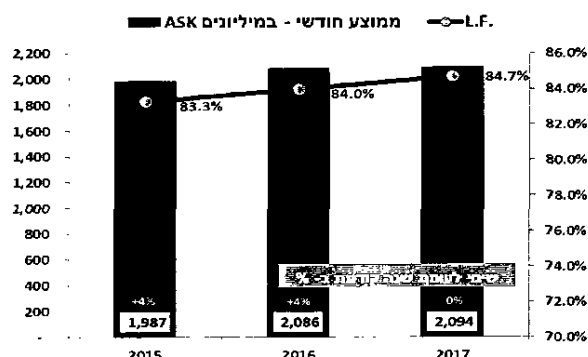
מדדי התפוקה המקובלים בעולם התעופה לגבי מטוסי נוסעים הם שיעור התפוסה (L.F)¹⁷ ו-ASK¹⁸. בשיא הביקושים (חודש אוגוסט) כושר הייצור של החברה מגיע קרוב למלוא פוטנציאל התפוקה. **בחודש אוגוסט 2017** היה ה-ASK של החברה כ- 2,612 וה- L.F של החברה עמד על כ- 88.1% (לא כולל טיסות ששוקו על ידי סאן דור).

¹⁶ מועדי החגים היהודים לפי הלוח הגרגוריאני משתנה משנה לשנה, ולכן עשויה להיות השפעה השוואתית בין פעילות רבעונית מקבילה בין שנה לשנה.

¹⁷ שיעור תפוסה בטיסות נוסעים.

¹⁸ מושב-ק"מ זמין: מספר המושבים שהוצעו למכירה כפול המרחק המוטס.

להלן גרף המתאר את הממוצע החודשי של ה-ASK ו-ה-L.F של החברה (לא כולל טיסות ששווקו על ידי סאן דור) בשלוש השנים האחרונות:



החברה אינה מפעילה טיסות נוסעים סדירות בשבתות ומועדי ישראל ועקב כך אינה מנצלת באופן מלא את פוטנציאל כושר הייצור שלה. בהתאם לסיכום שנערך בחודש ינואר 2007 בין נציגי ועדת הרבנים לשמירה על השבת לבין נציגי החברה, סוכם כי החברה תמשיך לקיים את הסטטוס קוו, לפיו החברה אינה מבצעת טיסות נוסעים בשבתות ומועדי ישראל. לאור הצורך אשר קיים, מעת לעת, לביצוע טיסות בשבת, סוכם כי לפני ביצוע טיסות כאמור תפנה החברה לרב הראשי או לרב החברה לשמוע עמדת ההלכה.

צי מטוסים

7.11

נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, החברה עושה שימוש ב- 44 מטוסי נוסעים, מתוכם 27 מטוסים בבעלות החברה ו- 17 מטוסים אותם חוכרת החברה, כמפורט להלן:

דגם	ממוצע מושבים	גיל ממוצע	בעלות ¹⁹	חכירה	סה"כ צי קיים	מטוסים שהוזמנו וטרם התקבלו
747-400	403	22.4	4	-	4	-
777-200ER	279	14.8	6	-	6	-
767-300ER	215	22.4	2	5	7	-
737-900ER	172	3.2	8	-	8	-
737-800	165	14.2	6	9	15	-
787-9	282	0.3	1	3	4	8 (3 בבעלות, 5 חכורים)
787-8	249	-	-	-	-	5 (3 בבעלות, 2 חכורים)
סה"כ	217	13.3	27	17	44	13*

* יודגש, כי נכון למועד הסמוך למועד אישור הדוח, לחברה התקשרויות לרכישה וחכירה של 17 מטוסים, עם זאת, אין בכוונת החברה להצטייד ביותר מ- 16 מטוסים. לפרטים נוספים ראו סעיף 9.12 להלן.

¹⁹ יצוין כי חלק ממטוסי החברה נרכשו באמצעות הלוואות, אשר נלקחו על ידי חברות ייעודיות ("Special Purpose Company"), אשר הוקמו במסגרת עסקאות המימון ולפיכך המתכונת המשפטית הינה, כי המטוסים הינם בבעלות החברות הייעודיות, אשר מחכירות את המטוסים לחברה למשך תקופות המימון ובתום תקופת החכירה המטוס מועבר לחברה (בין בתשלום סמלי ובין בהעברה ללא תמורה נוספת).

במהלך שנת 2017 והרבעון הראשון לשנת 2018, התקבלו ברשות החברה ארבעה מטוסי דרימליינר מדגם בואינג 787-9 שהינם ארבעת המטוסים הראשונים מבין המטוסים מדגם דרימליינר שחברה/רכשה החברה במסגרת עסקת ההצטיידות של החברה במטוסים רחבי גוף ("עסקת ההצטיידות"), כאשר מטוס אחד מתוכם נרכש על ידי החברה ושלושה מטוסים חכרה החברה במסגרת חכירה יבשה.

יצוין כי במסגרת עסקת ההצטיידות והוצאה משירות של מטוסי החברה מדגם בואינג 747-400 ומדגם בואינג 767-300, בחודשים יוני ודצמבר 2017, יצאו משירות שני מטוסי בואינג 747-400. יצוין כי חלק ממנועי מטוסים אלו וכן חלקי חילוף אחרים פורקו והם משמשים את החברה בפעילותה השוטפת. ארבעה מנועים אחרים מתוצרת Pratt & Whitney של מטוסי בואינג 747-400 נמכרו בחודשים אוקטובר ודצמבר 2017 לחברות זרות. חלק ממנועים אלו נמסרו במהלך שנת 2017 וחלקם ימסרו ב-2018.

לפרטים בדבר עסקת ההצטיידות, ראו סעיף 9.12 להלן וביאור 9 לדוחות הכספיים.

חכירות יבשות

לפרטים בדבר הסכמי רכישה וחכירה יבשה (Sale & Lease Back) שחתמה החברה במסגרת עסקת ההצטיידות, ראו סעיף 9.12 להלן וביאור 9 לדוחות הכספיים.

בחודש ינואר 2017, חתמה החברה עם חברה זרה על הארכה להסכם חכירה של מטוס נוסעים מדגם בואינג 767-300 לתקופה נוספת של 36 חודשים, החל מחודש דצמבר 2017.

צי מטוסי הנוסעים של החברה יוצר כולו על ידי חברת בואינג. משכך, קיימת לחברה תלות ביצרן המטוסים "בואינג" בכל הנוגע לאחזקה שוטפת של מטוסייה, אספקת חלפים, תיקונים וייעוץ הנדסי.

חכירות רטובות

במהלך שנת 2017 ועד למועד הסמוך לאישור הדוח, התקשרה החברה, מעת לעת, עם חברות זרות בהסכמי "חכירות רטובות" (חכירת מטוס על צוותו) של מטוסי נוסעים עבור החברה וחברת הבת, סאן דור, כמפורט להלן:

- ✓ בחודשים מרץ עד נובמבר 2017, חכרה החברה מחברה זרה עבור סאן דור בין אחד לשלושה מטוסים מדגם איירבאס A320.
- ✓ בחודשים מאי עד אוקטובר 2017, חכרה החברה מחברה זרה עבור סאן דור בין אחד לשני מטוסים מדגם בואינג 757-200.
- ✓ בחודשים יוני עד אוקטובר 2017, חכרה החברה מחברה זרה מטוס מדגם בואינג 747-400.
- ✓ במהלך חלק מחודש אפריל 2017, חכרה החברה מחברה זרה מטוס מדגם איירבאס A330.

כמו כן, חכרה החברה מטוסים ב"חכירה רטובה" (חכירת מטוס על צוותו) לביצוע טיסות אד הוק מחברות התעופה הישראליות וישראיר וארקיע.

יצוין כי החברה התקשרת עם חברה זרה בהסכם "חכירה רטובה" עבור חברת סאן דור לחכירת שני מטוסים מדגם בואינג 737-800 לתקופה החל מסוף חודש פברואר 2018 ועד סוף חודש נובמבר 2018.

תחום מטוס המטען

8.

מידע כללי על תחום הפעילות

8.1

להלן מתוארים מגמות, אירועים והתפתחויות בסביבה המקרו כלכלית של החברה, שיש להם או צפויה להיות להם השפעה מהותית על התוצאות העסקיות או ההתפתחויות בחברה כולה, או בתחום פעילות מטוס המטען וזאת בנושאים הבאים:

מבנה תחום הפעילות ושינויים החלים בו

8.1.1

בשוק ההובלה התעופתית של מטען קיימים ארבעה סוגים של מתחרים: חברות המובילות מטען רק באמצעות מטוסי מטען; חברות המובילות מטען רק בגחון מטוסי נוסעים; חברות, כמו אל על, המובילות מטען הן במטוס מטען והן בגחון מטוסי נוסעים וכן חברות בלדרות המטיסות בנוסף לשירותי הבלדרות גם מטען אחר במטוסייהן.

בשנים האחרונות ניכר גידול מתמיד בנפחי מטוסי הנוסעים בקווים הבינלאומיים בעולם, אשר מגביר את התחרות.

יצוין כי בשנת 2017 ניכרה מגמת התחזקות בסחר המקוון, אשר תרמה לגידול בפעילות הובלת המטען של המובילים האוויריים בארץ ובעולם.

להערכת החברה, חלקה בהובלת מטען בשנים 2017, 2016 ו- 2015 נאמד בכ- 30%, כ- 32.1% וכ- 33.6% בהתאמה, מכלל המטענים המובלים באויר לישראל וממנה (לרבות מטענים שהובלו בגחון מטוסי נוסעים כולל "חופש שישי" וכולל את פעילות הדואר).

מגבלות חקיקה, תקינה ואילוצים מיוחדים החלים על תחום הפעילות

8.1.2

המגבלות הרגולטוריות להובלת מטען במטוסי מטען דומות לאלה החלות על הובלת נוסעים במטוסי נוסעים.

גם בתחום המטען נקבעו הסדרים רגולטוריים בנוגע להיבטים תפעוליים רבים, כגון: קיבולת טיסה מותרת, אחריות המוביל האוירי לנזקים, סטנדרטים של בטיחות טיסה, בטחון ורעש. לפרטים ראו סעיף 9.11 להלן. עם זאת, מדיניות רשויות התעופה בעולם במתן הרשאות לגבי מטוסי המטען נוטה להיות מקלה יותר מאשר בתחום מטוסי הנוסעים. הדבר משפיע במיוחד על האפשרות לבצע טיסות מטוסי מטען גם ב"חופש חמישי".

שינויים בהיקף הפעילות בתחום וברווחיותו

8.1.3

(א) היקף ההובלה העולמית של מטענים

להערכת יאטי"א, בשנת 2017 נרשם גידול של כ- 9.3% בהיקף ההובלה העולמית של מטענים (בינלאומית ופנים ארצית) במטוסים (לרבות בגחון מטוסי נוסעים), לעומת גידול של כ- 3.8% (בינלאומית ופנים ארצית) בשנת 2016.

להלן טבלה המתארת את התפתחות היקף הפעילות בהובלת תעופתית (בינלאומית בלבד) של מטען ודואר לשנים 2015-2017, על בסיס נתוני יאט"א:

שנה	תפוקה	
	RTK (במיליונים)	שינוי שנתי ב-RTK (%)
2017	טרם פורסמו נתונים	טרם פורסמו נתונים
2016	193,400	4.8
2015	184,927	3.2

(ב) היקף הובלת מטענים במטוסים מישראל ואליה

להלן נתונים בדבר תנועת המטענים שנכנסו ויצאו מנמל התעופה בן גוריון בחמש השנים האחרונות (הנתונים כוללים מטען שהובל במטוסי מטען ובגחון מטוסי נוסעים)²⁰:

תנועת המטענים בנתב"ג (אלפי טון) לשנה שהסתיימה ב-31 בדצמבר					
	2017	שינוי מ-2016	2016	שינוי מ-2015	2015
ייצוא	148	4%	143	6%	135
ייבוא	192	11%	173	12%	155
סה"כ	340	8%	316	9%	290

בתנועת המטענים בנתב"ג במהלך שנת 2017 נרשמה עליה בשיעור של כ-8%, לעומת שנת 2016.

בנוסף לחברת המטען הישראלית ק.א.ל. קווי אוויר למטען בע"מ ("קאל"), קיבולת המטען של חברות התעופה הזרות כללה קיבולת מטען של טיסות נוסעים וקיבולת בטיסות מטען של תשע חברות: פדקס (ארה"ב), MNG וטורקיש איירליינס (טורקיה), EAT ו-ASL (בלגיה), קוריאן אייר (קוריאה), לופטהנזה (גרמניה), Cargolocoair (אנגליה) ו-Silk Way (אזרבייג'אן). כמו כן, הופעלו טיסות מטען לא סדירות באמצעות חברות זרות, על בסיס אד הוק.

כ-52% מסה"כ תנועת המטען בנתב"ג הוטסה במטוסי מטען בעוד שיתר התנועה (48%) הוטסה בגחון מטוסי הנוסעים (בעיקר מטוסים רחבי גוף). נתונים אלה כוללים מטענים שהטיסה החברה דרך נתב"ג במסגרת "חופש שישי" בהיקף²¹ של 3.8 אלפי טון בשנת 2017, בהיקף של 2.4 אלפי טון בשנת 2016 ובהיקף של 0.5 אלפי טון בשנת 2015.

8.1.4 התפתחויות בשווקים של תחום הפעילות או שינויים במאפייני הלקוחות שלו

השוק הישראלי בתחום פעילות הובלת המטענים באמצעות מטוסי מטען מאופיין בתנודתיות עונתית גבוהה, זאת עקב משקלו היחסי הגבוה של היצוא החקלאי (המבוצע בעיקרו בחודשי החורף) מסך היצוא. לפרטים אודות לקוחות החברה בתחום ההובלה באמצעות מטוסי מטען, ראו סעיף 8.5 להלן.

8.1.5 שינויים טכנולוגיים שיש בהם כדי להשפיע מהותית על תחום הפעילות

במהלך שנת 2017 לא בוצעו שינויים טכנולוגיים שיש בהם כדי להשפיע מהותית על תחום הפעילות.

²⁰ מקור הנתונים: רשות התעופה האזרחית. כולל פעילות הדואר של החברה.
²¹ הנתונים כוללים מטען שהובל במטוסי מטען וכן מטען שהובל בגחון מטוסי נוסעים.

גורמי ההצלחה הקריטיים בתחום הפעילות והשינויים החלים בהם

8.1.6

בפעילות בתחום הובלת מטענים באמצעות מטוסי מטען ניתן להצביע על מספר גורמים להם השפעה על המעמד התחרותי בתחום: היכולת להציע הובלת מטען ליעדים מבוקשים במחיר תחרותי; פיתוח של רשת נתיבים באופן עצמאי ובכלל זה האפשרות לבצע טיסות ב"חופש חמישי" ו"בחופש שישי" כפעילות תומכת להובלה אל ו/מ ישראל; שיתופי פעולה עם חברות תעופה אחרות; הובלת מטען בתדירות הנדרשת, באיכות הנדרשת תוך עמידה בלוחות הזמנים; ניהול סיכונים וגידור סיכונים.

שינויים במערך הספקים וחומרי הגלם לתחום הפעילות

8.1.7

חומר הגלם העיקרי המשמש חברות תעופה הינו דס"ל והוא מהווה את אחד ממרכיבי ההוצאה העיקריים של חברת תעופה. לפרטים נוספים בנוגע לדלק, ראו סעיף 9.5.1 להלן. כמו כן, קיימת לחברה תלות בבואינג וברולס רויס, כמפורט בסעיף 7.1.7 לעיל.

מחסומי הכניסה והיציאה העיקריים של תחום הפעילות ושינויים החלים בהם

8.1.8

מחסומי הכניסה הרגולטוריים (הצורך בהרשאות בנוגע לתדירות טיסות, קיבולת וכד') לגבי טיסות סדירות במטוסי מטען דומים במהותם למחסומי הכניסה הרגולטוריים לגבי טיסות סדירות במטוסי נוסעים, כל זאת כמפורט בסעיף 7.1.8 לעיל.

מחסום כניסה נוסף בענף זה הוא ההשקעה הראשונית הגדולה יחסית הנדרשת להקמת חברת תעופה והפעלתה, לרבות רכישת וחכירת מטוסים.

להערכת החברה, בתחום טיסות המטען קיימת לגבי חלק מהמדינות מדיניות ליברלית יותר של מתן הרשאות. על כן, להערכת החברה בתחום טיסות המטען עשוי מחסום כניסה זה להיות פחות משמעותי בחלק מהמדינות.

תחליפים לשירותי תחום הפעילות ושינויים החלים בהם

8.1.9

התחליף העיקרי להובלה אווירית במטוסי מטען הינו הובלת מטען בגחון מטוס נוסעים, הובלה ימית או שילוב של הובלה ימית לנמל יעד קרוב ומשם שינוע באמצעים יבשתיים. בשנת 2017 לא חלו שינויים מהותיים בתחליפים להובלה באמצעות מטוסי מטען. יצוין כי הובלה ימית מהווה תחליף משמעותי להובלת מטען באויר.

מבנה התחרות בתחום הפעילות ושינויים החלים בה

8.1.10

בשוק הישראלי חל בשנים האחרונות שינוי במבנה הענף בשל הגדלת ההיצע ללקוחות בעקבות כניסת חברות נוספות עם מטוסי מטען ייעודיים. כמו כן, הרחבת הטיסות הסדירות לישראל וממנה במטוסי נוסעים המסוגלים לשאת בגחונם מטען, עלולה להגביר את התחרות בתחום פעילות המטען. יחד עם זאת, חלק מהגידול במטוסי הנוסעים הינו מפעילות של חברות Low Cost, אשר מפעילות טיסות מיעדים באירופה לישראל במטוסים צרי גוף אשר לרוב אינם נושאים מטען. לפרטים נוספים ראו סעיף 8.7 להלן.

הערכת החברה בדבר החרפת התחרות בתחום פעילות המטען הינה מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה נסמך, בין היתר, על הערכות של החברה לאור היקפי הפעילות הנוכחיים של החברה ומידת התחרות בשווקים העשויים שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית. המצב בפועל עשוי להיות שונה מכפי שנחזה כאמור, בין השאר עקב מידת פתיחת השוק לתחרות נוספת, שינויים רגולטוריים, אופן התמודדות החברה עם התחרות וגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 9.18 להלן וכן שינויים כלכליים, בטחוניים וגיאוגרפיים-פוליטיים.

בתחום הפעילות מציעה החברה שירותי הובלת מטענים באמצעות מטוס מטען מישראל ליעדים בחו"ל ומיעדים בחו"ל לישראל; הובלת מטענים במסגרת "חופש חמישי" (ממדינה זרה אחת למדינה זרה אחרת), לדוגמה מליאז' לניו יורק; וכן הובלת מטענים במסגרת "חופש שישי" (טיסות לא ישירות דרך יעדי ביניים במדינת האם של חברת התעופה), לדוגמה מאסיה לאירופה או לארה"ב עם חניית ביניים בישראל. החברה מבחינה בין שלוש קבוצות יעדים עיקריות: (1) צפון אמריקה; (2) אירופה; (3) המזרח הרחוק ומרכז אסיה.

במהלך שנת הדוח, הציעה החברה בתחום הפעילות שירותי הובלת מטענים ליעד אחד באירופה בטיסות סדירות, לשלושה יעדים באירופה בטיסות שכר, ליעד אחד בצפון אמריקה בטיסות סדירות וליעד אחד במזרח הרחוק בטיסת שכר. מעבר לכך, מציעה החברה שירותי הובלת מטענים ליעדים רבים נוספים באמצעות מטוסי הנוסעים של החברה או באמצעות שיתוף פעולה עם חברות תעופה אחרות וכן באמצעות הובלה יבשתית מנמל התעופה.

תנועת המטענים במטוס המטען של החברה, לפי אזורים (טון) לשנה שהסתיימה ב-31 בדצמבר:

2015	2016	2017	
33,389	36,728	34,462	אל-ומ- ישראל לאירופה
7,126	5,435	4,212	אל-ומ- ישראל לארה"ב
71	0	44	אל-ומ- ישראל למזרח הרחוק ומרכז אסיה
40,586	43,163	38,718	סה"כ

נתונים אלה אינם כוללים מטענים שהובילה החברה שלא דרך נתב"ג במסגרת "חופש חמישי" ומטענים שהובילה החברה דרך נתב"ג במסגרת "חופש שישי". החברה הובילה באמצעות מטוס המטען מטענים ב"חופש חמישי" בהיקף של 5 אלפי טון, 4 אלפי טון ו- 5 אלפי טון בשנים 2016, 2017 ו- 2015, בהתאמה. החברה הובילה באמצעות מטוס המטען מטענים ב"חופש שישי" בשנים 2015-2017 בהיקף זניח. השווקים העיקריים של שירותי הובלת המטען הם ליבואנים, מפעלים תעשייתיים ולמגזר החקלאי. לצורך פיזור המטענים ממרכזי המטען שלה מפעילה החברה באירופה, באמצעות קבלני משנה, מערכת של הובלה במשאיות.

בחודש אוקטובר 2017, התקשרה החברה עם חברת AVIANCA בהסכם לאספקת שירותי מסוף ושינוע מטענים בתחנת מיאמי לתקופה של 3 שנים החל מחודש נובמבר 2017.

בהתאם להסכם מסגרת, אשר נחתם בין החברה לבין ממך - מסופי מטען וניטול בע"מ ("ממך") בחודש פברואר 2010 ואשר הוארך, מעת לעת ("הסכם המסגרת"), מספקת ממך לחברה שירותי מסוף אשר כוללים, בין היתר, ניטול מטענים, שינוע מטענים ואחסון מטענים. לפרטים אודות הסכם המסגרת, ראו סעיף 9.7.2 להלן וביאור 23 לדוחות הכספיים.

פילוח הכנסות ורווחיות שירותים

בשנת 2017 חל גידול של כ- 0.4% בהכנסות החברה מתחום הפעילות לעומת ההכנסות בשנת 2016, כאשר שיעור הגידול בתחום המטענים בנתב"ג במהלך שנת 2017 עמד על כ-7.7% לעומת שנת 2016. לפרטים בדבר נתונים אודות התפלגות הכנסות החברה ורווחיות (במאחד) לפי מגזרי הפעילות המדווחים של החברה בתחום ההובלה באמצעות מטוס מטען ראו ביאור 20 לדוחות הכספיים.

8.4	<u>שירותים חדשים</u>	החברה בוחנת, מעת לעת, אפשרות לקיים טיסות ליעדים חדשים ותגבור תדירות ליעדים קיימים, בהתאם לדרישות השוק.
8.5	<u>לקוחות, שיווק והפצה</u>	עיקר מכירות החברה בתחום ההובלה באמצעות מטוסים המובילים מטען מבוצעות לסוכני מטען (בשנת 2017 כ- 94.5%). יתר המכירות מבוצעות ישירות ללקוחות הסופיים שאינם סוכני מטען. בתחום ההובלה באמצעות מטוסים המובילים מטען, לחברה אין לקוחות שהכנסותיה מהם מהוות 10% או יותר מסך הכנסות החברה. בנוסף, החברה הישראלית להקבצה (קונסולידציה) של מטענים (ACI או אק"י) שחלק ממניותיה מוחזקות על ידי החברה, עוסקת בהקבצה של מטעני אוויר בנתבי"ג והעברתם לחו"ל, בעיקר באמצעות החברה. אק"י, כמו גם חברות אחרות הפועלות בתחום זה, מקבצת מטענים של שוגרים בודדים למטען אחד ובתור שוגר מוסרת אותו למשלוח לחברה.
8.6	<u>צבר הזמנות</u>	ככלל, הטסת המטענים באמצעות מטוסים המובילים מטען נעשית בסמוך לביצוע הזמנת השירות. על כן, אין לחברה בשנת 2017 צבר הזמנות בהיקף מהותי.
8.7	<u>תחרות</u>	<u>תנאי התחרות בתחום הפעילות</u> 8.7.1 (א) תחום ההובלה באמצעות מטוסי מטען מתאפיין בתחרות חריפה בין חברות תעופה המספקות שירותי הובלה בין אותם יעדים או יעדים חלופיים. חברות התעופה מתחרות בתחומים שונים, שהעיקריים שבהם הינם: מחיר ההובלה, רמת השירות, לוח הזמנים של הטיסות ותדירות הטיסות. בתחום הפעילות בישראל מתחרה החברה בחברות זרות המפעילות מטוסי מטען ובקאל. נכון למועד הדוח, קאל פועלת בטיסות ליעדים שונים בארה"ב ואירופה. כמו כן, החברה מתחרה עם רוב חברות התעופה הסדירות המפעילות מטוסי נוסעים ומובילות מטען בגחונם. בשנת 2017 עמד חלקה של החברה בתחום פעילות המטען בבטן מטוסי הנוסעים על כ- 37.6% לעומת 23.2% במטוס המטען. (ב) בשנת 2017 התחרתה החברה בהובלת מטען במטוסי מטען לישראל וממנה עם תשע חברות תעופה זרות (בנוסף לחברת קאל), אשר הפעילו מטוסי מטען בטיסות לישראל וממנה כמפורט לעיל. (ג) בשנים האחרונות נוטה רשות התעופה האזרחית לאשר בקשות של חברות תעופה סדירות זרות להגדלת תדירויות הטיסות שלהן לישראל. כתוצאה מכך, ניכר גידול בקיבולת הטסת מטען בגחון מטוסי הנוסעים של חברות התעופה הזרות כאמור. גידול זה גורם להחרפת התחרות גם בתחום הובלת המטען.

8.7.2

מתחרים משמעותיים בתחום ההובלה באמצעות מטוסי מטען

למיטב ידיעת החברה, המתחרה המשמעותית של החברה, מבחינת נתח שוק, בתחום ההובלה באמצעות מטוסי מטען הינה קאל.

8.7.3

שיטות עיקריות להתמודדות עם התחרות

החברה פועלת במספר מישורים לשם הגדלת רווחיותה וביניהם:

- (א) התאמת לוח הזמנים, ככל שניתן, לעונתיות התנועה ושמירה על יציבות לוח הזמנים.
- (ב) הגברת תדירות הטיסות ליעדים מבוקשים והגדלת מספר יעדי הטיסות באמצעות שיתופי פעולה עם חברות אחרות.
- (ג) הצעת מחיר תחרותי.
- (ד) השקת שירותים חדשים.

בין הגורמים החיוניים המשפיעים או עשויים להשפיע על מעמדה התחרותי של החברה ניתן למנות את הגורמים הבאים: הפעלת מטוס מטען מדגם 747-400 ייעודי; מותג חזק בשוק המקומי; רמה גבוהה של שירות; רמה גבוהה של ביטחון ובטיחות; מגוון יעדים בטיסות ישירות; יציבות לוח זמנים ודיוק מבצעי.

בין הגורמים השליליים המשפיעים או עשויים להשפיע על מעמדה התחרותי של החברה ניתן למנות את הגורמים הבאים: מתן הרשאה בישראל למתחרים נוספים או ליעדים נוספים; שינויים רגולטוריים המגבילים אפשרות לעריכת הסכמי שיתוף פעולה עם חברות תעופה אחרות או מונעים מימוש זכויות טיס; כניסת מתחרים זרים חדשים; אי יציבות ביחסי עבודה; הגדלת קיבולת ההטסה של חברות זרות לרבות בחופש חמישי ושישי; מגבלות ודרישות ביטחון; והרעה במצב הכלכלי, הבטחוני והפוליטי בישראל.

8.8

עונתיות

תחום הפעילות מאופיין בתנודתיות עונתית עקב משקלו היחסי הגבוה של היצוא החקלאי מסך היצוא באמצעות מטוס מטען.

להלן מובאים נתונים על התפלגות הכנסות החברה ממטוס המטען לפי רבעונים:

שנת 2017:

שנה	הרבעון (במיליוני דולר)				שנתי (במיליוני דולר)
	ינואר-מרץ	אפריל-יוני	יולי-ספטמבר	אוקטובר-דצמבר	ינואר-דצמבר
2017	14.2	15.1	15.7	19.5	64.5
% מתחום הפעילות	22.0%	23.4%	24.4%	30.2%	100%

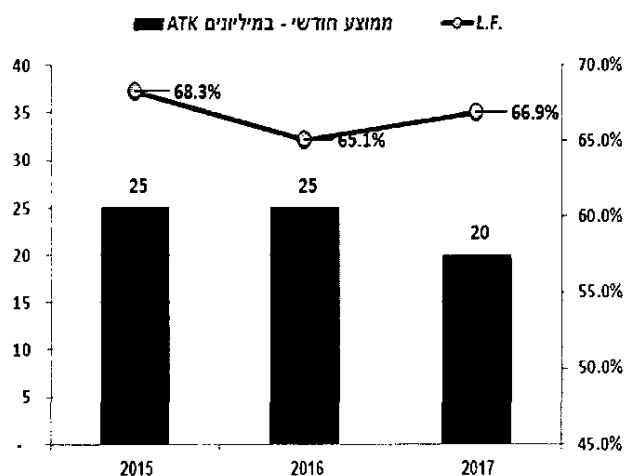
שנת 2016 :

שנה	הרבעון (במיליוני דולר)				שנתי (במיליוני דולר)
	ינואר-מרץ	אפריל-יוני	יולי-ספטמבר	אוקטובר-דצמבר	ינואר-דצמבר
2016	19.8	15.1	14.3	15.0	64.2
% מתחום הפעילות	30.8%	23.5%	22.3%	23.4%	100%

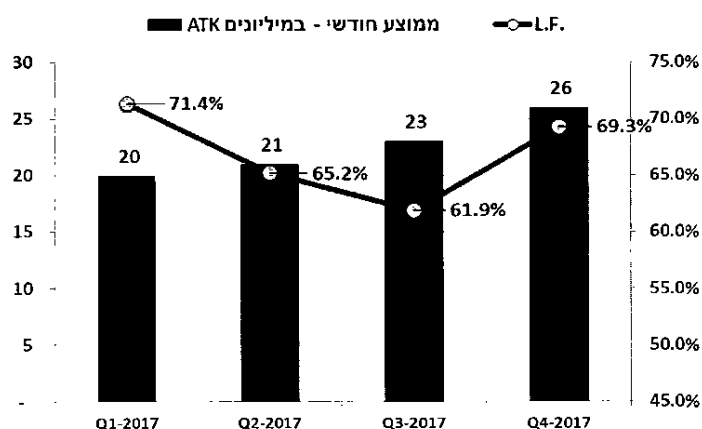
כושר יצור

8.9

מדדי התפוקה המקובלים בהובלת המטען התעופתי באמצעות מטוסי מטען הם שיעור התפוסה (L.F.) ו-טון-ק"מ זמין (ATK). יודגש, כי אינדיקטור שיעור התפוסה מחושב אך ורק בהתאם למשקל המטען ואינו מתחשב בנפח המטען.



להלן גרף המתאר את ה-L.F. וה-ATK של החברה בממוצע לרבעון בשנת 2017 :



צי מטוסים

8.10

החברה חוכרת מטוס מטען מדגם בואינג 747-400F ("מטוס המטען") מחברה זרה לתקופה המסתיימת בחודש יולי 2019.

בנוסף, התקשרה החברה עם חברות זרות בהסכמי "חכירות רטובות" (חכירת מטוס על צוותו) של מטוס מטען, כמפורט להלן: במהלך החציון הראשון לשנת 2017; במהלך חלק מחודשים דצמבר 2017 - ינואר 2018 ובחודשים פברואר - מרץ 2018.

חומרי גלם וספקים

8.11

חומר הגלם העיקרי של החברה הוא דס"ל. לפרטים נוספים ראו סעיף 9.5.1 להלן. בתחום מטוס המטען מפעילה החברה בתחנותיה השונות בעולם ספקים העוסקים בפריקה והעמסה של המטוס, באחסון המטען במחסנים, באספקת ציוד מוטס וחומרים מתכלים לשימוש שוטף ובהובלה יבשתית של המטען מהלקוח לנמל התעופה ולהיפך. שיעור ההוצאה בגין התקשרויות עם ספקים אלה עמד בשנת 2017 על כ-17% מהוצאות תחום הפעילות. בשנת 2017 אין לחברה תלות בספק יחיד.

פרטים לגבי שני תחומי הפעילות

9.

רכוש קבוע ומתקנים

9.1

9.1.1

מקרקעין בבעלות החברה (א)

בבעלות החברה שטחי משרדים ומסחר של כ-1,560 מ"ר בבית אל על הממוקם ברחוב בן יהודה 32 בתל אביב ("בית אל על"), אשר שימשו עד לחודש מאי 2013 כמשרדי סניף ישראל של החברה ומושכרים לאחרים מחודש פברואר 2013 לתקופה של 5 שנים, בתוספת 2 תקופות אופציה.

בנוסף, בבעלות החברה משרדים בספרד (מדריד) ובארגנטינה (בואנוס-איירס) בשטח כולל של כ-269 מ"ר.

זכויות שימוש בקרקע ובמבנים בנמל התעופה בן גוריון (ב)

משרד ראשי

נמל התעופה בן - גוריון (נתב"ג) משמש כנמל האם וכבסיס המבצעים המרכזי של החברה. בנתב"ג ממוקמים המשרד הראשי של החברה, מוסכי המטוסים (האנגרים), רחבות חניה למטוסים, בתי מלאכה, מחסנים ושאר משרדי החברה ומתקניה. רוב המשרדים, מוסכי המטוסים ושאר המבנים שבשימוש בנתב"ג נבנו על ידי החברה על קרקע, שהחברה הינה בת-רשות לגביה לזמן ארוך.

מכוח הסכם עם רשות שדות התעופה ("רש"ת") מחודש יוני 1992, כפי שתוקן בשנים 1995 ו-2004 ("ההסכם העיקרי"), והוארך בחודש יולי 2017 ("כתב ההארכה"), יש לחברה זכות שימוש (הרשאה) בשטח בנוי של כ-82,000 מ"ר על קרקע בשטח של כ-288 דונם בנתב"ג ("קמפוס אל על"). בהתאם לכתב ההארכה, הוארכה זכות השימוש של החברה בקמפוס אל על לתקופה של 25 שנה, החל מיום 1 בינואר 2011 ועד ליום 31 בדצמבר 2035 ("תקופת ההתקשרות"). בגין תקופת ההתקשרות, משלמת החברה לרש"ת דמי שימוש שנתיים (לפי ממוצע רב שנתי) בסך של כ-7.1 מיליון דולר (לא מהוון) [כ-180 מיליון דולר (לא מהוון)] בגין כל תקופת ההתקשרות ("דמי השימוש"). יובהר כי בגין התקופה מיום 1 בינואר 2011 ועד למועד החתימה על כתב ההארכה, שילמה החברה לרש"ת דמי שימוש באופן שוטף. דמי השימוש כוללים תשלום בגין שימוש בקרקע וכן בגין מבנים ומתקנים, כאשר במסגרת כתב ההארכה עודכנו דמי השימוש בגין המבנים והמתקנים ביחס לקבוע בהסכם העיקרי, באופן שהחל מיום 1 בינואר 2025 תשלם החברה לרש"ת תוספת בשיעור של 25% לדמי השימוש בגין רכיב המבנים והמתקנים בלבד המסתכמת בסך כולל של כ-11 מיליון דולר בגין כל תקופת ההתקשרות, ביחס לדמי השימוש הכוללים בהסכם העיקרי. דמי השימוש אינם כוללים השקעות אשר החברה תבצע במהלך תקופת ההתקשרות במסגרת הוצאות תחזוקה ושיפוץ המבנים והמתקנים בקמפוס אל על.

בהתאם להסכם העיקרי, לרש"ת זכות לדרוש מהחברה לפנות חלק משטח ו/או מבנה שיידרש לה לתפעול נמל התעופה, בטיחותו, פיתוחו או בטחונו ו/או בטיחות טיסה, בכפוף לתנאים הקבועים בהסכם העיקרי. כן יצוין, כי לחברה אין אפשרות, בהתאם להוראות ההסכם העיקרי, לסיים את ההתקשרות באופן חד צדדי.

דמי השימוש עבור הקרקע והמבנים בשנת 2017 עמדו על סך של כ- 5.6 מיליון דולר.

מחסן של"ן

מכת הסכם עם רש"ת, לחברה זכות שימוש (הרשאה) בשטח בנוי של כ-2,600 מ"ר בתוספת של כ-1,750 מ"ר רחבה תפעולית. החברה משלמת לרש"ת דמי הרשאה שנתיים בסך של כ- 3.1 מיליון ש"ח. תוקף ההסכם הוארך עד ליום 31 בדצמבר 2019, כאשר לחברה הזכות לסיים את ההסכם בהודעה מראש של 180 יום.

טרמינל 1

מכת הסכם עם רש"ת, לחברה זכות שימוש (הרשאה) במשרדים בהיקף כולל של כ- 47 מ"ר בטרמינל 1. החברה משלמת לרש"ת דמי הרשאה שנתיים בסך של כ- 25,000 דולר. ההסכמים הינם לתקופות שונות.

טרמינל 3

החברה התקשרה עם רש"ת בהסכם למתן הרשאה להפעלת שטחים תפעוליים בהיקף של כ- 4,000 מ"ר בטרמינל 3. תוקף ההסכם עד ליום 1 בנובמבר 2014 ומתנהל משא ומתן להארכתו. החברה משלמת לרש"ת דמי שימוש שנתיים בסך של כ- 7.8 מיליון ש"ח עבור שטחים אלה. יצוין כי נכון למועד הדוח, פועלים הצדדים בהתאם להסכם האמור.

בנוסף, בחודש ספטמבר 2017 התקשרה החברה עם רש"ת בהסכם למתן הרשאה להפעלת טרקלין המלך דוד (להלן, בהתאמה: "ההסכם", "הטרקלין"), לפיו הוארכה זכות ההרשאה של החברה להפעלת הטרקלין רטרואקטיבית מיום 1 בינואר 2015 ועד ליום 30 בנובמבר 2024 ("תקופת ההתקשרות").

בהתאם להסכם, משלמת החברה לרש"ת דמי שימוש שנתיים בסך של כ- 21 מיליון ש"ח בתוספת הצמדה למדד וכן תשלום בגין שטחי שירות ובגין שירותים שמספקת רש"ת לחברה. כן נקבע בהסכם כי רש"ת רשאית לגרוע או להוסיף שטחים לטרקלין וכן להורות לחברה להשחות את מתן השירותים בטרקלין בנסיבות ביטחוניות או בטיחותיות ודמי ההרשאה יעודכנו בהתאמה, וכן רשאית רש"ת לגרוע שטח בהיקף של עד 250 מ"ר, זאת בתיאום עם החברה ובהתראה של 270 יום, אך ללא הפחתה בדמי ההרשאה הקבועים בהסכם. יצוין כי החברה אינה רשאית לסיים את ההסכם במהלך תקופת ההתקשרות, אך רש"ת רשאית לבטל את ההסכם תוך מתן התראה מראש לחברה, בשל צרכים חיוניים של רש"ת או במקרה של השהיית פעילות כאמור.

משרדים עבור פעילות החברה בתחום הטסת המטענים

מכת הסכם המסגרת שנחתם בין החברה לבין ממך - מסופי מטען וניטול בע"מ (להלן, בהתאמה: "הסכם המסגרת", "ממך"), לפיו מספקת ממך לחברה שירותי מסוף ושירותי טעינה ופריקה (לפרטים בדבר הסכם המסגרת עם ממך, ראו סעיף 8.2 לעיל), לחברה זכות שימוש (הרשאה) במשרדים במתחם בניין ממך בשטח כולל של כ-445 מ"ר. התשלום בגין שכירות משרדים אלה מבוצע כחלק מההתחשבות בין הצדדים במסגרת הסכם המסגרת.

שכירות מקרקעין בארץ

(ג)

החברה העבירה את משרדי "סניף ישראל" מבית אל על למתחם טרמינל פארק באור יהודה וחנות המכר הועברה לשדרות רוטשילד 27 בתל אביב.

החברה שוכרת ממשכירים שונים משרדים לסניפי אל על ברחבי הארץ. המשרדים הינם בשטחים כוללים של כ- 1,500 מ"ר (לא כולל שטחי חניה). סה"כ העלות השנתית של שכירויות אלו הינה כ- 2.1 מיליון ש"ח. ההסכמים הינם לתקופות שונות.

העלות השנתית עבור שכירת השטחים בישראל הינה כ- 9.1 מיליון דולר עבור שטח בנוי של כ- 88,000 מ"ר (מתוכם כ- 82,000 מ"ר במשרד ראשי).

(ד) שכירת מקרקעין בעולם

להלן פירוט נכסי מקרקעין שהקבוצה שוכרת בעולם (ללא שטחי ביטחון) נכון ליום 31 בדצמבר 2017:

קטגוריה	שטח (במ"ר)	עלות שנתית (באלפי דולרים)
המזרח הרחוק	930	460
אירופה	4,940	2,990
אמריקה הצפונית ודרא"פ	3,390	2,300

אביזרים, חלפים ומנועים

9.1.2

החברה מתזיקה במחסניה אביזרים, חלפים ומנועים, שעלותם המופחתת נכון ליום 31 בדצמבר 2017 הינה כ- 216 מיליון דולר. לפרטים נוספים בדבר רכוש קבוע ראו ביאור 9 לדוחות הכספיים.

בחודש מרץ 2017 עלתה לאוויר מערכת המידע המרכזית לתחזוקת מטוסי החברה (מערכת AMOS), אשר מרכזת את המידע, התכנון, הבקרה, התפעול והמעקב אחר פעילות תחזוקת המטוסים בארץ ובחלק מתחנות החברה בחו"ל. שימוש במערכת הביא לשיפור, בין היתר, של הנושאים הבאים: מעקב אמינות משופר למערכות ואביזרים, שיפור בתכנון עבודות התחזוקה, שיפור בניהול הלוגיסטי ושיפור באיכות וזמינות המידע התפעולי והניהולי.

ביטוח

9.2

הכיסוי הביטוחי של החברה מתייחס בעיקרו לשני היבטים: ביטוח רכוש החברה לסוגיו וביטוח אחריותה החוקית, לרבות נזקים לגוף ולרכוש.

ביטוח חבויות חברת תעופה (Airline Liability) של החברה, לרבות הכיסוי הביטוחי לנזקי צד ג' מפעולות טרור ומלחמה, מוגבל לתקרה של 2 מיליארד דולר למקרה (Occurrence). להערכת החברה יש בכיסויים הנ"ל כדי לתת כיסוי ביטוחי נאות לפעילותה.

הביטוח של גוף המטוסים שבבעלות או שירות החברה, הינו מסוג "כל הסיכונים" (Hull All Risk Insurance) והוא כולל אובדן או נזק של מטוסים שהחברה הסכימה להיות אחראית לביטוח שלהם. הביטוח הינו על בסיס "ערך מוסכם" כל מטוס ומטוס וכולל רמות של כיסוי עצמי המקובלות בענף התעופה.

הביטוח של גוף המטוסים נגד סיכוני מלחמה וסיכונים דומים מכסה, בין היתר, פעולות מלחמה, מעשי איבה, מלחמת אזרחים, שביתות, מהומות, נזק שנגרם בזדון, חטיפה והחרמה.

בנוסף, מבטחת החברה בביטוחים שונים, אשר להערכת החברה יש בהם כדי לתת כיסוי ביטוחי מתאים לסיכונים העיקריים להם חשופים החברה ועובדיה. המדובר בפוליסות לביטוח חבות מעבידים, ביטוח מבנים מפני אש, רעידות אדמה וכדומה, ביטוח בריאות ותאונות אישיות לעובדי החברה, ביטוח סייבר ועוד. הפוליסות מתחדשות מדי שנה בשנה.

לפרטים בדבר התקשרויות עם בעלת השליטה, כנפיים, בהסכם לביטוח משותף (ביטוח אחריות מקצועית של נושאי משרה), ראו ביאור 23 לדוחות הכספיים.

העלות הכוללת לחברה בגין פרמיות הביטוח המפורטות לעיל בשנת 2017 היתה כ- 8 מיליון דולר.

נכסים לא מוחשיים

9.3

לחברה בעלות בישראל בסימן המסחר "אל על" / "EL AL" המהווה את מותג העוגן של החברה, בשם ובלוגו המעוצב של החברה וכן בסימנים המסחריים "FLYCARD"/"פליי קארד", "אל על תיירים פלוס", "Economy Class Plus" ו-"UP". תוקפו של רישום סימן מסחר בישראל הינו לתקופות מוגבלות הקבועות בחוק, וניתן לחדשו בתום כל תקופה. בנוסף, לחברה בעלות בסימן המסחר "EL AL" (בשם ובלוגו המעוצב) גם בארה"ב ובמדינות אחרות ברחבי העולם. להערכת החברה, אורך החיים הכלכלי של סימן המסחר "אל על" הינו רב שנים, לנוכח היותו חלק משם החברה, שנות השימוש הרבות בסימן זה ומעמדו הדומיננטי בשוק.

על שם החברה נרשמו שמות דומיין שונים באינטרנט, בארץ ובחו"ל, אשר תוקפם לתקופות משתנות, בהתאם לכללי הרישום במדינות השונות, עם אופציה להארכה.

תפקיד	31 בדצמבר 2017	31 בדצמבר 2016
עובדים קבועים ²³	3,648	3,640
עובדים זמניים	2,571	2,362
סה"כ עובדים	6,219	6,002

העונתיות החריפה בענף מחייבת לווסת את כוח-האדם, דבר הנעשה, בהתאם לביקושים, באמצעות מספר משתנה של עובדים זמניים. במסגרת מערך הבטחון של החברה פועלים גם עובדים המועסקים באמצעות המדינה והחברה משלמת חלק משכרם (בהתאם לחלוקת הוצאות הבטחון בין החברה למדינה, לפרטים ראו סעיף 9.11.13 להלן).

להלן התפלגות עובדי החברה הקבועים והזמניים בארץ ובחו"ל לפי תחומי עיסוק ליום 31 בדצמבר 2017 וליום 31 בדצמבר 2016:

תפקיד	31 בדצמבר 2017	31 בדצמבר 2016
עובדים בכירים	46	44
מטענים	81	104
שיווק ומכירות	350	374
טייסים	573	545
דיילים	1,323	1,235
מבצעי קרקע, בטחון, שליטה, מבצעים ושירות	1,519	1,443
תחזוקה, שיפוץ, הנדסה וביקורת	1,436	1,447
שירותי עזר	891	810
סה"כ עובדים	6,219	6,002

9.4.3 תלות מהותית בעובד מסוים

לחברה אין תלות מהותית בעובד ו/או בנושא משרה מסוים.

9.4.4 אימונים והדרכה

מרכז ההדרכה של החברה מוסמך כ"מכון הסמכה" לפי תקנות הטיס (מכוני הסמכה), תשל"ט - 1979. המרכז מכשיר עובדים ומקיים השתלמויות לרוב המקצועות הנדרשים על ידי החברה: טייסים, טכנאי מטוסים, דיילים, קציני תנועה, דיילי קרקע, עובדי הזמנות וכרטוס, מנהלי שיווק ומכירות, ניהול בדרג התיכון וכדומה. בנוסף, עורכת החברה קורסים והשתלמויות לסוכני נסיעות וסוכני מטען בישראל ובחו"ל.

בשנת 2017 השקיעה החברה כ- 16.5 מיליון דולר באימונים ובהדרכת עובדים²⁴.

בחודש מרץ 2018 התקשרה החברה עם בית ספר לטיסה הפועל בארצות הברית בהסכם שיתוף פעולה בתחום הכשרת טייסים ("האקדמיה לטיס"), לפיו החברה תהא זכאית לתשלום מהאקדמיה לטיס

²³ כולל עובדים קבועים בדור א' ובדור ב' (דור המשך).

²⁴ עלות זו כוללת את תקציב ההדרכה הישיר, תשלומי אימון בסימולטורים כולל הוצאות נלוות וכן את שכר העובדים במהלך ימי ההדרכה שלהם.

בגין הפניית חניכים לקורס הכשרה. יצוין כי ההכשרה העיונית והמעשית תיערך על ידי האקדמיה לטיס והחברה תהיה רשאית להיות מעורבת בתהליך ההכשרה.

הסכמים קיבוציים מיוחדים

9.4.5

בנוסף לחקיקת העבודה ולצווי הרחבה, תנאי העבודה של עובדי החברה המועסקים בישראל, למעט העובדים הבכירים ועובדים אחרים המועסקים בהסכמים אישיים, מוסדרים בהסכמים קיבוציים מיוחדים הנחתמים מפעם לפעם בין החברה לבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה ("ההסתדרות") וכן בנחלים המפורסמים מעת לעת על ידי ההנהלה.

להלן תיאור תמציתי של ההסכמים הקיבוציים העיקריים, החלים על החברה ועובדיה:

9.4.5.1

(א) הסכם קיבוצי מיוחד לעובדי החברה הקבועים ("הסכם דור א"י" או "ההסכם הקיבוצי"):

על כל עובדי החברה הקבועים בארץ, לרבות צוותי האוויר, חל הסכם קיבוצי מיוחד. ההסכם לא חל על עובדים בכירים (נושאי משרה ומנהלים בכירים) להם הסכמי עבודה אישיים וכן על עובדים זמניים להם הסכם קיבוצי מיוחד.

ההסכם מסדיר את כל תנאי העבודה של העובדים הקבועים וקובע, בין היתר, סדרי עבודה, זכויות וחובות בסיסיות, תמריצי פריון, מינויים והצבות לחו"ל, מכרזים פנימיים, ביטוחים, הסדרים פנסיוניים, סדרי פיטורים, טיפול בעבירות משמעת, זכויות לכרטיסי טיסה בחינם ובהנחה וכן מנגנון ליישוב חילוקי דעות.

ההסכם אוסר קיום שביתות ועיצומים, אלא אם השביתה הוכרזה על ידי ההסתדרות בכפוף לחוק יישוב סכסוכי עבודה, התשי"ז-1957 ובכפוף לחוקת ההסתדרות, כולל הצבעה חשאית של כלל העובדים.

על פי ההסכם, כל עובדי החברה הקבועים מדורגים בדירוג שכר מפעלי, שאין לו כל זיקה לדירוגים הארציים. קיימים מספר דירוגים: דירוג לעובדי קרקע, דירוג לאנשי צוות אויר (אצ"א) "וותיקים"; דירוג נפרד בשכר נמוך יותר לאצ"א "חדשים"; דירוג לאנשי צוות דיילי אויר (אצד"א) "וותיקים" ודירוג נפרד בשכר נמוך יותר לאצד"א "חדשים".

ביום 2 בנובמבר 2008 נחתם הסכם קיבוצי מיוחד, אשר העניק תוספות שכר לעובדים הקבועים, תיקן את הסכם העבודה הבסיסי (לרבות בעניין העסקת עובדים בחוזים אישיים ובעניין פרק המשמעת) וכן את הסכם העבודה הזמניים, הסדיר פרישת עובדים והאריך את תוקפו של הסכם העבודה הבסיסי עד ליום 31.12.2012.

ביום 22 ביוני 2015, חתמו החברה והסתדרות העובדים הכללית החדשה, האגף לאיגוד מקצועי – איגוד עובדי התחבורה ונציגות העובדים המשותפת לעובדי אל על על הסכם קיבוצי מיוחד המהווה הסכם ביניים ("הסכם הביניים") במסגרתו גובשו הסכמות נוספות ביחס ליחסי עבודה בחברה, אשר אושר על ידי דירקטוריון החברה ביום 24 ביוני 2015.

החל ממועד חתימת הסכם הביניים ועד ליום 31 באוקטובר 2015 נוהל משא ומתן בין הצדדים לגבי הסקטורים המקצועיים בחברה, לחתימת הסכם קיבוצי מיוחד חדש לשנים 2015-2018 ("הסכם 2015"), אולם הואיל ולא הושגו הבנות נוספות, ביום 1 בנובמבר 2015 הפך והוגדר הסכם הביניים כהסכם 2015, אשר תוקפו עד ליום 31 בדצמבר 2018 ("תקופת הסכם 2015"). יצוין, כי ביחס לסקטור הטייסים לא הגיעו הצדדים להסכמות עד ליום 31 באוגוסט 2015 ונוהל הליך בורות בראשות השופט בדימוס סטיב אדלר, אשר מסר הכרעתו באשר למספר סוגיות שהועלו בפניו ונוגעות למגזר הטייסים.

הסכם הביניים כולל, בין השאר, את הנושאים הבאים:

- א. תוספת שכר בשיעור של 3%, החל מחודש ספטמבר 2015 לכלל העובדים, אשר עליהם חל ההסכם כאמור, מתוכה תוספת בשיעור של 2% חלה רטרואקטיבית לתקופה החל מיום 1.1.2015 ועד למועד האמור.
- ב. זכות לתוספות שכר מותנות בשיעורים של 0.5%-1% בכפוף לרווחי החברה ולתנאים שנקבעו בהסכם הביניים. יצוין כי תוספת שכר בגין שנת 2015 שולמה במהלך שנת 2016 ותוספת שכר בגין שנת 2016 שולמה בחודש אפריל 2017.
- ג. תשלום מענק חתימה חד פעמי בסך של 3 מיליון דולר ברוטו, אשר חולק בין כלל עובדי החברה עליהם חל ההסכם כאמור.
- ד. סיום עבודתם של 50 עובדים קבועים, כאשר 35 עובדים יסימו עבודתם עד ליום 31 בדצמבר 2017 ו-15 עובדים נוספים יסימו עבודתם במהלך תקופת הסכם 2015.
- ה. התחייבויות נציגות העובדים וההסתדרות לשמירה על שקט תעשייתי מלא בכל הנושאים המוסדרים בהסכם הביניים.

(ב) הסכם דור המשך ("הסכם דור המשך")

ההסכם נחתם ביום 20 במאי 2004 וחל על עובדים שהחלו עבודתם בחברה ביום 1 בינואר 1999 ואילך, למעט: עובדי צוות אוויר (אצ"א), עובדים טכניים, עובדים במקצועות תעופתיים ועובדים במקצועות ההנדסה. בהסכם נקבעו תנאי עבודתם של עובדי דור ההמשך וכן הוסדרו שינויים בתנאי עבודת דור המשך לעומת תנאי העבודה של עובדי דור א' במספר נושאים.

(ג) הסכם קיבוצי מיוחד (עובדי קרקע - "דור ביניים קבוע")

ההסכם נחתם ביום 20 במאי 2004 וחל על עובדים שהחלו עבודתם לפני 1 בינואר 1999 ונועד להחיל עליהם תנאים שונים מאלה הקבועים בהסכם לעובדי דור א' ומאלה הקבועים לעובדי דור ההמשך. ההסכם הוארך במסגרת הסכם 2015 ותוקפו עד ליום 31 באוגוסט 2018.

(ד) הסכם קיבוצי מיוחד (אצד"א - "דור ביניים קבוע")

ההסכם נחתם ביום 20 במאי 2004 וחל על דיילים (אצד"א) שהחלו עבודתם לפני 1 בספטמבר 1996 ואצד"א שהחלו עבודתם בין התאריכים 1 בינואר 1996 עד 31 בדצמבר 1997 ונועד להחיל עליהם תנאים שונים מאלה הקבועים לעובדים בהסכם דור א' ומאלה הקבועים לעובדי דור ההמשך. ההסכם הוארך במסגרת הסכם 2015 ותוקפו עד ליום 31 באוגוסט 2018.

בחודש יולי 2016, נחתם הסכם עם נציגות העובדים בעניינם של אנשי צוות דיילי אויר (אצד"א), אשר כולל הוראות שונות בנושא תנאי עבודתם של אצד"א, לרבות הוראות לעניין קיצור זמן שהייה של אצד"א בחו"ל במהלך תקופות מסוימות והוראות שונות לגבי מנהלי שירות בטיסה. בהסכם לא נקבע מועד לסיומו ולצדדים זכות לסיים את ההסכם בהתאם להוראות הדין.

(ה) הסכם קיבוצי מיוחד בדבר העסקת עובדים זמניים ("הסכם הזמניים")

תנאי ההעסקה של העובדים הזמניים מוסדרים בהסכם קיבוצי מיוחד, שהוארך ביום 20 במאי 2004 עד ליום 31 בדצמבר 2008. ההסכם קובע את משך ההעסקה המירבי של עובדים זמניים, בהתאם לסוג העבודה והמחלקה בה מועסק העובד. ההסכם מסדיר את כל תנאי העבודה של העובדים הזמניים, לרבות שכר, גמולים, הפרשות לפנסיה מקיפה, ביטוח דמי מחלה, זכויות לכרטיסי טיסה וכיו"ב. תוקף ההסכם הוארך בהסכם הקיבוצי המיוחד מיום 2 בנובמבר 2008

ועד ליום 31 בדצמבר 2012. ביום 31 בדצמבר 2013 ההסכם הוארך בשנה נוספת ומיום זה הפך להסכם לתקופה בלתי מסוימת כאשר כל צד רשאי בהודעה של 60 יום להודיע על ביטולו של ההסכם.

בחודש פברואר 2011 נחתם הסכם קיבוצי מיוחד בעניינם של דיילי אויר זמניים ועובדים זמניים במגזר המינהלי ("הסכם מאגר עתודה לקביעות"). על פי ההסכם, הוקם מאגר של עד 150 עובדים זמניים מכל מגזר, אשר ימשיכו להיות מועסקים פרק זמן כולל של עד עשר שנים כעובדים זמניים. תנאי עבודתם של עובדים אלה הינם כשל עובדי דור המשך קבוע, למעט קרן השתלמות. על עובדים אלה הוחל ההליך המשמעותי של עובדי דור המשך. פיטורי אי התאמה של עובדים כאמור יעשו בועדה פריטטית בהסכמה או בהחלטת בורר. ביום 31 בדצמבר 2015 עם תום תוקפו של הסכם מאגר עתודה לקביעות, חתמו החברה וההסתדרות על כתב הארכה להסכם קיבוצי זה, לפיו תוארך תקופת העסקתם של העובדים הזמניים, אשר כתב הארכה חל עליהם, לתקופה נוספת עד ליום 30 ביוני 2016. ביום 27 ביוני 2016 נחתם הסכם קיבוצי מיוחד בעניין הארכת תקופת ההעסקה של עובדים זמניים אלה. תקופת העסקתם של העובדים הזמניים אשר כתב הארכה חל עליהם הוארכה עד ליום 31 באוגוסט 2016 ובמועד זה הסתיימה העסקתם של עובדים זמניים אלה בחברה. בחודש יולי 2017, חתמו החברה והסתדרות העובדים הכללית החדשה, האגף לאיגוד מקצועי - איגוד עובדי התחבורה ונציגות העובדים המשותפת לעובדי החברה, על הסכם קיבוצי מיוחד, אשר תוקפו הוצמד לזה של הסכם 2015, קרי עד ליום 31 באוגוסט 2018. במסגרת ההסכם גובשו הסכמות בנושאים שונים הנוגעים לרווחתם של עובדי החברה ולמעמדם של העובדים הזמניים בחברה, ובכלל זה, הוסכם על הקמת מאגר עתודה לקביעות חדש, אשר כולל עובדים זמניים ממגזרים שונים בחברה. יצוין כי תנאי העובדים הזמניים במאגר העתודה האמור, הינם משופרים ביחס לתנאי העובדים הזמניים במאגר עתודה לקביעות מכוח ההסכם שהסתיים בסוף שנת 2015.

(ו) הסכם קיבוצי מיוחד (בטחונות)

ההסכם נחתם ביום 20 במאי 2004 ומחייב את החברה לפעול לאיזון בין כלל העובדים שהעסקתם מוסדרת על פי הסכמים קיבוציים מיוחדים (דור א', דור ביניים, דור המשך), למניעת העדפת מגזר אחד על פני משנהו ולגבי מותן תוספות שכר בעתיד למגזרים שונים. ההסכם קובע, בין היתר, שמספר העובדים הקבועים במקצועות מסוימים לא יפחת במועדים שונים מזה שנקבע בהסכם. ההסכם הוארך במסגרת הסכם 2015 ותוקפו עד ליום 31 באוגוסט 2018.

(ז) הסכם קיבוצי מיוחד לעובדי דור א' להפקדת כספי פיצויי פיטורים בקופה על שם העובד

ההסכם נחתם ביום 22 בדצמבר 2011, לאור הסדר תחיקתי אשר נכנס לתוקף ביום 1 בינואר 2011, ואשר איננו מאפשר עוד הפקדת פיצויי פיטורים בקופה מרכזית לפיצויים. בהתאם להסכם, עובד בהסכם דור א' אשר עד ליום 31 בדצמבר 2010, הופקדו בגינו כספי הפיצויים לקופה מרכזית, יופקדו הכספים עבורו החל מיום 1 בינואר 2011 לרכיב פיצויים בקופת גמל על שם העובד.

(ח) הסכם קיבוצי מיוחד למהנדסים ואדריכלים

ההסכם נחתם בחודש יולי 2016 ובמסגרתו מוסדרים תנאי ההעסקה של המהנדסים והאדריכלים המועסקים בחברה ובכלל זה נקבעו הוראות מיוחדות בנושא שכר והליך פיטורים של העובדים עליהם חל ההסכם. כן נקבע בהסכם, כי הוראות ההסכמים הקיבוציים בחברה ימשיכו לחול על המהנדסים (קיימים וחדשים) בהתאם להוראות התחולה שבהם ובכפוף

להוראות ההסכם. בהסכם לא נקבע מועד לסיומו ולצדדים זכות לסיים את ההסכם בהתאם להוראות הדין.

(ט) הסכם קיבוצי מיוחד לעובדי התחזוקה

ההסכם נחתם בחודש אוגוסט 2017 ובמסגרתו הוסדרו מהלכי התייעלות במגזר התחזוקה, ובכלל זה עבודת משמרות. כנגד ההתייעלות, ניתנה לעובדי התחזוקה תוספת שכר בשיעור של 5% ובשלוש פעימות. כמו כן, ניתן מענק חתימה לעובדי תחזוקה זמניים שישלימו 3 שנות עבודה בחברה. תוקפו של ההסכם עד ליום 30 באוגוסט 2018 או עד לתום תוקפו של הסכם יוני 2015, לפי המאוחר.

(י) בחודש אוגוסט 2017 נחתם הסכם קיבוצי מיוחד, המעגן קידום עובדים באמצעות מתן דרגות אישיות. על פי ההסכם, הדרגות יינתנו ל-12 עובדים בשנה. 6 עובדים יקבלו דרגות על פי הקריטריונים שנקבעו בהסכם ו-6 עובדים נוספים על פי קריטריונים שנקבעו בהמלצת נציגות העובדים ובאישור המנכ"ל.

להלן תיאור של הסכמים וחליכים משפטיים הנוגעים לטייסי החברה:

9.4.5.2

בהתאם להחלטת הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית ("ICAO"), ביום 13 בנובמבר 2014 נכנסה לתוקף החלטת ה-ICAO בדבר תיקון אמנת שיקגו שבעקבותיו טייסים שעברו את גיל 65 לא יהיו רשאים עוד להטיס מטוסים בטיסות מסחריות. בעקבות החלטת ICAO, החליטה רשות התעופה האזרחית ביום 13 באוגוסט 2014, כי ישראל תהיה מחויבת לסטנדרט הבינלאומי החדש מרגע כניסתו לתוקף וכי החל מכניסת החלטת ICAO לתוקף יתבטלו כל הפטורים האישיים שניתנו על ידה לטייסי החברה (אשר אפשרו להם לטוס, על אף הוראות תקנות הטיס, מעבר לגיל 65 כטייסי משנה) וכן, כי מנהל רת"א לא ייתן עוד פטור מהוראות תקנות הטיס לטייסיים שיגיעו לגיל 65. בעקבות החלטה זו, הגיש האיגוד הארצי לטייסי נתיבי אוויר בישראל ("איגוד הטייסיים") עתירה לבית המשפט לעניינים מנהליים במחוז מרכז. ביום 13 בנובמבר 2014 דחה בית המשפט את העתירה, ככל שהיא נוגעת להחלטת רת"א לפיה הסטנדרט הבינלאומי החדש מחייב גם את ישראל, ממועד כניסתו לתוקף, אך קיבל את העתירה לגבי החלטת רת"א לבטל את הפטורים האישיים שניתנו והצהרה להימנע מלהעניק פטורים. על החלטה זו הוגשו ערעורים לבית המשפט העליון. בהסכם בין רת"א לאיגוד הטייסיים, שקיבל תוקף של פסק דין של בית המשפט העליון ביום 15 באפריל 2015, אישר למעשה בית המשפט את עמדת רת"א (המתבססת על החלטת ICAO) - כי אין לאפשר לטייסיים לטוס מעבר לגיל 65.

להליכים משפטיים שנוהלו בעקבות החלטה זו ולהליכים משפטיים הנוגעים ליחסי עבודה עם טייסי החברה, ראו סעיף 9.4.6.2 בפרק א' בדוח התקופתי של החברה לשנת 2016.

ביום 10 בנובמבר 2016, נתקבל במשרדי החברה מכתב מאת יו"ר איגוד עובדי התחבורה בהסתדרות, לפיו ההסתדרות הודיעה על התחלת הליך סכסוך עבודה בחברה. עיקר טענות ההסתדרות במכתב, הינן כי במהלך השנה האחרונה, החברה מבצעת מיקור חוץ של פעילותה באמצעות מטוסים חכורים ב"חכירה רטובה", תוך פגיעה בעובדי החברה במגזרים השונים, ופגיעה בעבודה המאורגנת בחברה. על רקע דברים אלו, צוין כי ההסתדרות פועלת להכרזת סכסוך עבודה בחברה וקוראת לחברה לקיים משא ומתן עם ההסתדרות ונציגות העובדים בקשר עם האמור לעיל.

ביום 14 בנובמבר 2016 נתקבל מכתב נוסף מאת יו"ר איגוד עובדי התחבורה בהסתדרות המרחיב את רשימת הנושאים שיש להסדיר - לטענת ההסתדרות, במסגרת סכסוך העבודה בחברה ככל ויוכרו - הקשורים לעובדי החברה במגזרים השונים ("הודעות ההסתדרות").

בתום משא ומתן ממושך הגיעה החברה להבנות עם נציגות העובדים ביחס לסוגיות הנוגעות למגזר הטייסיים בחברה וביום 4 בדצמבר 2016, נחתם הסכם התייעלות המהווה תוספת להסכם הקיבוצי בין החברה לבין ההסתדרות בנוגע להבנות עם מגזר הטייסיים ("הסכם הטייסיים 2016"), אשר אושר על ידי דירקטוריון החברה. הסכם הטייסיים 2016 כולל את ההסכמות העיקריות הבאות:

התחייבויות לשמירה על שקט תעשייתי; התחייבות של טייסי החברה לקיים ולבצע את לוח הטיסות המתוכנן והמבוצע באופן סדיר ובתום לב, כאשר ההחלטה על הצבת צוות לא פעיל (לרבות ביצוע טיסה לכיוון אחד או שניים) תהיה של הנהלת החברה בלבד; תכנית ההדרכות של טייסי החברה תיקבע על ידי הנהלת החברה באופן סביר ובתום לב והטייסיים יבצעו את תכנית ההדרכות כסדרה; החברה תהיה רשאית לקצר את זמני השהייה ביעדי צפון אמריקה וכן סוכמו וקובעו זמני טיסה לצורך תשלומי שכר; החברה תפסיק את פעילותם של מטוסי הנוסעים החכורים בחכירה רטובה מחברות תעופה אחרות שהופעלו באותה עת; החברה תשלם לכל הטייסיים תוספת שכר בשיעור של 8.75% בכפוף למנגנון הפחתה חלקי של 2.4% מתוך תוספת זו במקרה של אי עמידה בהתחייבות על פי ההסכם, זאת על פי החלטת יו"ר ההסתדרות. כן הוסכם, כי הצדדים יפסיקו את ההליך המשפטי שהתנהל ביניהם בבית הדין האזורי לעבודה כמתואר לעיל.

בנוסף, נקבע כי הצדדים יקימו ועדת מעקב לצורך ביצועו, אשר תורכב מיו"ר ההסתדרות ומנכ"ל החברה ואשר תתכנס אחת לחודש או יותר (לפי הצורך) על מנת להכריע בבעיות הנובעות מיישום הסכם הטייסיים 2016. עוד סוכם כי הצדדים ינהלו משא ומתן עם מגזר הטייסיים במטרה להגיע להסכמות ביחס להתייעלות אשר פירוטיה יחולקו בין החברה לבין הטייסיים ביחס למספר סוגיות נוספות.

יצוין כי למרות התחייבות הטייסיים בהסכם הטייסיים 2016, בין היתר, לקיים את תכנית ההדרכות ולבצע את לוח הטיסות המתוכנן והמבוצע של החברה באופן סדיר ובתום לב כמתואר לעיל, עדכנה החברה בדיווח מיידי מיום 5 בפברואר 2017 (מספר אסמכתא: 2017-01-012621), כי הטייסיים שבו לשבש את תכניות ההדרכה ואת הטיסות מה שאילץ את החברה לבטל מספר טיסות. החברה דיווחה כי הביטולים נבעו מחוסר נכונות צוותי האוויר לאיש את הטיסות, אשר להבנת החברה נובעים משיבושים מתוכננים, על רקע דיונים שהחברה ניהלה עם הטייסיים, בחסות יו"ר ההסתדרות, בנושא הסדרת מעמדם של טייסיים וותיקים שהגיעו לגיל 65 ואינם יכולים לשמש כטייסיים פעילים על פי תקנות הטיס.

בעקבות השיבושים שאירעו בטיסות ובתכנית ההדרכות כאמור, הגישה החברה לבית הדין לעבודה בקשת צד חדשה, בה נתבקשו צווי מניעה כנגד העיצומים שנקטו בחברה. ביום 6 בפברואר 2017, ניתן צו ארעי של בית הדין האזורי לעבודה המחייב את נציגי מגזר הטייסיים להפעיל מרותם ופיקוחם הארגוני על מנת לגרום לשקט תעשייתי מוחלט ולעבודה תקינה.

ביום 14 בפברואר 2017, פנתה החברה לבית הדין האזורי לעבודה בתל אביב, בבקשת צד בסכסוך קיבוצי לסעדים זמניים דחופים. יצוין כי הבקשה הוגשה לקראת כניסתן לתוקף של הודעות ההתפטרות שנמסרו לחברה, לטענת החברה באופן קולקטיבי, על ידי מספר טייסיים המשמשים בתפקידי פיקוח באגף מבצעי אוויר בחברה ולפיהן ביקשו לסיים את תפקידיהם כמפקחים ("המפקחים"). החברה עדכנה בדיווח מיידי מיום 14 בפברואר 2017 (אסמכתא מספר: 2017-01-016032), כי כניסה לתוקף של התפטרות המפקחים, עלולה לגרום לכך כי לא תתאפשר הפעלת טיסות החברה, דבר שיגרום לחברה לנזקים שאין החברה יודעת להעריכם באותה עת. לאור זאת, פנתה החברה לבית הדין בבקשה להצהיר כי ההתפטרות של המפקחים מהווה שביתה שלא כדין ולמנוע נקיטת פעולה אשר תגרום שיבוש הפעילות בחברה.

ביום 15 בפברואר 2017, התקיים דיון בבקשה בבית הדין בסופו נתן בית הדין תוקף של החלטה להסכמת הצדדים להמשיך ולנהל משא ומתן אינטנסיבי במטרה להגיע להסכם. הוסכם כי הטייסים המשמשים בתפקידי פיקוח באגף מבצעי אוויר בחברה, אשר הודיעו על התפטרותם מתפקידי הפיקוח בחברה, לטענת החברה באופן קולקטיבי, ימשיכו לעבוד בעבודה סדירה בתפקידיהם הניהוליים, כאשר עד ליום 18 בפברואר 2017, ימסרו את עמדתם בנוגע למכתבי ההתפטרות.

ביום 16 בפברואר 2017, עדכנה החברה בדיווח מידי (מספר אסמכתא: 2017-01-016671) כי לאחר משא ומתן שהתקיים בהסתדרות בין הנהלת החברה לנציגי הטייסים, נערך ונחתם מסמך הבנות המסדיר את הסוגיות העקרוניות אשר היו במחלוקת.

בהמשך למסמך ההבנות שנחתם, נחתם ביום 17 בפברואר 2017 הסכם בין החברה לבין ההסתדרות ונציגות העובדים ("הסכם הטייסים הוותיקים"), אשר אושר על ידי דירקטוריון החברה ביום 27 בפברואר 2017, להסדרת מעמדם של טייסים וותיקים עם הגיעם לגיל 65, מועד בו אינם יכולים להמשיך לשמש כטייסים פעילים על פי תקנות הטיס.

בהתאם להסכם הטייסים הוותיקים, חלק מהטייסים הוותיקים ישמשו בתפקידי מדריכים ומפקחים והאחרים יסיימו את עבודתם בחברה ויהיו זכאים למענקי פרישה בהתאם לסכומים שנקבעו בהסכם.

תוקפו של הסכם הטייסים הוותיקים הינו לשבע שנים, ולאחר תקופה זו יחודש באופן אוטומטי מדי שנה, אלא אם מי מהצדדים יבקש להפסיקו. ההסכם כולל מנגנון להשלמה במשך 45 ימים ממועד החתימה של הסכמות על מספר פרטים על בסיס עקרונות שנקבעו בהסכם.

בהסכם הטייסים הוותיקים נקבע כי הצדדים ישמרו על שקט תעשייתי בנושאים המוסדרים בהסכם.

לאחר החתימה על הסכם הטייסים הוותיקים, משכו הטייסים המשמשים בתפקידי פיקוח באגף מבצעי אוויר בחברה, אשר הודיעו על התפטרותם מתפקידי הפיקוח, את הודעות ההתפטרות.

לפרטים בדבר השלכות אקטואריות של הסכם הטייסים הוותיקים, ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים.

יצוין כי הנהלת החברה ונציגי טייסי החברה בנציגות העובדים החלו בחודש אוגוסט 2017 בהידברות, בסיוע המגשר עו"ד עמוס גבריאלי, על מנת לדון, בין היתר, בהתאמות נוכח השינויים ברגולציה התעופתית (לעניין זה, ראו סעיף 9.11.2 (א) להלן) ובהתייעלות מגזר הטייסים כפי שנקבע בהסכם הטייסים 2016.

התחייבויות לעובדים

9.4.6

לפרטים נוספים בדבר הסכם הפנסיה, הסכם ביטוח מנהלים, הגרעון בנושא פיצויי פיטורים וכיסויו ופירוט התחייבות החברה בשל הטבות לעובדים, ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים.

תיקוני חקיקה עיקריים בתחום יחסי עבודה

9.4.7

בחודש ינואר 2017 נכנס לתוקף תיקון לחוק שכר מינימום, תשמ"ז - 1987 ("החוק"), לפיו החל מאותו מועד עמד שכר המינימום על סך של 5,000 ₪ לחודש למשרה מלאה. ביום 1 בדצמבר 2017 נכנס לתוקף תיקון נוסף בחוק והחל מאותו המועד עומד שכר המינימום על סך של 5,300 ₪ (אך לא פחות מ-47.5% מהשכר הממוצע במשק), לחודש למשרה מלאה. לפרטים אודות השפעת התיקונים לחוק על הוצאות החברה, ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים.

על-פי תקנות יאט"א, זכאים עובדי החברה עבורם ועבור בני ביתם, כולל עובדים שפרשו, לקבל כרטיסי טיסה בתפקיד - חופשה (בחניס) או בהנחה, שרובם על בסיס מקום פנוי. זכות זו מעוגנת בהסכם העבודה (ולגבי מנהלים בכירים (למעט דירקטורים) - בהסכמי העבודה האישיים שלהם), בהסכמי הפרישה האישיים, בנהלי החברה ובהוראות מקצועיות של אגף משאבי אנוש ומינהל. מיכסת כרטיסי הטיסה בחניס או בהנחה מוגבלת על פי הוראות שבהסכם העבודה, בהסכמים האישיים או בהסכמי הפרישה ובהנלי החברה ולגבי דירקטורים, על פי מדיניות תגמול נושאי משרה של החברה ולגבי מנכ"ל החברה ויו"ר הדירקטוריון, בהתאם לאישור אסיפת בעלי מניות של החברה.

עובדים מקומיים בנציגויות החברה בחו"ל

9.4.9

מרבית עובדי החברה בחו"ל, למעט המוצבים הישראליים, מועסקים על פי הסכמי עבודה קיבוציים בין החברה לבין האיגוד המקצועי באותה המדינה, או על פי הסכמי עבודה עם נציגות העובדים, ומיעוטם על פי הסכמים בין ארגון המעבידים (חברות התעופה הזרות) לבין איגוד הגג של עובדי חברות התעופה או על פי הסכמים אחרים. תנאי העבודה של עובדי החברה במדינות מסוימות אינם מעוגנים בהסכם קיבוצי, אלא נקבעים על ידי החברה, בהתאם למקובל בענף התעופה או בחברות התעופה הלאומיות באותן מדינות. בחלק מהנציגויות מועסקים העובדים על פי הסכמים אישיים או באמצעות קבלן.

בחלק מהנציגויות קיימת חובת תשלום פיצויי פיטורים עפ"י הדין או ההסכם ובחלק מהנציגויות קיימת חובת ביטוח פנסיוני ממלכתי או אחר. במקרים אלו מעבירה החברה באופן סדיר את התשלומים לביטוח פנסיוני. לפרטים אודות התחייבויות החברה בגין תכניות הפנסיה לעובדיה בצפון אמריקה ובאנגליה, ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים.

עובדים ישראלים המוצבים בחו"ל

9.4.10

החברה מעסיקה בחו"ל, בין היתר, עובדים קבועים, תושבי ישראל, הנשלחים למלא תפקידי ניהול בחו"ל ("מוצבים"). כוון ליום 31 בדצמבר 2017, מתוך כלל המועסקים הקבועים בחו"ל (297), מוצבים בחו"ל 22 עובדים.

בדומה לשליחי המדינה בחו"ל, גם משכורתם של המוצבים בעת כהונתם בחו"ל ("משכורת חו"ל") שונה ממשכורתם הישראלית וזאת בהתחשב ברמת החיים והמיסוי בחו"ל וכן בעובדה שמשכורתם חייבת במס הכנסה ובמיסוי סוציאלי, הן בחו"ל והן בישראל. משכורת החו"ל, לרבות השתתפות באחזקת רכב, משתלמת לעובד המוצב על בסיס "שכר נטו" (המס, כולל מיסוי סוציאלי והגילום בחו"ל, משולם על ידי החברה).

אם מתחייב מס בישראל על משכורת חו"ל או תשלומים מיוחדים מעל לתקרה הפטורה ממס, נושאת החברה במס הישראלי. בנוסף למשכורת חו"ל, נושאת החברה בשכר הדירה של המוצבים ובהוצאות שכר הלימוד של ילדיהם. תשלומים אלה (עד לתקרה מסוימת) פטורים ממס בישראל, אך חייבים במס על פי דיני המדינות השונות. משכורתו הישראלית של עובד מוצב (משכורת לפי דרגה ומעמד אילו היה מועסק בישראל) משמשת כמשכורת קובעת לצורך ביצוע הפרשות של החברה לפיצויים, לתגמולים (או פנסיה וביטוח מנהלים) ולקרן השתלמות, כאמור במכתב ההצבה.

שירותי רווחה ותשלומי רווחה

9.4.11

בנוסף לשכר ולזכאויות בכרטיסי טיסה כמפורט בסעיף 9.4.8 לעיל, מקבלים חלק מעובדי החברה הקבועים גם שירותי רווחה ותשלומי רווחה, הכוללים בין היתר: סבסוד ארוחות, גילום, בדיקות רפואיות לעובדים, השתתפות בביטוח רפואי וביטוח שיניים לעובדים והשתתפות חלקית בחינוך על תיכונני. חלק מהטבות אלה ניתנות גם לעובדים זמניים.

עובדים יכולים בתנאים מסוימים לקבל הלוואות למטרות שונות מבנק יהב בערבות החברה. ההלוואות הן לתקופה של עד 60 חודשים על פי תנאים שאושרו על ידי משרד האוצר.

לפרטים נוספים בדבר הטבות לעובדים, ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים.

מגבלות על חכירת מטוסים ב"חכירה רטובה"

9.4.12

על פי מכתב של מנכ"ל החברה מדצמבר 1999 ליו"ר האגף לאיגוד מקצועי של ההסתדרות, החברה תגביל עצמה לחכור בעתיד עד 4 מטוסים מחברות תעופה ישראליות, כך ששעות הטיסה שיבוצעו על ידי חברות התעופה הישראליות עבור החברה לא יעלו על 10% מסך כל שעות הטיסה הכולל של החברה (כולל שעות הטיסה שיבוצעו בחכירה רטובה על ידי חברות תעופה הישראליות ולא כולל מטוסים חכורים מחברות זרות) והן יפעלו בדגמי מטוסים מסוימים בנתיבים מ/אל ישראל ליעדים שטווח הטיסה אליהם מִישראל הינו עד 2,400 מייל ימי. עוד נקבע כי החברה תמשיך לתכנן העסקתם של צוותי האוויר שלה בהיקף שלא יפחת מ- 83 שעות קרדיט לחודש בממוצע שנתי כפי שנהגה עד אותו מועד ובמקרה של שינוי משמעותי בנסיבות חיצוניות שיגרמו לשנות מדיניות זו, מנכ"ל החברה יבוא בדברים עם יו"ר האגף לאיגוד מקצועי של ההסתדרות, לפני שיקבל החלטה בנדון.

כמו כן, בחודש יולי 2001 נשלח מכתב של מנכ"ל החברה ליו"ר האגף לאיגוד מקצועי של ההסתדרות, ביחס למדיניות חכירת מטוסי מטען, המציין כי כאשר קיימת מגבלה של אי זמינות אצ"א או של מטוסים, תחכור החברה מטוסי מטען בהתאם לתנאים שפורטו במכתב כאמור.

יצוין כי בית הדין לעבודה הכיר בסמכותה של החברה לבצע חכירות, זאת על מנת לתת מענה לצרכים המסחריים של החברה, תוך היוועצות עם נציגות העובדים ונדחתה עמדת נציגות העובדים לחייב את החברה לנהל משא ומתן על עצם החכירות.

ביום 31 באוקטובר 2016 נכנס לתוקף תיקון נוהל "הטיפול בחכירה רטובה להפעלת טיסות מסחריות בינלאומיות שמפעיל אווירי ישראלי מהווה צד לה" ("התיקון לנוהל") של רשות התעופה האזרחית, אשר עוסק בהבחנה בין חכירה רטובה קצרת מועד, עד 60 יום בעונה וחכירה רטובה ארוכת טווח בין שני מפעילים מסוימים, מעל 60 יום בעונה. בהתאם לתיקון לנוהל, חכירה ארוכת טווח תותר רק במידה ופורסם כי הטיסות יופעלו על ידי מפעיל זר לפני תחילת השיווק של הטיסות. כמו כן התיקון מגביל את היקף החכירות הרטובות ממפעיל שאינו ישראלי ל-50% מהיקף הטיסות בעונה.

לפרטים בדבר "חכירות רטובות" שביצעה החברה במהלך שנת 2017 ראו סעיפים 7.11 ו- 8.10 לעיל.

נושאי משרה ועובדי ההנהלה הבכירה

9.4.13

דירקטוריון החברה:

יו"ר הדירקטוריון

החל מיום 1 ביוני 2017, מכהן מר אלי דפס כיו"ר דירקטוריון החברה. מר דפס החליף בתפקידו את מר עמיקם כהן אשר סיים את כהונתו כיו"ר דירקטוריון החברה ביום 31 במאי 2017. יצוין כי מר כהן ממשיך לכהן כדירקטור בחברה.

לפרטים בדבר תנאי העסקתו של מר אלי דפס כיו"ר הדירקטוריון, ראו ביאור 23 לדוחות הכספיים של החברה ודוח זימון אסיפת בעלי מניות שפרסמה החברה ביום 24 במאי 2017 (מספר אסמכתא -2017-052647-01).

לפרטים בדבר תנאי העסקתו של מר עמיקם כהן כיו"ר הדירקטוריון (עד סוף חודש מאי 2017), ראו ביאור 23 לדוחות הכספיים של החברה ודוח זימון אסיפת בעלי מניות שפרסמה החברה ביום 30 בדצמבר 2013 (מספר אסמכתא 112759-01-2013).

דירקטורים

נכון למועד פרסום הדוח, מכהנים 10 חברים בדירקטוריון החברה (כולל יו"ר הדירקטוריון). חברי דירקטוריון החברה אינם עובדי החברה.

ביום 29 באוקטובר 2017, אישרה אסיפת בעלי מניות מיוחדת של החברה את מינויה של גבי יעל אנדרון כדירקטורית חיצונית בחברה.

ביום 19 בנובמבר 2017, סיים פרופ' יהושע (שוקי) שמר את כהונתו כדירקטור חיצוני בחברה בתום תשע שנות כהונה.

ביום 29 בנובמבר 2017, התקיימה אסיפת בעלי מניות שנתית אשר קיבלה, בין היתר, את ההחלטה לאשר את מינויים מחדש של הדירקטורים המכהנים בדירקטוריון החברה (למעט ד"ר צים) ה"ה אלי דפס, תמר מוזס בורוביץ, יהודה (יודי) לוי, עמיקם כהן, פנחס גינזבורג, שלמה חנאל, סופיה קימרלינג ורות דהן (פורטנוי) עד לתום האסיפה השנתית הבאה.

ביום 6 בפברואר 2018, אישרה אסיפת בעלי מניות מיוחדת של החברה את מינויו מחדש של מר אייל חיימובסקי כדירקטור חיצוני בחברה לתקופת כהונה נוספת (שנייה במספר), החל מיום 18 בפברואר 2018.

לפרטים אודות השכלתם וניסיונם המקצועי של חברי דירקטוריון החברה, ראו תקנה 26 בפרק ד' לדוח התקופתי של החברה לשנת 2017 - "פרטים נוספים על התאגיד".

ההנהלה הבכירה

ביום 15 בפברואר 2018, סיים מר דוד מימון את כהונתו כמנכ"ל החברה והחל ממועד זה מכהן מר גונן אוסישקין כמנכ"ל החברה. מר אוסישקין כיהן בתפקידים שונים בחברה החל משנת 2004, כאשר החל מחודש ינואר 2017 כיהן כסמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים.

לפרטים בדבר הסכם העסקתו של מנכ"ל החברה, ראו ביאור 23 לדוחות הכספיים ודוח זימון אסיפת בעלי מניות שפרסמה החברה ביום 30 בינואר 2018 (מספר אסמכתא 010243-01-2018).

לפרטים בדבר הסכם העסקתו של מנכ"ל החברה לשעבר, ראו ביאור 23 לדוחות הכספיים ודוח זימון אסיפת בעלי מניות שפרסמה החברה ביום 23 במרץ 2016 (מספר אסמכתא 012522-01-2016).

בסוף חודש אפריל 2017, חדלה גבי יהודית גריסרו לכהן כסמנכ"ל לקוחות ושירות של החברה והחל מיום 1 במאי 2017 מכהן מר אמיר רוגובסקי כסמנכ"ל לקוחות ושירות של החברה.

בסוף חודש אפריל 2017, חדל עו"ד עומר שלו לכהן כיועץ המשפטי של החברה והחל מיום 1 במאי 2017 מכהן עו"ד דן פוגלמן כיועץ המשפטי של החברה.

בסוף חודש מאי 2017, חדל מר חנן מטסרו לכהן כסמנכ"ל משאבי אנוש ומינהל של החברה והחל מיום 1 ביוני 2017 מכהנת גבי יהודית גריסרו כסמנכ"ל משאבי אנוש ומינהל של החברה.

ביום 15 בפברואר 2018, חדל מר גונן אוסישקין לכהן כסמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים של החברה והחל ממועד זה מכהן מר מיכאל שטרסבורגר כסמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים של החברה.

ביום 15 בפברואר 2018, חדל מר עפר צברי לכהן כסמנכ"ל מחשוב של החברה. במסגרת שינוי המבנה הארגוני בחברה, הוחלט על איחוד חטיבת המחשוב עם מחלקת הדיגיטל והחל מיום 1 במרץ 2018, מכהן מר שחר מרקוביץ' כסמנכ"ל מחשוב ודיגיטל של החברה.

לפרטים בדבר ההנהלה הבכירה של החברה ראו תקנה 26א' בפרק ד' לדוח התקופתי של החברה לשנת 2017 - "פרטים נוספים על התאגיד".

בנוסף למנכ"ל, מועסקים עובדים בכירים נוספים על פי הסכמי עבודה אישיים. שכרם של העובדים הבכירים בהסכם אישי מתעדכן באופן שהמשכורת הכוללת צמודה למדד המחירים לצרכן ומעודכנת מדי שנה בשנה בחודש ינואר, בניכוי תוספות היוקר ששולמו.

החברה נהגה לאשר לעובדים בכירים תוספת לפיצויי הפיטורים בשיעור של חודש לכל שנת עבודה (פיצויים שניים) ונכללה בגין כך הפרשה בדוחות הכספיים. לפרטים ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים.

מדיניות תגמול נושאי משרה בכירה

ביום 1 בדצמבר 2016 אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את מדיניות התגמול לנושאי משרה בחברה לשנים 2017-2019. לפרטים ראו דוח זימון אסיפת בעלי מניות שפרסמה החברה ביום 27 באוקטובר 2016 (מספר אסמכתא: 2016-01-068523).

לפרטים בדבר גמול מקבלי השכר הגבוה בחברה מבין נושאי המשרה הבכירה בחברה, ראו תקנה 21 בפרק ד' לדוח התקופתי של החברה לשנת 2017 - "פרטים נוספים על התאגיד".

חומרי גלם וספקים

9.5

דלק

9.5.1

(א) חומר הגלם העיקרי המשמש את החברה הינו דלק סילוני למטוסים (דס"ל). דס"ל הוא אחד ממרכיבי ההוצאה העיקריים של החברה, ככלל חברת תעופה. החברה רוכשת דלק בישראל ובחו"ל. בשנת 2017 היוו הוצאות הדס"ל של החברה כ-24.4% מהוצאות ההפעלה של החברה לעומת כ-23.6% בשנת 2016.

(ב) מחיר הדס"ל משפיע מהותית על רווחיות החברה. להערכת החברה, ברמת הפעילות ביום הדוח, כל עליה של 1 סנט במחירו של גלון דס"ל במשך שנה מגדיל את הוצאות הדלק של החברה בכ-2.6 מיליון דולר.

(ג) החברה נוקטת בפעולות לגידור חלק מתצרוכת הדס"ל החזויה. דירקטוריון החברה קובע את מדיניות החברה בנושא גידור מחירי הדס"ל, את תקופת הגידור ואת שיעור הגידור מתוך כלל צריכת הדס"ל לאותה תקופה, כאשר ועדה מיוחדת של דירקטוריון החברה – הוועדה לניהול סיכונים שוק - בוחרת באופן שוטף את עסקאות הגידור שמבצעת הנהלת החברה. החברה מבקשת הצעות ממספר מוסדות פיננסיים וחברות דלק, עמם קשורה החברה בהסדרי מסגרת, מנהלת עימם משא ומתן מסחרי ומבצעת עימם את עסקאות הגידור. ההתחשבות בין הצדדים מתבצעת בתום העסקה, כאשר במידה והמחיר הממוצע בתקופה האמורה בשוק גבוה מהמחיר המגודר, מקבלת החברה החזר בגובה ההפרש במחיר במכפלת הכמות לאותה התקופה ואילו כאשר המחיר החודשי הממוצע בשוק נמוך מהמחיר המגודר, משלמת החברה את ההפרש במכפלת הכמות לאותה התקופה. בשנת 2017 קיבלה החברה בעבור עסקאות גידור דס"ל סך (תזרימי) של כ-8.7 מיליון דולר.

(ד) בשנת 2017, היה מחירו הממוצע של הדלק הסיילוני בשוק גבוה בשיעור של כ-24% לפני פעילות הגידור, לעומת מחירו בשנת 2016. לפרטים בדבר השפעת עליית המחירים, ראו ביאור 18 לדוחות הכספיים וסעיף א3. בדוח הדירקטוריון.

(ה) החברה התקשרה עם החברות לאספקת דלק "פז", "סונול" ו"דור אלון" בהסכמים לאספקת 60%, 30% ו-10%, בהתאמה, מצריכת הדלק השנתית של החברה בנתב"ג לשנים 2016-2017. כמו כן, התקשרה החברה עם חברות המבצעות שירותי תדלוק (זכייניות רשות שדות התעופה) "פז שירותי תעופה" ו"מרקורי", בהסכמים לפיהם תספק כל אחת מהן 50% משירותי התדלוק לחברה בנתב"ג בשנים 2016-2017. ההיקף השנתי המצטבר של ההסכמים (אספקת דס"ל ושירותי תדלוק בארץ) מוערך בכ- 196 מיליון דולר (נכון למחירי הדס"ל בחודש ספטמבר 2016).

החל מחודש ינואר 2018 רוכשת החברה דס"ל בארץ מ"פז", "סונול", "דור אלון" ו"דלק" אשר נבחרו בהליך של הזמנה להציע הצעות (RFP) שפרסמה החברה בחודש אוקטובר 2017, כאשר ההסכמים עם הספקים האמורים הינם לתקופה של שנה.

(ו) החברה רוכשת בחו"ל את הדס"ל ממספר ספקים, ביניהם חברות דלק המספקות דס"ל במספר ניכר של שדות תעופה. החוזים בחו"ל הם לתקופות של כשנתיים, למעט מקרים שבהם ניתן היה להתקשר לתקופה של שנה בלבד. רוב החוזים נחתמים עם הספקים לאחר זכייתם בהליך הזמנה להציע הצעות (RFP) ובעקבות ניהול מו"מ מסחרי אשר מנהלת החברה עם הספקים, פרט לאותן תחנות בהן קיים ספק יחיד. החל מחודש יולי 2017 רוכשת החברה דס"ל בחו"ל מ-18 ספקים שנבחרו בהליך של הזמנה להציע הצעות (RFP) שפרסמה החברה בחודש פברואר 2017, כאשר ההסכמים עם הספקים האמורים הינם לתקופה של שנתיים.

(ז) החברה רכשה בשנת 2017 מספק אחד (חברת פז) כ-30% מכלל רכישות כמות הדלק שלה באותה שנה (בישראל ובחו"ל). לחברה שישה ספקי דלק נוספים אשר מכל אחד מהם רכשה החברה מעל ל-5% מכלל רכישות הדלק שלה באותה שנה. החברה סבורה כי היקף הרכישות מהספק המרכזי בישראל (חברת פז) עלול ליצור תלות בספק זה, ככל שלא תהייה חלופות מתאימות ומיידיות לאספקת דלק סילוני בנתב"ג.

(ח) החברה מחזיקה מלאי דס"ל, אשר נרכש מספקים בארץ ובחו"ל. נכון ליום 31 בדצמבר 2017, החזיקה החברה במלאי דס"ל בסך של כ- 6.1 מיליון דולר.

מטוסים ומנועים

9.5.2

(א) כל המטוסים המופעלים על ידי החברה הם מתוצרת חברת "בואינג". לחברה תלות מהותית בבואינג כמפורט בסעיף 7.1.7 לעיל. עם זאת, להערכת החברה הסבירות להפסקת התמיכה ההנדסית לתיקונים ואספקת חלפים למטוסיה הינה נמוכה.

(ב) צי מטוסי הבואינג 777 שבבעלות החברה וכן צי מטוסי הבואינג 787, אשר חלקם נמסרו וחלקם מתוכננים להימסר לחברה במהלך השנים 2018-2020, מצוידים במנועים מתוצרת חברת רולס רויס. לחברה תלות מהותית ברולס רויס כמפורט בסעיף 7.1.7 לעיל. עם זאת, להערכת החברה, הסבירות להפסקת האחזקה השוטפת ואספקת חלפים למנועים על ידי רולס רויס הינה נמוכה.

לפרטים בדבר הסכמים לרכישה ומכירה של מטוסים ומנועים, ראו ביאור 9 לדוחות הכספיים.

הון חוזר

9.6

מלאי

9.6.1

לחברה מלאי מוצרי גלם הכולל מלאי של דס"ל לתצרוכת, מוצרים פטורים ממכס הנמכרים בטיסותיה וכן מלאי מוצרים מתכלים (כימיקלים, חומרי מזון וצידה). להלן תחשיב ימי מלאי ממוצעים:

שנת 2016	שנת 2017	
5	4	מלאי דס"ל
40	34	מלאי מזון ואספקות לנוסעים

מדיניות מלאי מוצרים פטורים ממכס

החברה רוכשת כ-70% מן המוצרים הפטורים ממכס מחברת DEASS ויתרת המוצרים הינם מוצרים ישראליים הנרכשים ישירות מספקים מקומיים (כ-30%).

משקאות אלכוהוליים וסיגריות מסופקים ישירות למחסן הדיוטי פרי, אחת לרבעון, כאשר יתר המוצרים מסופקים לתחנות אל על בחו"ל והחברה מובילה אותם על בסיס מקום פנוי לארץ.

החברה רשאית להחזיר כל מוצר (שאינו מזון, טבק או מוצרי הנושאים את לוגו החברה) בתנאי שהמוצרים נמצאים באריזתם המקורית. החברה אחראית לשליחת המוצרים כולל עלויות משלוח וביטוח עד למקום אספקת המוצרים (סיגריות ומשקאות אלכוהוליים ממחסן הדיוטי פרי, שאר המוצרים עד לתחנת החברה בחו"ל).

אחסנת המוצרים במחסן שירות לנוסע ("של"י")

כל המוצרים הנרכשים מאוחסנים במחסן הדיוטי פרי (יחידה נפרדת בתוך מחסן של"י, עם נגישות מוגבלת). ערך המלאי במחסן בכל רגע נתון הינו בממוצע כמליון וחצי דולר. לפרטים בדבר היקף המלאי ראו ביאור 7 לדוחות הכספיים.

מדיניות ביטול הזמנות

9.6.2

ככלל, מדיניות החברה הינה כי לקוח רשאי לבטל את ההזמנה, ללא תשלום, עד למועד הנפקת הכרטיס ללקוח ("כירטוס"). הלקוח רשאי לבטל כרטיסים מסוימים גם לאחר ה"כירטוס", לעיתים ללא תשלום דמי ביטול ולעיתים בתשלום דמי ביטול, זאת בהתאם לתנאי הכרטיס. קיימים גם כרטיסים אשר בהתאם לתנאיהם, אינם ניתנים לביטול כלל לאחר ה"כירטוס". באופן כללי, ככל שרמת תעריף הכרטיס גבוהה יותר, תנאי הכרטיס מאפשרים ביטול הכרטיס תוך תשלום דמי ביטול או ללא תשלום דמי ביטול כלל. האמור לעיל כפוף לכך שהוראות הדין אינן קובעות אחרת. בהקשר זה יצויין, כי בחוק הגנת הצרכן, התשמ"א-1981 ובתקנות הגנת הצרכן (ביטול עסקה), התשע"א - 2010, נקבעו הוראות מיוחדות בנוגע לאפשרות לביטול העסקה אשר במועדים בהן הן חלות, מאפשרות ביטול בכפוף לדמי ביטול בגובה של 5% משווי העסקה או 100 ש"ח, לפי הנמוך מביניהם (לפרטים בדבר הליך משפטי המתנהל ביחס לדמי הביטול ראו ביאור 15 לדוחות הכספיים).

מדיניות מתן אחריות לשירותים

9.6.3

אחריות החברה לנזקים (נזקי גוף ונזקי רכוש), שנגרמו במהלך תובלה אווירית בינלאומית נקבעו באמנות בינלאומיות שאומצו בחוק התובלה האווירית, התש"ס - 1980 ובצווים שהוצאו מכוחו. בנוסף, פועלת החברה בהתאם להנחיות יאט"א בנושאים שונים הקשורים לאחריות לנוסעים

ולכבודתם. חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתאריכה), התשע"ב – 2012 והתקנות שהותקנו מכוחו קובעים כי על החברה חובה לספק לנוסעים שטיסתם שונתה או בוטלה מגוון של סעדים בהתאם למשך העיכוב או נסיבות הביטול כגון: סיוע (מזון, שתיה, לינה), השבת תמורה או טיסה חלופית ואף פיצוי כספי וכן קובעים את אחריותה של החברה בגין דחיית נוסעים מטיסות בשל רישום יתר. כמו כן, בחלק מהמקרים תיתכן תחולה של תקנה 261/2004 של האיחוד האירופי בקשר עם דחיית נוסעים, ביטולים ועיכובים של טיסות הממריאות ממדינות האיחוד. בנוסף ובכל הנוגע לדחיית נוסעים מטיסות ועיכובים בטיסות מארה"ב, עשויה לחול תקנת משרד התחבורה האמריקאי (Enhancing Airline Passenger Protections III, 2016), אשר חלה על טיסות מ/אל ארה"ב וקובעת הוראות לעניין הפיצוי שיש לשלם לנוסע במקרה של עיכוב ממושך בטיסה ושינוי במעמד הנוסע בטיסה. לפרטים בדבר שינויי החקיקה בתחום זה בישראל, ראו סעיף 9.11.2 להלן.

מדיניות אשראי

9.6.4

(א) **אשראי ללקוחות:** סוכני נסיעות או מטען המאושרים על ידי יאט"א נהנים מהסדרי תשלום מיוחדים בהתאם להוראות יאט"א (סוכן שלא מאושר על ידי יאט"א חייב בערבות או תשלום במזומן). לפרטים אודות מדיניות האשראי ללקוחות החברה, ראו ביאור 5 לדוחות הכספיים.

(ב) **אשראי מספקים:** החברה מקבלת אשראי מספקיה בארץ ובחו"ל לתקופות שנוגות בדרך כלל בין 30 ל- 45 יום, בהתאם לסוג הספק ולהתקשרות עימו (למעט ספקי דלק). יצוין, כי במחצית הראשונה של שנת 2017, טרם כניסתו לתוקף של חוק מוסר תשלומים לספקים, התשע"ז-2017, נהגה החברה לקבל אשראי מספקיה בארץ ובחו"ל לתקופות שנוגות בין 30 ל- 90 יום.

(ג) להלן **היקף האשראי הממוצע ותקופות האשראי** הממוצעות מלקוחות ומספקי החברה בכל אחת מהשנים 2017 ו-2016:

	שנת 2017		שנת 2016	
	היקף אשראי ממוצע במיליוני דולר	ממוצע ימי אשראי	היקף אשראי ממוצע במיליוני דולר	ממוצע ימי אשראי
לקוחות	155	27	155	27
ספקים	155	45	146	44

(ד) יצוין כי הפער בין מדיניות האשראי ללקוחות לבין מדיניות האשראי לספקים נובעת, בין השאר, מהעובדה כי מדיניות האשראי לספקים נקבעת על פי חוק מוסר תשלומים לספקים, התשע"ז-2017 וכן על ידי החברה, זאת בין השאר בהתחשב בתנאי השוק, נזילות ומדיניות מקובלת בענף. לעומת זאת, מדיניות האשראי ללקוחות נקבעת ברובה על פי המקובל בענף התעופה ובהתאם להוראות ונהלי העבודה המקובלים ביאט"א ועם סוכני הנסיעות והמטען.

גרעון בהון החוזר

9.6.5

נכון ליום 31 בדצמבר 2017 לקבוצה גרעון בהון חוזר בסך של כ- 438 מיליון דולר לעומת כ- 368 מיליון דולר לתום השנה הקודמת. היחס השוטף של החברה בתום השנים 2017 ו-2016 הינו כ- 54%.

לפירוט הגורמים לגידול בגרעון בהון החוזר ומדיניות החברה לטיפול בגירעון בהון החוזר, ראו סעיף 7א. לדוח הדירקטוריון.

השקעות

9.7

לפרטים בדבר כלל החברות המוחזקות בידי הקבוצה, ראו ביאורים 8 ו-21 לדוחות הכספיים.

(א) סאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ ("סאן דור")

פעילות השכר של הקבוצה, מבוצעת באמצעות סאן דור (חברה בבעלותה המלאה של אל על). סאן דור פועלת כמארגן תיירות לסיטונאים וליחידים ומשווקת טיסות שכר וטיסות סדירות המבוצעות על ידי החברה ועל ידי חברות תעופה אחרות, לרוב באמצעות חכירה רטובה. סאן דור משווקת את טיסות השכר באמצעות מכירת קיבולת מטוסים שלמים לצד ג' וכן קיבולת חלקית למספר סיטונאים ואת הטיסות הסדירות, משווקת סאן דור באמצעות מכירה ישירה לסוכנים ולקהל הרחב. סאן דור פועלת כמארגן תיירות, תוך שמירה על המותג "סאן דור" בטיסות הסדירות ובטיסות השכר המשווקות על ידיה ומבוצעות על ידי החברה (בימי אמצע השבוע) ועל ידי חברות תעופה אחרות (בטיסות סוף שבוע וחגים).

במהלך שנת 2017 שיווקה סאן דור טיסות במתכונת סדירה ליעדים חדשים (מלאגה, פורטו, קרקוב, קליארי ואודסה) והגדילה משמעותית את הפעילות ליעדים קיימים כדוגמת ליסבון, בטומי וטיביליסי ושיווקה טיסות ליעדים אקזוטיים באפריקה - סיישל, קילימנג'ירו וזנזיבר. סה"כ שיווקה סאן דור במהלך שנת 2017, כ- 1,865 טיסות לכ- 60 יעדים באירופה ובאפריקה, זאת לעומת כ- 1,150 טיסות בשנת 2016, נתון המצביע על גידול של כ- 24%.

ביום 16 בפברואר 2016, הגיעו חוקרים מטעם רשות ההגבלים העסקיים למשרדי סאן דור אספו מסמכים וביקשו ממספר מנהלים להתלוות אליהם לחקירה. כמו כן, הגיעו חוקרים מטעם רשות ההגבלים העסקיים למשרדי החברה לצורך איסוף מסמכים. ביום 10 ביולי 2017, פרסמה רשות ההגבלים העסקיים הודעה לעיתונות, לפיה רשות ההגבלים העסקיים והמחלקה הכלכלית בפרקליטות המדינה שוקלות, בכפוף לשימוע, להגיש כתבי אישום נגד 14 חשודים, בהם 4 חברות העוסקות בארגון משלחות לפולין, בחשד כי היו צד להסדרי חלוקת שוק בתחום הוצאת המשלחות לפולין. החברה והמנהלים מסאן דור שנדרשו לחקירה לא קיבלו הודעות דומות.

לפרטים בדבר עסקת ישראייר ראו סעיף 9.12 להלן.

(ב) ת.מ.מ. - תעשיות מזון מטוסים (נמל תעופה בן גוריון) בע"מ ("תמ"מ")

תמ"מ (חברה בבעלותה המלאה של אל על) עוסקת בעיקר בייצור ואספקה של ארוחות מוכנות כשרות לחברות תעופה. בנוסף, החברה מספקת, בין היתר, שירותי הסעדה למוסדות שונים. מקום מושבה של תמ"מ הוא ישראל ומשרדה נמצאים בנמל התעופה בן גוריון. החברה היא חלקה העיקרי של תמ"מ.

בחודש דצמבר 2016, חתמה החברה 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 החברה בחודש אוגוסט 2016 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 ההשראה השנתיים שתמ"מ תידרש לשלם לרש"ת, אינם בסכומים מהותיים לחברה. כמתואר בדיווח המידי של החברה מיום 21 בדצמבר 2017 (מספר אסמכתא 2017-01-114754), בחודש דצמבר 2017, קיבלה החברה הודעה מאת רש"ת, לפיה ניתן אישור

הממשלה לתקציב, אשר היווה תנאי מתלה לתחילת הפעילות מכוח המכרז. להערכת החברה, נכון למועד זה, בניית המבנה תושלם במהלך המחצית השנייה לשנת 2020. בניית מבנה חדש ומתקדם עבור תמ"מ תאפשר לתמ"מ להרחיב את פעילותה באופן משמעותי בתחום המזון והחוץ תעופתי ולהערכת החברה, תאפשר לתמ"מ להיות חברה מובילה בארץ בתחום המזון.

הערכת החברה בדבר הרחבת פעילות תמ"מ באופן משמעותי בתחום המזון התעופתי והחוץ תעופתי כתוצאה מהמעבר למבנה החדש וכן בדבר הפיכתה לחברה מובילה בארץ בתחום המזון כתוצאה מהמעבר האמור, הינה מידע צופה פני עתיד בהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה נסמך, בין היתר, על הערכות של החברה לאור היקפי הפעילות הנוכחיים של תמ"מ ומידת התחרות בתחום המזון העשויים שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית. המצב בפועל עשוי להיות שונה מכפי שנחזה כאמור, בין השאר, עקב שינוי ברמת התחרות בתחום המזון, שינויים רגולטוריים, אופן התמודדות תמ"מ עם התחרות וגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 9.18 להלן וכן שינויים כלכליים, בטחוניים וגיאופוליטיים.

(ג) **כתית בע"מ ("כתית")**

כתית (חברה בבעלותה המלאה של אל על) עוסקת בעיקר בייצור ואספקה של ארוחות לעובדי החברה. מקום מושבה של כתית הוא ישראל ומשרדיה נמצאים בנמל התעופה בן גוריון.

(ד) **BORENSTEIN CATERERS, INC. ("בורנשטיין")**

עיסוקה העיקרי של בורנשטיין (חברה בבעלותה המלאה של אל על), הרשומה בארה"ב והפועלת בנמל התעופה ע"ש קנדי בניו יורק, הוא ייצור ואספקה של ארוחות מוכנות כשרות לחברות תעופה ולמוסדות אחרים. החברה הינה הלקוח העיקרי של בורנשטיין.

(ה) **סופרסטאר הולדייז לימיטד ("סופרסטאר")**

סופרסטאר (חברה בבעלותה המלאה של אל על), הינה סיווגאית תיירות המשווקת חבילות תיור לסוכני נסיעות ולנוסעים ומוכרת כרטיסי טיסה על קווי החברה. סופרסטאר רשומה באנגליה ורשומה בישראל כחברת חוץ. לסופרסטאר פעילות במספר מדינות נוספות מלבד אנגליה.

להלן תיאור תמציתי של עסקי החברות המוחזקות העיקריות:

9.7.2

(א) **קוקפיט חדשנות בע"מ ("קוקפיט")**

קוקפיט פועלת בתחום פיתוח היוזמות ומרכזת את פעילות החדשנות של החברה להאצה ותמיכה בסטרט אפים בארץ ובעולם בתחומי התעופה והתיירות, אשר הינם בשלבים שונים, החל משלב מוקדם של אב-טיפוס ועד לחברות בשלב הצמיחה. מטרת קוקפיט, בין השאר, הינה חשיפת החברה לטכנולוגיות חדשות בכל מגוון תחומי פעילותה, הטמעת פתרונות חדשניים במערכות החברה ומיצובה כחברה חדשנית וכן השקעה בחברות שנמצאו מתאימות ובעלות פוטנציאל צמיחה. מרבית הסטארט-אפים שבפורטפוליו של קוקפיט נהנים מגישה למערכות החברה לצורכי פיתוח ואינטגרציה (Beta site), מימון ראשוני, ייעוץ מקצועי, חשיפה המוצר ופתיחת דלתות לשוק המקומי והעולמי וכן מהאפשרות שהחברה ואו שותפותיה תהיינה הלקוח המשמעותי הראשון של הסטארט אפ. נכון למועד הדוח, התקשרה קוקפיט עם

מספר סטארט-אפים בהסכמי שיתוף פעולה, כאשר בחלק מהמקרים הוקצו לקוקפיט מניות ו/או אופציות באותם סטארט - אפים.

בחודש אוגוסט 2017 התקשרו קוקפיט, החברה ובואינג, בהסכם הקצאת מניות, לפיו הוקצו לבואינג כ- 9.9% ממניות קוקפיט, זאת בתמורה להשקעה של בואינג בקוקפיט, כך שלמועד הדוח מחזיקה החברה בכ- 90.1% ממניות קוקפיט. לפרטים נוספים ראו ביאור 21 לדוחות הכספיים.

בשנת 2017, התקשרה קוקפיט עם Lufthansa Systems בהסכם לשיתוף פעולה במסגרתו יפעלו הצדדים לאיתור חברות סטארט אפ בתחומי ה-Air Travel, אשר יזכו להשקעה, לליווי וייעוץ מאת החברה ו-Lufthansa Systems בתחומים עסקיים מגוונים.

(ב) **פליי אין, שותפות מוגבלת ("פליי אין")**

החברה התקשרה עם הפניקס סוכנויות ביטוח 1989 בע"מ ("הפניקס"), חברה בבעלות מלאה של הפניקס חברה לביטוח בע"מ, בהסכם להקמת פליי אין, אשר מוחזקת על ידי החברה (50.09%), הפניקס (49.89%) וחברה שהוקמה על ידי הפניקס ואל על ומשמשת כשותף הכללי (0.02%), במסגרתה תפעל סוכנות ביטוח ("סוכנות הביטוח") אשר תעניק שירותים כמפורט להלן. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח ועד לקבלת הרישיון הנדרש לצורך פעילות סוכנות הביטוח באופן עצמאי, הפעילות נעשית בחלקה באמצעות הפניקס ובחלקה באמצעות סוכנות מורשית הקשורה לפניקס, אשר החל מחודש אוקטובר 2017, עוסקות בשיווק ומכירה של מוצרי ביטוח הן בתחום הנסיעות והן בתחומים אחרים, בין היתר, ללקוחות מועדון הנוסע המתמיד של החברה.

(ג) **הקבצת מטענים: אייר קונסולידטורס ישראל בע"מ ("אק") - ACI**

עיסוקה העיקרי של אק"י (חברה אשר החברה מחזיקה בכלל מניותיה מסוג ב', המקנות לחברה את הזכות למנות מחצית ממספר הדירקטורים וכן להשתתף ולהצביע באסיפות הכלליות), הוא הקבצת של מטעני אויר בנתב"ג כדי לאפשר הוזלת משלוחים בדרך האויר. הובלת המשלוחים נעשית בעיקר באמצעות החברה, במחירים מיוחדים וכן באמצעות חברות זרות. המניות אינן מקנות לחברה זכות לקבלת רווחים בדרך של חלוקת דיבידנד או טובת הנאה אחרת שתעמוד לחלוקה באק"י, למעט רווחים ודיבידנד מרווחים הנובעים מרווחי הון.

(ד) **שיווק טיסות: תור אויר (ישראל) בע"מ ("איירתור" או "תור אויר")**

איירתור (חברה בבעלות 50% של אל על) עוסקת בעיקר בשיווק טיסותיה ומבצעה המיוחדים של החברה ליעדים אליהם היא טסה. מניות איירתור המוחזקות בידי החברה מקנות לה את הזכות להשתתף ולהצביע באסיפות בעלי המניות ולמנות מחצית ממספר הדירקטורים, אך אינן מקנות לחברה זכות לקבלת דיבידנד או רווחים. לפרטים בדבר התקשרויות החברה עם איירתור, ראו ביאור 23 לדוחות הכספיים.

(ה) **ממן - מסופי מטען וניטול בע"מ ("ממן")**

ממן הינה חברה ציבורית אשר מניותיה נסחרות בבורסה לניירות ערך בתל אביב. החברה מחזיקה ב- 15% מהון המניות של ממן וברשותה גם אופציות בשיעור של כ- 10% הניתנות למימוש למניות ממן. מועד מימוש האופציה הוארך לאחרונה והינו עד ליום 31 בדצמבר 2018. פעילותה העיקרית של ממן הינה ניהול ותפעול מסוף מטענים המורשה לטפל בכל מטעני היבוא

והיצוא בנמל התעופה הבינלאומי בן גוריון, על פי הרשאה מרשות שדות התעופה. בנוסף, פועלת ממך גם בתחום השירותים הלוגיסטיים, בהשכרת נכסי נדל"ן ומספקת שירותי תעופה. פעילותה של ממך מתבצעת בישראל, בציכיה ובהודו. לפרטים אודות הסכם המסגרת שנחתם בין החברה לבין ממך, ראו סעיף 8.2 לעיל וביאור 23 לדוחות הכספיים.

מימון	9.8
<u>הלוואות שלא לשימוש ייעודי</u>	9.8.1
נכון ליום הדוח, לחברה הלוואה אחת שלא לשימוש ייעודי בסך של כ- 5,670 אלפי דולר, כאשר יתרת ההלוואה הינה לזמן קצר. הריבית בגין ההלוואה הינה 3.15%. יצוין כי לחברה אין הלוואות שלא לשימוש ייעודי לזמן ארוך.	
<u>מגבלות ותנאים עיקריים בקבלת אשראי</u>	9.8.2
(א) יחס יתרת הלוואות לבטחונות	
לפרטים ראו ביאור 13 לדוחות הכספיים.	
(ב) מגבלות על העברת שליטה	
לפרטים ראו ביאור 13 לדוחות הכספיים.	
(ג) העמדה לפרעון מיידי על ידי הבנק	
לפרטים ראו ביאור 13 לדוחות הכספיים.	
<u>מסגרות אשראי</u>	9.8.3
נכון ליום הדוח, לחברה מסגרות אשראי בסך של כ- 33,000 אלפי דולר, כאשר יתרת האשראי שנוצלה במועד זה עמדה על כ- 27,000 אלפי דולר. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, לחברה מסגרות אשראי בסך של כ- 33,000 אלפי דולר, אשר אינן מנוצלות כלל.	
<u>ערבויות כנגד בטחונות</u>	9.8.4
סך הערבויות שהעמידה החברה להבטחת התחייבויותיה כלפי צדדים שלישיים, נכון ליום הדוח, הינו בהיקף לא מהותי.	
<u>הלוואות לשימוש ייעודי</u>	9.8.5
לחברה הלוואות לרכישת מטוסים ומנועים. לפרטים לגבי הלוואות אלה ראו ביאור 13 לדוחות הכספיים. לפרטים בדבר שעבודים ובטחונות, ראו ביאורים 9 ו-13 לדוחות הכספיים ונספח א' לדוח הדירקטוריון.	
<u>מימון תוכנית ההשקעות של החברה</u>	9.8.6
החברה בוחנת, מעת לעת, גיוס מקורות חיצוניים נוספים למימון תוכניות השקעות אחרות של החברה, ככל שיוחלט על ביצוען.	

מיסוי	9.9
דיני המס החלים על התאגיד	9.9.1
לפרטים ראו ביאור 16 לדוחות הכספיים.	
סטאטוס שומות המס של התאגיד	9.9.2
לפרטים ראו ביאור 16 לדוחות הכספיים.	
לפרטים אודות הסכם שומות ניכויים שחתמה החברה עם פקיד שומה בחודש פברואר 2018, ראו סעיף 9.14 להלן.	
דיני המס החלים על חברות קשורות מהותיות המאוגדות בחו"ל	9.9.3
על חברות הבנות של החברה המאוגדות בחו"ל חלים חוקי המס במדינות ההתאגדות.	
סיבות לשוני מהותי בין שיעור המס האפקטיבי לשיעור המס הסטאטוטורי	9.9.4
לפרטים ראו ביאור 16 לדוחות הכספיים.	
הפסדים צבורים לצורכי מס	9.9.5
לפרטים ראו ביאור 16 לדוחות הכספיים.	
איכות הסביבה ואחריות תאגידית	9.10
השלכות מהותיות הנובעות מהוראות הנוגעות לאיכות הסביבה	9.10.1
מדינות רבות ובכללן ישראל אימצו את הסטנדרטים הבינלאומיים המוסכמים לגבי רעש מטוסים וקבעו כללים נוספים לשמירת איכות הסביבה. בשדות תעופה שונים בעולם קיימות הגבלות לגבי זמני ההמראה והנחיתה של מטוסים. לוח הזמנים של חברות התעופה ובכלל זה של החברה, נקבע בהתאם למגבלות אלה.	
החברה מייחסת חשיבות רבה לנושא איכות הסביבה ומשקיעה משאבים וזמן בטיפול בנושא זה (בין השאר באמצעות אגף בטיחות ואיכות בחברה האחראי על פעילויות אלה).	
החברה מבצעת פעילות פנימית להעלאת המודעות לאיכות הסביבה, כאשר לכל אזור בחברה נקבע אחראי לשמירה על איכות הסביבה, מניעת זיהום וחסכון במשאבים.	
בתחום צמצום היקף הפסולת – נייר, קרטון וחומרים נוספים הניתנים למיחזור מטיסות החברה וממשרדיה מועברים למיחזור.	
כמו כן, נעשות פעולות שוטפות בנושא הגנה על הסביבה הכוללות, בין השאר, סיורים באזורי תחזוקה ותפעול וטיפול בנושאים הטעונים תיקון בתיאום עם רשות שדות התעופה; תיאום שוטף מול רשיית בנושא פינוי שמנים בטרמינל 3 וכן שיפור מערכות טכנולוגיות על מנת לבצע בקרה ומעקב אחר ממצאים בתחום הגנת הסביבה.	
מגבלות בהפעלת מטוסים בשדות תעופה ובנתב"ג	9.10.2
לפרטים בדבר מגבלות בהפעלת מטוסים בשדות התעופה בהן פועלת החברה ובנתב"ג ראו סעיף זה בדוח התקופתי של החברה לשנת 2014.	

יצוין כי החל מחודש מרץ 2016 חל איסור על נחיתת מטוסים בעלי 4 מנועים בנתב"ג בין השעות 08:00-17:00 בימים ראשון עד שישי, כאשר טיסות מיוחדות של החברה מקבלות אישור פרטני ממנהל נתב"ג.

9.10.3 טיפול בשפכים

שפכי החברה מטופלים במתקן מרכזי בתחום נתב"ג, המאושר על ידי המשרד לאיכות הסביבה והמתופעל על ידי רשות שדות התעופה. עבור השימוש במתקן המרכזי משלמת החברה לרשות שדות התעופה דמי שימוש לתקופה של 22 שנים (משנת 2008). דמי השימוש עומדים על סך של כ- 150,000 דולר לשנה. כמו כן, החברה מפעילה החל מחודש יוני 2009 מתקן, אשר נבנה בשטחה של החברה ומשמש כמאגר חירום במקרה של תקלה באיכות השפכים של החברה. במקביל, השפכים הרעילים הנוצרים בחברה מפונים לחברה לשירותי איכות הסביבה ברמת חובב.

9.10.4 מיכלי דלק

בשנים 2010 - 2012, נערכו סקרי זיהום קרקע במתחם החברה בנתב"ג במסגרתם נתגלו מוקדי זיהום באזורים שונים באיזור תחנות הדלק בנתב"ג. בעקבות הממצאים האמורים, שכרה החברה את שירותיה של חברה לייעוץ סביבתי, אשר בחנה את ממצאי הסקר והציעה לחברה אמצעים מתאימים לטיפול בקרקע. החברה דיווחה למשרד להגנת הסביבה אודות ממצאי הסקר ואף קיימה עם נציגי המשרד להגנת הסביבה סיור. החברה העבירה בקשה למשרד להגנת הסביבה לביצוע טיפול קרקע במקום, למרות שהחברה היא לא הגורם אשר גרם לזיהום, אולם, בשלב זה, נתבקשה על ידי המשרד להגנת הסביבה לבצע סקר היסטורי כולל. החברה השלימה באמצעות יועץ סביבתי את ביצוע הסקר ההיסטורי, בהתאם למתולוגיה שקבע המשרד להגנת הסביבה. הסקר הוגש לחברה בסוף 2017 והוחזר לחברת הייעוץ הסביבתי לצורך ביצוע השלמות.

9.10.5 עלויות והשקעות סביבתיות מהותיות לשנת הדוח והצפויות לאחר מכן:

החברה מבצעת פעולות רבות ומשקיעה עלויות כספיות בשיפור אלמנטים סביבתיים, לרבות ביצוע מפרדי שומנים בחצרי החברה וביצוע הפרדות מקומיות בין מערכות הניקוז למערכות הביוב.

	2016	2017	2018 (צפי)
עלויות	כ- 150 אלפי דולר לשנה	כ- 150 אלפי דולר לשנה	כ- 150 אלפי דולר לשנה
השקעות	כ- 120 אלפי דולר לשנה	כ- 150 אלפי דולר לשנה	כ- 110 אלפי דולר לשנה

המידע בדבר עלויות והשקעות סביבתיות צפויות הנו מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך. המידע מתבסס על דרישות דיני איכות הסביבה כיום ועל מחירי השוק הנוכחיים של המוצרים והשירותים שהחברה צריכה לרכוש במסגרת ההשקעות הסביבתיות. לפיכך, העלויות וההשקעות במועד עשויות להיות שונות באופן מהותי מאלו שנחזו כאמור, כתוצאה ממספר רב של גורמים, לרבות שינויי חקיקה, דרישות רשויות ושינויים בעלויות המוצרים והשירותים אותם תידוש החברה לרכוש במסגרת ההשקעות הסביבתיות.

9.10.6 מגבלות על רמת זיהום אויר ממנועים (EMISSION)

בעקבות הגברת המודעות העולמית לתהליך התחממות כדור הארץ, ממשלות מעוניינות לפקח ולהגביל את רמת זיהום האויר הנגרם על ידי מנועים. במהלך השנים הקרובות צפויים להיחקק חוקים בנושא במדינות שונות ברחבי העולם.

ביום 1 בינואר 2012 נכנסה לתוקף תקנת האיחוד האירופי (EU) הקובעת תנאים לפיקוח, דיווח ווידוא פליטת גזים (ETS – Emissions Trading Scheme) בטיסות הנכנסות ויוצאות ממדינות האיחוד האירופי ("תכנית ה-ETS").

במהלך שנת 2012 גברה התנגדות מדינות שונות מחוץ לאיחוד האירופי ליישום תוכנית ה-ETS והתשלומים בגינה. בשנת 2013 הציע ארגון ICAO מתווה גלובלי לטיפול בנושא פליטות גזים ממנועי מטוסים. כמחווה של רצון טוב הסכים האיחוד האירופי "לעצור את השעון" בנושא עמידה במכסות שקבע האיחוד האירופי עד לקבלת מידע לגבי המתווה של ICAO ואז להחליט אם להמשיך במתווה הראשון או להצטרף לזה של ICAO. ההחלטה האמורה הקפיאה למעשה את יישום תכנית ה-ETS לגבי טיסות שנכנסות לאיחוד האירופי וטיסות שיוצאות ממנו, למעט ביחס לטיסות בין מדינות החברות באיחוד האירופי (יעדים בתוך אירופה). יצוין כי בשל חריגה מהמכסה שנקבעה לחברה על ידי האיחוד האירופי, שילמה החברה מדי שנה תשלום בסכום לא מהותי, כאשר התשלום בגין חריגה מהמכסה בשנת 2017, צפוי להיקבע בחודש אפריל 2018 ולהערכת החברה, סך התשלום צפוי להיות אף הוא לא מהותי. כן יצוין, כי במידה והאיחוד האירופי יחזור בו מכוונתו להמשיך את הקפאת יישום תכנית ה-ETS כאמור או אם יבטל את ההקפאה המתוכננת לאחר יישומה, צפויה לחברה הוצאה שנתית בסכום לא מהותי.

בחודש אוקטובר 2017 אישר ארגון ICAO תכנית גלובלית לצמצום פליטת גזי חממה על ידי כלי טיס - CORSIA (Carbon Offsetting Scheme for International Aviation), אשר נכון למועד זה, הצטרפות המדינה אליה הינה על בסיס וולנטרי. בהתאם לתכנית ה- CORSIA, מדי שנה ידווחו חברות תעופה לארגון ה- ICAO ולאיחוד האירופי אודות נתוני תצורות הדלק הצפויה במהלך השנה ובהתאם לנתונים אלה, תיקבע לכל חברת תעופה מכסה שנתית מותרת לפליטת גזי חממה, כאשר חריגה בפועל מהמכסה תחייב את החברה בתשלום כספי. במידה שהתצורות בפועל תהא נמוכה מהתצורות שדווחה כאמור, תהא רשאית חברת התעופה להעביר לחברה אחרת את היתרה, זאת בהתאם לכללים שיקבעו על ידי ארגון ICAO. יצוין כי ישראל הצטרפה לתכנית ה- CORSIA. יישום תכנית ה- CORSIA במהלך השנים 2018-2020 יערך על בסיס פיילוט ובהתאם, חברות התעופה אשר יצטרפו לתכנית לא ידרשו לשלם בגין חריגה מהמכסה. יצוין כי תכנית CORSIA טרם אושרה על ידי האיחוד האירופי ועד לאישורה כאמור, תכנית ה- ETS ותכנית ה- CORSIA יתנהלו במקביל. במידה שתכנית ה- CORSIA תאושר על ידי האיחוד האירופי, ככל הנראה תבוטל תכנית ה- ETS.

החברה מעריכה כי סך התשלום השנתי שתידרש החברה לשלם במידה שתכנית ה- CORSIA תיושם, צפוי להיות גבוה מהתשלום השנתי שמשלמת החברה מכוח תכנית ה- ETS, עם זאת, יצוין כי להערכת החברה, מדובר בהוצאה בסכום שאינו מהותי לחברה.

יצוין כי בחלק ממטוסי החברה מותקנים כנפונים, המשפרים את האווירודינמיות של המטוסים ועקב כך חוסכים בצריכת הדלק. כמו כן פועלת החברה להקטנת משקל מיותר של המטוס על מנת להקטין את כמות הדלק הנצרכת. כפועל יוצא מהחיסכון בצריכת הדלק, מצטמצמות כמות פליטת גזי החממה.

כמתואר בסעיף 9.12 לעיל, במסגרת עסקת ההצטיידות, צפויים לצאת משירות מטוסי החברה מדגם בואינג 747-400 ומדגם בואינג 767-300. להערכת החברה, רמת זיהום האוויר של המנועים המותקנים במטוסי הדרימליינר החדשים מדגם בואינג 787 שיתקבלו חלף מטוסים אלה, נמוכה יותר.

מידת השפעת כניסתם לתוקף של הוראות הרשויות (לרבות האיחוד האירופי ו- ICAO) ובכלל זה, החלטת האיחוד האירופי בדבר ביטול הקפאת יישום תכנית ה- ETS, יישום תכנית ה- CORSIA, דברי חקיקה בנושא זה וכן היקף ההוצאה השנתית הצפויה והערכת החברה שאינה צפויה להיות מהותית, מהווים מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המתבסס על הנחות ותחזיות של החברה. לפיכך, התוצאות בפועל של כניסתו לתוקף של שינוי בחקיקה ו/או הטלת חיובים כספיים כפי שצוין לעיל או מידת השפעתם על פעילותה של החברה, עשויות להיות שונות באופן מהותי מן התוצאות המוערכות או משתמעות ממידע זה.

אחריות תאגידית 9.10.7

כללי 9.10.7.1

החברה רואה עצמה מחויבת לקהילה שבה היא פועלת ולסביבה ומייחסת חשיבות רבה בהתגייסות לקידום ולטיפול. מתוך תפיסת ה"מוביל הלאומי" מציבה החברה את בטחון ובטיחות נוסעיה בראש סדר העדיפויות שלה ומקיימת פעילות נרחבת להבטחת קיומם. כמו כן, רואה החברה את עובדיה כמקור העוצמה שלה ופועלת לאספקת סביבת עבודה קשובה, מתחשבת, בטוחה והוגנת, כל זאת מתוך הבנה של הזיקה בין ניהול עסקי-אסטרטגי איכותי לבין מחויבות לפעול ולקדם אחריות תאגידית.

במהלך שנת 2017 המשיכה החברה בעשייה בתחומי האחריות התאגידית השונים והמשיכה להטמיע את הנושא בקרב העובדים ומנהלים במגוון אמצעים ופעילויות.

החברה עמיתה בארגון מעלה - ארגון גג של עסקים המחויבים לניהול תחום האחריות התאגידית, הפועל להטמעה של שיקולים חברתיים, סביבתיים וערכיים-אתיים בהתנהלותן השוטפת של חברות, ולקידום פיתוח ויישום אסטרטגיות של אחריות תאגידית כגישה עסקית. החברה דורגה בדירוג מעלה בשנת 2017 בדירוג "פלטינה".

בנוסף, לחברה הסכמים עם עמותות וארגונים הפועלים מתוך מטרת חברתיות, ערכיות והומניטריות וללא מטרת רווח, לתרומת נקודות מועדון הנוסע המתמיד לאותם עמותות וארגונים על ידי חברי המועדון.

כמו כן, מתקיימת פעילות התנדבותית בהסברת ישראל בחו"ל על ידי אנשי צוות האויר, טייסים ודיילים, בעת שהותם בחו"ל וזאת במסגרת פרויקט "שגרירים" שמתקיים בשיתוף משרד החוץ, הסוכנות היהודית וארגון STAND WITH US.

קוד אתי 9.10.7.2

הקוד האתי של החברה כולל ערכים, נורמות התנהגות, מדיניות אכיפה והטמעה וערוצי תקשורת לדיווח על הפרות של הקוד האתי ושל כללי האתיקה, המיועדים להנחות את פעילותם של החברה ושל כל בעלי התפקידים בה בכל מהלך עבודתם ולהכתיב אמות מידה לפעילותם.

מעורבות ותמיכה בקהילה 9.10.7.3

החברה מייחסת חשיבות רבה לאחריותה כלפי הקהילה, מתוך זיקה אמיתית וייחודית למדינת ישראל. החברה גיבשה מדיניות של אחריות-קהילתית, ובכלל זה פרויקטים חוצי חברה, אשר במסגרתם היא מקיימת פעילויות תרומה לקהילה והתנדבות עובדים, תוך ביסוס שותפויות ארוכות טווח עם שותפים קהילתיים. בין קהלי היעד בהם תומכת החברה במסגרת זו: חיילי צה"ל, סטודנטים נזקקים הפועלים למען הקהילה, ילדים חולים או בעלי מוגבלויות וצרכים מיוחדים ומשפחות

נזקקות. במסגרת פעילותה תרמה החברה בשנת 2017 בכסף ובשווה כסף. לפרטים ראו סעיף 11. לדוח הדירקטוריון.

מגבלות ופיקוח על עסקי התאגיד

9.11

כללי

9.11.1

רוב ההיבטים הנוגעים לתפעול החברה כמוביל אווירי כפופים למערכת של הסדרים רגולטורים, ישראליים ובינלאומיים, הנוגעים, בין היתר, לזכויות טיס, קיבולת וסטנדרטים של בטיחות טיסה, בטחון ורעש ומותנים ברשיון להפעלה מסחרית וברשיון הפעלה אווירית.

פעילות החברה, בנוסף לרשיונות ההפעלה, מותנית בהיותה מוביל אווירי ישראלי (בעלות עיקרית ושליטה ממשית בידי המדינה או אזרחיה) ובהיתרים של מדינות זרות לניצול זכויות הטיס שהוענקו לה כמוביל נקוב. על הסכמי התעופה ומדיניות התעופה האזרחית והבינלאומית של ישראל ראו סעיפים 9.11.6 עד 9.11.8 להלן. בנוסף, קיימות מגבלות נוספות החלות על הפעלת החברה מכוח מניית המדינה המיוחדת. לפרטים ראו סעיף 9.11.9 להלן.

הסדרים רגולטוריים

9.11.2

להלן עיקרי ההסדרים הרגולטוריים, ישראליים ובינלאומיים, הנוגעים לתפעול החברה כמוביל אווירי.

(להסדרי בטחון ראו סעיף 9.11.12 להלן, להפעלה בעיתות חירום ראו סעיף 9.11.13 להלן).

(א) חוק הטיס, התשע"א-2011 ("חוק הטיס") ותקנות הטיס

חוק הטיס מסדיר את העיסוק של כלל הגורמים הפועלים בתחום התעופה האזרחית - רישוי אישי של עובדי טיס (אנשי צוות אוויר, פקחי תעבורה אווירית, אנשי בדק, מאמנים ומדריכים) וכן רישוי גופים (יצרני כלי הטיס, חברות תעופה, מכוני בדק, בתי ספר להוראת הטיס ומכוני הסמכה לטכנאי בדק ועוד). חוק הטיס מקיף נושאים רבים בתחומי הטיס, לרבות כאלה העוסקים במקצועות התעופה וחובותיהם, כלי טיס, מרחב הפיקוח התעופתי, סמכויות פיקוח, חקירת אירוע בטיחותי וכן קובע הוראות בדבר עונשין ועיצום כספי בגין הפרת החוק.

ביום 10 במאי 2016 התפרסם תיקון לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב-1981 ("התקנות"), אשר מאמץ לדין הישראלי את ההסדר הקיים בתקנות האמריקאיות בנוגע לניהול עייפות של טייסים ודיילים, כגון, תקופות מנוחה מינימאלית בין טיסות וכד' (FTL). בהתאם לתקנות, אימוץ התקנות האמריקאיות יעשה רק לגבי "מפעילי פרק 13" (אל על, ישראיר, ארקיע וק.א.ל). בד בבד עם החלת התקנות האמריקאיות בישראל, תקנות הטיס (מגבלות זמן טיסה בשירותי תעופה), התשל"א-1971, לא יחולו עוד על החברה, למעט ההוראה בתקנות בדבר זכאותם של טייסים ל-30 יום חופשה בשנה. יצוין כי משרד התעבורה אישר את בקשת החברה לדחיית מועד הכניסה לתוקף של התקנות מיום 1 במאי 2018 ליום 29 באוקטובר 2018 ומסר כי רשות התעופה האזרחית תפעל לתיקון התקנות בהתאם. החברה נערכת ליישום התקנות ובוחנת השלכותיהן על החברה.

(ב) **חוק רישוי שירותי התעופה, התשכ"ג-1963 ותקנות הרישוי**

חוק זה מסדיר עקרונות רישוי בתחומי התעופה ומכוחו ניתן לאל על רשיון להפעלה מסחרית. תקנות שהוצאו מכוחו של חוק הרישוי מסדירות, בין היתר, הפעלת טיסות שכר ומגבלות זמן טיסה בשירותי תעופה.

(ג) **חוק התובלה האווירית, התש"ם-1980**

חוק זה והצווים וההודעות שהוצאו מכוחו מאמצים מספר אמצעים בינלאומיות הקובעות כללים שונים בדבר תובלה אווירית בינלאומית, בעיקר לענין אחריותו של מוביל אווירי לנזקים (נזקי גוף ונזקי רכוש), שנגרמו במהלך תובלה אווירית בינלאומית והפיצוי המוטל על מוביל אווירי בגין אחריותו כאמור. החוק מחיל את אמת ורשה לאיחוד כללים מסוימים בדבר תובלה בין-לאומית באוויר (אמנת ורשה) וכן את אמת מונטריאול (אמנת מונטריאול) אשר עדכנה את מערכת הכללים הקיימת מכוח אמנת ורשה, לרבות העלאת גבול האחריות לנזק שנגרם לגופו או לרכושו של נוסע, הוספת סמכויות שיפוט והטלת חובת ביטוח על המוביל האווירי. אמנת מונטריאול נכנסה לתוקף בישראל החל מיום 20 במרץ 2011.

(ד) **חוק רשות שדות התעופה, התשל"ז-1977**

חוק זה, התקנות והכללים שהוצאו מכוחו מסדירים, בין היתר, את הנושאים הבאים: אגרות תעופה, הובלת משגורי יבוא, כניסה לשטחים מוגבלים, דמי הרשאה ופריקת כלי-טיס וטעינתם.

(ה) **חוק רשות התעופה האזרחית, התשס"ה-2005**

חוק זה קובע את תפקידי רשות התעופה האזרחית, אשר בין יתר תפקידיה: לקבוע ולהבטיח קיומם של סדרי תעופה פנים ארציים ובינלאומיים על פי דיני הטיס; להעניק רשיונות, היתרים ואישורים בתחום התעופה האזרחית, לפי דיני הטיס; לפקח על תחום התעופה האזרחית, ובכלל זה על שמירת רמה נאותה של בטיחות הטיסה בכלי טיס ישראלים ובכלי טיס המצויים במרחב האווירי של ישראל.

(ו) **חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988**

ביום 1 בינואר 2009 נכנס לתוקפו תיקון מספר 10 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 ("חוק ההגבלים העסקיים"), אשר צמצם את תחולתו של הפטור הסטטוטורי להסדרים בין מובילים אוויריים הנוגעים לתובלה בינלאומית, אשר נכלל בחוק ההגבלים העסקיים עד לסוף שנת 2008. כצעד נלווה לצמצום הפטור הסטטוטורי, הותקנו על ידי הממונה על הגבלים עסקיים כללי ההגבלים העסקיים (פטור הסוג להסדרים בין מובילים באוויר), התשס"ט-2008 ("הממונה על ההגבלים העסקיים" ו"פטור הסוג למובילים באוויר", בהתאמה), אשר פוטרים סוגים שונים של הסדרים בין מובילים אוויריים מן הצורך באישור פרטני מראש, במטרה למנוע החלה גורפת ובלתי רצויה של פרק ההסדרים הכובלים על אלפי הסדרים אשר יוצרים את הבסיס לפעילות התעופה מישראל ואליה ואינם מסכנים את התחרות.

פטור הסוג למובילים באוויר עוסק במגוון רחב של הסדרים ופטר מדרשת אישור פרטני מראש הסדרים מסחריים ותפעוליים שונים.

ביום 28 בנובמבר 2013 פורסמו על ידי רשות ההגבלים העסקיים כללי ההגבלים העסקיים (פטור הסוג להסדרים בין מובילים באוויר) (מס' 2), התשע"ד-2013 ("פטור הסוג החדש")

המחדשים ומתקנים את פטור הסוג למובילים באוויר, אשר פורסם באוגוסט 2008. פטור הסוג החדש מותיר על כנם את ההסדרים המשפטיים שנקבעו בפטור הסוג הקודם, למעט בכל הקשור להסדרי חכירה בין מובילים אוויריים. ביחס להסדרים אלה, קובע פטור הסוג החדש דרישות שונות לתחולתו, תוך הבחנה בין חכירות יבשות לרטובות, בין החכרת מטוס להובלת מטען לבין חכירות אחרות, ובין חכירות הנעשות בין מובילים ישראליים לבין חכירות הנעשות בין מוביל ישראלי למוביל זר.

ביום 22 בנובמבר 2017 נכנס לתוקפו תיקון לכללי ההגבלים העסקיים (פטור סוג להסדרים בין מובילים באוויר שעניינם שיווק קיבולת טיסה ליעדים הכפופים להסכמי שמיים פתוחים), התשע"ג – 2012 ("פטור הסוג שמיים פתוחים"), אשר פוטרים מקבלת אישור פרטני מראש להסדרי שיווק קיבולת טיסה (לרבות הסדר קוד משותף) בהתקיים התנאים הבאים: (א) עניינו של ההסדר בקווי תעופה שחל לגביהם הסכם "שמיים פתוחים"; (ב) ההסדר אינו מגביל את התחרות בחלק ניכר של השוק המושפע ממנו או עלול להגביל את התחרות בחלק ניכר משוק כאמור, אך אין בו כדי לפגוע פגיעה משמעותית בתחרות בשוק כאמור; (ג) עיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה והוא אינו כולל כבילות שאינן נחוצות למימוש עיקרו. בהתאם לתיקון פטור הסוג שמיים פתוחים, צדדים להסכם העומד בתנאי הפטור, לא נדרשים עוד למסור לממונה על ההגבלים העסקיים הודעה על קיומו של ההסדר.

פטור BSP

ביום 7 בנובמבר 2013, פרסם הממונה על ההגבלים העסקיים את החלטתו בדבר מתן פטור מאישור בית הדין להסדר כובל שצדדים לו יאט"א וחברות התעופה ואשר עניינו תכנית ה-BSP (Billing and Settlement Plan) וזאת לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים ("הפטור"). ענינו של ההסדר הינו התקנה ושימוש של מערכת סליקה מרכזית ממוחשבת המסדירה את תהליכי ההתחשבות והתשלום בין סוכני הנסיעות מורשי יאט"א וחברות תעופה שהצטרפו להסדר באמצעות תכנית ה-BSP. תוקפו של הפטור הינו עד ליום 7 בנובמבר 2018. בין היתר, קבועים בפטור תנאים בקשר עם התנאים שנקבעו: חובת יאט"א לחבר את כל סוכני הנסיעות החפצים בכך למערכת ה-BSP ולנהוג באופן בלתי מפלה בין סוכני הנסיעות, מגבלות על העברת מידע, הגבלות על היכולת לנתק סוכן נסיעות מן התוכנית, היכולת של סוכני נסיעות שלא לשלם סכומים השנויים במחלוקת ועוד. כמו כן, נקבע כי במצבים בהם חברת התעופה מושעת מהסדר ה-BSP בשל קשיים פיננסיים אין לאפשר לסוכני הנסיעות לקזז סכום שנוי במחלוקת המיוחס לאותה חברה ובמקביל אין לחייב סוכן לשלם סכום אותו חייב לאותה חברה תעופה באמצעות התכנית.

החלטות והליכים בנושא מונופולין

ביום 27 באוקטובר 2005, פרסם הממונה על ההגבלים העסקיים הכרזה לפי סעיף 26(א) לחוק ההגבלים העסקיים על החברה כבעלת מונופולין בהטסת נוסעים רגישי זמן ורגישי מחיר בשוקי התעופה האזרחית ליעדים: יוהנסבורג, הונג קונג, בנגקוק ומומבאי.

ביום 9 בספטמבר 2012, פרסם הממונה על ההגבלים העסקיים, הכרזה לפי סעיף 26(א) לחוק ההגבלים העסקיים על החברה כבעלת מונופולין במתן שירותי אבטחת תעופה בחוץ לארץ, על פי הנחיות מקצועיות הניתנות לחברות תעופה בהתאם להוראות החוק להסדרת הביטחון בגופים ציבוריים, התשנ"ח-1998 ועל פי חוק הטיס (בטחון בתעופה האזרחית), התשל"ז-1977, לגבי נוסעים ומטען בטיסות נוסעים.

(ז) **הוראות חקיקה החלות על החברה כ"חברה מעורבת"**

לפרטים בדבר הוראות חקיקה החלות על החברה כ"חברה מעורבת" ראו סעיף זה בדוח התקופתי של החברה לשנת 2013.

(ח) **חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), התשע"ב-2012**

חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), התשע"ב-2012 מאמץ, תוך התאמות ושינויים מסוימים, את עקרונות תקנת האיחוד האירופי 261/2004 הקובעת תנאים לדחיית נוסעים מטיסות, עיכובים בטיסות וביטול טיסות. החוק חל על כל הטיסות (סדיר ושכר) היוצאות מישראל וכן על טיסות נכנסות לישראל. בהתאם לחוק, במקרים של ביטול טיסה, עיכוב בטיסה, סירוב להעלות נוסע לטיסה ושינוי מחלקת ההושבה למחלקה נמוכה יותר, בכפוף לקיום התנאים והנסיבות שקבע החוק, יהיה נוסע זכאי להטבות כגון סיוע, השבת תמורה, כרטיס טיסה חלופי ואף פיצוי כספי.

נכון למועד פרסום הדוח, מונחת על שולחנה של הכנסת הצעת חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה) (הוראות שונות), התשע"ו - 2016, אשר מרחיבה את החוק הקיים במספר נושאים וביניהם, הנפקת כרטיס טיסה תוך 72 שעות ממועד התשלום בגין, חובת מסירה אקטיבית של דפי מידע ללקוח, מתן אפשרות ללקוח לבחור קבלת פיצוי על פי הדין הישראלי או הדין זר, להטלת הסמכות לאכיפת החוק על הרשות להגנת הצרכן וסחר הוגן. נכון למועד הדוח, טרם התקבלה הצעת החוק ואין וודאות לגבי נוסחה הסופי, ככל שתתקבל ולפיכך, למועד זה, החברה אינה יכולה להעריך את השפעת הצעת החוק על החברה.

(ט) **שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלויות**

בפרק השלישי לתקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלויות (הסדרת נגישות לשירותי תחבורה ציבורית), התשס"ג - 2003 נקבעו הוראות בקשר לחובת הסדרת עזרים לאנשים עם מוגבלות בתובלה אווירית המטילות על מובילים אוויריים חובות שונות.

(י) **הגנה על הפרטיות**

בחודש מאי 2018 צפויות להיכנס לתוקף תקנות הגנת הפרטיות (אבטחת מידע), התשע"ז-2017 ("התקנות"), אשר יחולו על החברה, ואשר מחילות חובות אבטחת מידע על מי שהינו בעלים של מאגרי מידע, לרבות בהיבטי ניהול ותיעוד, ביצוע סקר סיכונים ומבדקי חדירה, ביקורות תקופתיות ועוד ומחיל לראשונה בישראל חובה דיווח בגין אירועי אבטחת מידע חמורים. החברה נערכת ליישום התקנות.

בחודש מאי 2018 צפויות להיכנס לתוקף תקנות הגנת הפרטיות האירופאיות (Regulation (EU) 2016/679 הידועות בשם General Data Protection Regulation (GDPR), אשר קובעות חובות מוגברות בכל הנוגע להגנה על פרטיות בקשר עם מידע פרטי של צדדים שלישיים באיחוד האירופי והסדרים חדשים בנושא שעשויים לצמצם את השימושים שהחברה רשאית לעשות במידע זה. תקנות אלו תחייבנה עריכת שינויים בתהליכי עבודה של החברה. החברה נערכת ליישום התקנות, בין היתר, על ידי בחינת אופן איסוף ועיבוד המידע הפרטי עליו חלות התקנות, כתיבת נהלים חדשים לגבי איסוף ועיבוד מידע זה אל מול נושאי המידע והטמעה וביצוע השינויים וההתאמות הנדרשים בתהליכי עבודתה בהתאם לתקנות.

יובהר, כי השלמת היערכות החברה לעמידה בתקנות תלויה בביצוע התאמות למערכות מידע המנוהלות הן על ידי החברה והן על ידי ספקים חיצוניים.

חלק מפעילויותיה של החברה מחייב קבלת רישיונות על פי חוק רישוי עסקים, התשכ"ח-1968, או קבלת היתרים מגורמים רגולטורים שונים. החל משנת 2003 הגישה החברה בקשות לרישוי עסקים לפעילות אשר עבורה נדרש רישוי. במסגרת הסדרת רישיונות העסק, החברה פועלת להסדרת כלל המבנים בתחומה, לרבות מבנים ישנים, אשר לא מצויים בידי החברה היתרי בניה בגינם מתקופת היות החברה חברה ממשלתית. החברה פועלת תוך תיאום עם נציגי משרד הפנים ומעסיקה יועצים מומחים לשם סיוע בהליך. במסגרת זו פועלת החברה על פי תכנית מסודרת לשם השלמת הליך קבלת היתרי הבניה והתאמתם למבנים הקיימים היום וכן הסדרת הרישיונות לניהול עסקי החברה. החל משנת 2008 התקבלו חמישה היתרי בנייה עבור מתחמים שונים הכוללים את מרבית המבנים אשר לא היה עבורם היתר בנייה. בנוסף, נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, החברה מצויה בהליכים של הגשת 4 בקשות לקבלת היתר בניה לארבעה מגרשים במתחם החברה בנתב"ג, אשר נמצאים בשלבים שונים של קבלת היתר בניה.

לצורך פעילותה, נדרשת החברה ל- 33 רישיונות עסק. נכון לחודש מרץ 2018, מחזיקה החברה ב- 18 רישיונות עסק לצמיתות, 11 רישיונות זמניים וכן 4 בקשות לחידוש הנמצאות בשלבי אישור.

לעניין חברת הבת כתית – לכתית יש 5 רישיונות עסק ורישיון למשקאות משכרים המתחדשים בהתאם לדרישות הועדה והרשויות.

לעניין חברת הבת תמ"מ - למפעל תמ"מ רישיון עסק שתוקפו עד לחודש מאי 2018 והחברה פועלת להארכתו.

יצוין כי פעילות ללא היתר בנייה ו/או רישיון עסק עלולה לגרום לכך שהחברה תיאלץ להפסיק את פעילותה במבנים או בעסקים, לפי העניין, בהם לא ניתנו הרישיונות הנדרשים, דבר אשר עשוי לגרום לפגיעה בהכנסות החברה. בנוסף פעילות ללא היתר בנייה ו/או רישוי עסק עשויה לגרום הליכים פליליים על פי חוק תכנון ובנייה, תשכ"ה - 1965 וחוק רישוי עסקים, תשכ"ח - 1968, כנגד החברה ומנהליה.

אי קבלת רישיונות והיתרים או אי עמידה בתנאים שנקבעו בהיתרים וההשלכות הנובעות מכך הינם מידע צופה פני עתיד, כהודרתו בחוק ניירות ערך, הכולל הערכות של החברה או תחזיות שלה נכון לתאריך הדוח. לפיכך, התוצאות בפועל של אי קבלת רישיונות עסק והיתרי בניה או אי קבלת היתרים מתאימים לפעילות החברה עשויות להיות שונות באופן מהותי מן התוצאות המוערכות או המשתמעות ממידע זה כתוצאה ממספר רב של גורמים, בין היתר, פעולות רשויות בקשר עם רישיונות, שינוי הוראות חוקיות או תפעוליות ותוצאות הליכים משפטיים.

תכניות אכיפה פנימיות

9.11.4

לחברה תכנית אכיפה פנימית בתחום דיני ניירות ערך ודיני התאגידים וכן תכנית אכיפה פנימית בתחום ההגבלים העסקיים. לפרטים ראו סעיף 6.2. לדוח הדירקטוריון. כמו כן, לחברה תכנית אכיפה פנימית בנושא מניעת תשלום שוחד לעובד ציבור זר.

רשיון להפעלה מסחרית

9.11.5

לחברה רשיון הפעלה מסחרית (מס' 1/88) שהוענק על ידי שר התחבורה והבטיחות בדרכים על פי חוק רישוי שירותי התעופה, התשכ"ג - 1963 ("החוק") וכולל הוראות כלליות לעניין הפעלת כלי טיס, לרבות החובה להפעיל טיסות על פי רשיון, חובת קיום הוראות הדין ושמירה על בטחון המדינה ובטיחות הטיס. הרשיון תקף כל עוד לא בוטל או הותלה על ידי שר התחבורה או רת"א.

ברשיון נקבעה הוראה לפיה בעל הרשיון יהיה "מפעיל ישראלי" כהגדרתו בחוק ונקבעו חובות לעניין הגשת דוחות ונתונים לרת"א.

השירותים שבעל הרשיון רשאי להציע ולבצע מצוינים בתוספת לרשיון ועיקריה הולכת נוסעים והובלת טובין בטיסות סדירות בין ישראל לבין נקודות במדינות חוץ ובין נקודות כאמור לבין עצמן. יציין, כי חלק מהנקודות לא מנוצל על ידי החברה בשל חוסר כדאיות כלכלית (ובהתאם רשאי שר התחבורה לבטל מינוי כאמור); הולכת נוסעים בין נתביג לאילת בטיסות הזנה (Feeder); הולכת נוסעים בטיסות פנים ארציות בקו נתביג-אילת; הובלת מטען באמצעות מטוסי מטען (All Cargo) בטיסות סדירות בין-לאומיות ובטיסות שכר בין-לאומיות; הולכת נוסעים והובלת טובין בטיסות שכר בין-לאומיות.

רשיון להפעלה אווירית

9.11.6

לחברה רשיון הפעלה אווירית (מספר 1/88) ("רשיון") המוצא מעת לעת על ידי רשות התעופה האזרחית שתוקפו עד ליום 31 בינואר 2019.

הרשיון קובע, בין היתר, כי המפעיל (אל על) רשאי לבצע הפעלה מסחרית מבצעית, כפי שמוגדר במפרטי ההפעלה המהווים חלק מהרשיון, בהתאם לספר העזר למבצעים של המפעיל ובהתאם לתקנות הטיס המפורטות ברשיון. מכח הרשיון, החברה רשאית להפעיל מטוסים גדולים לפי הפרק ה-13 של תקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה).

כלי הטיס של החברה הרשומים במפרטי ההפעלה הינם בעלי רישום ישראלי (בבעלות ישראלית או בבעלות זרה באישור רת"א ושר התחבורה ותבטיחות בדרכים). על המפעיל חלה חובת דיווח על כל שינוי ברשימת המטוסים המופיעה במפרטי ההפעלה, כגון מכירה, רכישה, החכרה ו/או חכירה, כאשר הדיווח לעיל יוגש לרת"א.

הסדרים רגולטוריים בינלאומיים

9.11.7

בתעופה האזרחית שולט העקרון האוניברסלי, לפיו כל מדינה היא ריבונית על המרחב האווירי שלה ועל כן - כל טיסה מסחרית אל או מעל מדינה כלשהי מחייבת היתר של אותה מדינה. ההיתר יכול שיתן במסגרת הסכם בילטרלי (כמקובל לגבי טיסות סדירות) או הסכם "שמיים פתוחים" או לגבי טיסה/ות אד-הוק.

ענף התעופה האזרחית הבינלאומית פועל במסגרת מערכת של הסדרים רגולטוריים הנוגעים לרוב ההיבטים התפעוליים של חברת תעופה ובמיוחד בנושא זכויות טיס, קיבולת מותרת, אחריות מוביל אווירי לנוקים (נוקי גוף ורכוש) וסטנדרטים של בטיחות טיסה, בטחון ורעש. מערכת הסדרים זו מורכבת מאמנות בינלאומיות, חוקים, תקנות והוראות מינהליות ובנוסף הסכמים בילטרליים ומולטילטרליים.

אמנת שיקגו

הבסיס הקיים להסדר הרגולטורי הבינלאומי בנושא התעופה האזרחית הבינלאומית הוא אמנת שיקגו משנת 1944. בעקבות האמנה הוקם הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית (ICAO), שהינו סוכנות של האו"ם. במסגרת ובחסות ICAO נקבעים סטנדרטים ונוהלים מומלצים בתחומים שונים של הפעילות התעופתית. זכויות להובלת נוסעים ומטען בתמורה בין מדינות ונושאים הקשורים בכך מוסדרים בהסכמים לתובלה אווירית או הסכמי תעופה (בילטרליים), המבוססים על הדדיות ומתן הזדמנות הוגנת ושווה לחברות התעופה של שתי המדינות.

אמנת קייפטאון

בחדש אוקטובר 2016 נתקבל אישורה של שרת המשפטים להתקדם עם אימוץ "אמנת קייפטאון" בחקיקה המקומית. אמנת קייפטאון הינה אמנה בינלאומית העוסקת בהבטחת זכויות של נושים, כדוגמת מממנים ומחכירים, על ציוד רב ערך, כדוגמת מטוסים ומנועים, אשר אין לו מושב קבע. האמנה נחתמה בשנת 2001 ונכנסה לתוקף בשנת 2006. מטרת האמנה היא להתגבר על הקושי בהבטחת זכויות מוגנות ובנות אכיפה על ידי נושים על אותו ציוד וקביעת הסדרים מיוחדים במקרים בהם נדרשת הבטחת זכויות הנושים ואיגודם לתוך אמנה בינלאומית. אימוץ האמנה יאפשר את פיתוחו של ענף התעופה בישראל ויעמיד את מדינת ישראל בשורה אחת עם הסטנדרטים המתקדמים של ענף התעופה הבינלאומי. האמנה טרם אומצה על ידי מדינת ישראל.

9.11.8 הסכמי תעופה ועקרונות התעופה האזרחית בישראל

9.11.8.1 הסכמי תעופה - כללי

רוב זכויות הטיס שעל פיהן מתירה מדינת ישראל לחברה להוביל נוסעים ומטען בקווים הבינלאומיים מעוגנות בהסכמי תעופה שבין ישראל ובין מדינות חוץ, ומיעוטן (בשל העדר הסכמי תעופה) בהסכמים שבין רשויות התעופה או בהסכמים מסחריים בין החברה לבין מוביל אווירי של המדינה השניה, הטעונים אישור רשויות התעופה של שתי המדינות. המרכיבים העיקריים בהסכמי תעופה כוללים, בין היתר, את זכויות הטיס המוענקות, קביעת מוביל נקוב והקיבולת המותרת.

רוב הסכמי התעופה שישראל צד להן ניתנים לסיום או ביטול בהודעה מוקדמת של שנה. בעקבות הודעה כני"ל מתנהל בדרך כלל מו"מ בין שתי המדינות לקביעת הסדר ביניים או תנאים חדשים לפני שפג תוקפו של ההסכם.

כאמור לעיל, ביום 10 ביוני 2013 נחתם בלוקסמבורג הסכם "השמיים הפתוחים" בין מדינת ישראל והאיחוד האירופי. במסגרת ההסכם, מתאפשר לכל חברות התעופה באיחוד האירופי להפעיל טיסות ישירות לישראל מכל מקום באיחוד האירופי וחברות התעופה הישראליות יכולות להפעיל טיסות לשדות תעופה בכל רחבי האיחוד האירופי. עם כניסתו לתוקף, ההסכם החליף את כל ההסכמים הביטורליים בין ישראל למדינות האיחוד וביטל את מרבית המגבלות על מספר המובילים, התדירויות, הקיבולת וסוגי המטוסים המורשים להוביל בין מדינת ישראל למדינות האיחוד האירופי. כמו כן, במהלך שנת 2017 נחתמו הסכמי תעופה חדשים בין ישראל ומספר מדינות נוספות, אשר מאפשרים כניסת מובילים נקובים נוספים ליעדים קיימים וחדשים וכן הגדלת התדירויות המותרות לחברות התעופה של הצדדים. לפרטים נוספים ראו סעיף 7.1.10 לעיל.

9.11.8.2 מוביל נקוב

בעבר, כל ממשלה העניקה לרעותה בהסכם תעופה את הזכות ליעד מוביל אווירי אחד או יותר מטעמה ("מוביל נקוב" - Designated Carrier). בשנים האחרונות חל שינוי בעקבות מתן רשויות למובילים ישראליים נוספים כ"מובילים נקובים" למספר יעדי טיסה, חלקם במקום החברה וכן בעקבות חתימת הסכם "השמיים הפתוחים" עם האיחוד האירופי, אשר למעשה מייתר את הצורך במינוי מוביל נקוב ליעדים הנכללים בהסכם זה.

9.11.8.3 בעלות ושליטה על מוביל אווירי

אין הסדר בינלאומי אחיד באשר לאחוז הבעלות והשליטה המעשית על מוביל אווירי שצריכים להיות בידי המדינה או אזרחיה. בהסכמי התעופה הביטורליים שמדינת ישראל צד להם נכללת הוראה, לפיה כל אחת מהמדינות המתקשרות שומרת לעצמה את הזכות להשעות או לבטל את ההיתר שניתן על

ידה לחברת תעופה של המדינה האחרת, אם "הבעלות העיקרית והשליטה בפועל" ("substantial ownership and effective control") אינן בידי המדינה האחרת או אזרחיה של מדינה האחרת. ההסכמים אינם כוללים הגדרות של מונח זה.

הפרקטיקה במדינות העולם המערבי הייתה בעבר לקבל את המינוי של חברת התעופה כמוביל נקוב כאילו היא כוללת בחובה הצהרה שהדרישה ל- Substantial ownership and effective control מתקיימת הלכה למעשה, ואם ימצא כי הדרישה חדלה להתקיים, תידרש אותה מדינה לתיקון המצב.

הסכם ה"שמיים הפתוחים" עם האיחוד האירופי עידכן את הסעיפים המתייחסים לבעלות ושליטה ומאפשר לחברות תעופה שהבעלות והשליטה עליהן היא באחת ממדינות האיחוד האירופי, להפעיל טיסות מכל יעד במדינות האיחוד לישראל.

9.11.8.4 קיבולת (Capacity)

ברוב הסכמי התעופה שישראל צד להם היתה הגבלה על הקיבולת או התדירות המרבית שמותר לכל חברת תעופה להציע בקווי הטיסה המוסכמים כדי להבטיח שוויון הזדמנויות למובילים האזרחיים של שתי המדינות שנקשרו בהסכם תעופה. כאמור לעיל, הסכם "השמיים הפתוחים" שנחתם בין ישראל ומדינות האיחוד האירופי מבטל בהדרגה את המגבלות שהיו נהוגות ביחס למספר המובילים, תדירויות, קיבולת וסוגי המטוסים.

9.11.8.5 תעריפי טיסה

יאט"א מפרסמת תעריפים המבוצעים על ממוצע המחירים לטיסות בקווים הבינלאומיים ("Flex Fares"). תעריפים אלה מאפשרים לנוסע לרכוש כרטיס טיסה בחברה אחת ולנצל אותו לטיסה או לטיסות נוספות בחברות אחרות (במסגרת הסכמי Interline). בנוסף לתעריפי ה-Flex Fares, עליהם קיים פיקוח של רשויות התעופה, רשאית החברה לקבוע תעריפים מיוחדים באופן חד צדדי.

בפועל, רוב כרטיסי הטיסה וקיבולת המטען נמכרים בתעריפים המיוחדים שפורסמו ע"י חברות התעופה בתנאים שונים בהתאם לתעריפים השונים, כאשר לכל מחלקת רישום כאמור, ביקוש שונה ותנאים שונים בתקופות שונות של השנה.

החברה נוהגת כמקובל בענף, תוך התאמת מדיניותה לתנאי השוק. חלק ניכר מהכנסות החברה נובע ממכירות בתנאים אלה.

יצויין כי החל מחודש נובמבר 2018, יאט"א תחדל לפרסם את תעריפי ה-Flex Fares. היות ומדיניות החברה בקביעת התעריפים נקבעת על פי תנאי השוק, החברה מעריכה כי הדבר לא צפוי להשפיע על התנהלותה בקביעת התעריפים.

תעריפי טיסות שכר נקבעים בצורה שונה מתעריפי הטיסות הסדירות. כל מארגן מחוייב לשלם למוביל האווירי עבור הקיבולת (מספר המושבים) שרכש והוא קובע לעצמו את המחיר למושב, בדרך כלל מחיר לחבילה כולל טיסה וסידורי קרקע. מארגן המבקש אישור להפעלת טיסה או סדרת טיסות שכר צריך לציין את המחיר המוצע לציבור ולקבל אישור לביצוע הטיסות ומחיריהן מרשויות התעופה של המדינות הנוגעות בדבר.

9.11.9	<u>מדיניות התעופה האזרחית הבין-לאומית של ישראל</u>
	בשנים האחרונות, מיושמת במדינת ישראל מדיניות של ליברליזציה גוברת בענף התעופה, "שמיים פתוחים", במטרה לעודד ולהגביר את תנועת התיירות לישראל על ידי הגברת התחרות בין חברות התעופה.
	לפרטים נוספים בנוגע למדיניות השמיים הפתוחים ראו סעיף 7.1.10 לעיל.
9.11.10	<u>מניית המדינה המיוחדת</u>
9.11.10.1	בסמוך לפרסום תשקיף 2003 הקצתה החברה למדינה "מניית מדינה מיוחדת". הזכויות המוענקות למחזיק במניית המדינה המיוחדת מפורטות בתקנון החברה, אשר אף מפרט את העניינים החיוניים של המדינה בחברה, אשר יש להגן עליהם באמצעות מניית המדינה המיוחדת. עניינים חיוניים אלה הינם:
	✓ שמירה על קיום החברה כתורה ישראלית כדי שהדין הישראלי ימשיך לחול עליה, לרבות החקיקה המאפשרת גיוס ציוד לצרכי בטחון והחקיקה לשעת חירום, וכדי שיתקיימו בה התנאים הנדרשים לשמירה על רשיון ההפעלה וזכויות הטייס שלה. ✓ שמירת האפשרות להבטיח כי כושר התפעול ויכולת ההטסה של נוסעים ומטען בחברה לא יקטנו מתחת לקיבולת המפורטת בתקנון החברה, כדי לאפשר למדינה שימוש אפקטיבי בנכסים חיוניים, בשעת חירום או לצרכי בטחון כפי שייקבעו מעת לעת על ידי הגורמים המוסמכים לכך והכל כמפורט בתקנון החברה. ✓ מניעה מגורמים עוינים למדינת ישראל או מגורמים העלולים לפגוע בעניינים החיוניים של המדינה או בענייני חוץ או בטחון של המדינה או בקשרי האוויר של ישראל עם מדינות חוץ, או מגורמים הנמצאים ו/או העלולים להימצא בניגוד עניינים מהותי העלול לפגוע באחד מן העניינים המפורטים לעיל, מלהיות בעל עניין בחברה או בעל השפעה כלשהי בדרך אחרת על ניהולה. ✓ מילוי אחר הוראות וסידורי הבטחון החלים, או שיחולו מכוח החלטות ממשלה או מכוח כל דין בתחומי אבטחת הטיסות, הנוסעים, הכבודה, המטען והדואר, בארץ ובחו"ל, ובכלל זה ביחס לפעילות החברה בחו"ל ולשיתוף פעולה הנדרש מהשלטונות המקומיים בחו"ל בתחומים האמורים; בתחום סיווג בטחוני של עובדים ונותני שירותים לחברה; ובתחום של אבטחת מידע מסווג והגנה על ידע אבטחתי.
9.11.10.2	המחזיק במניית המדינה המיוחדת היא מדינת ישראל באמצעות שר או שרים. לשם שמירה על אינטרסים חיוניים אלה נקבעו במניית המדינה המיוחדת הוראות בנושאים הבאים:
	✓ הוראות לשמירת קיום החברה כתורה ישראלית, לרבות מגבלות בדבר אזרחות, תושבות וסיווג בטחוני של נושאי משרה בחברה; ✓ הוראות בדבר מילוי אחר הוראות וסידורי בטחון; ✓ הוראות בדבר זכויות בידע אבטחתי ומידע מסווג בחברה; ✓ הוראות בדבר דיונים בחברה בנושאי בטחון; ✓ הוראות בדבר עיון במסמכי החברה ומידע; ✓ הוראות בדבר שמירת קיבולת ההטסה מינימלית - החברה אינה רשאית לעשות עסקאות מסוימות במטוסיה, ללא אישור המחזיק במניית המדינה המיוחדת, אם כתוצאה מעסקאות אלה עלולה לקטון קיבולת ההטסה של החברה מתחת לרף שנקבע במניית המדינה המיוחדת.

- ✓ רכישת השפעה או מעמד בחברה טעונה הסכמת המדינה - בהתאם לתקנון החברה, עסקאות במניות החברה בשיעורים מסוימים לא יקנו כל זכות הנובעת מהחזקה ו/או רכישה של מניות בחברה כלפי החברה ללא הסכמתו בכתב מראש של המחזיק במניית המדינה המיוחדת (המדינה באמצעות השרים שקבעה הממשלה). התקנון קובע הסדר מפורט בדבר אופן הגשת הבקשה לקבלת אישור להחזקה במניות החברה, במקרה שאישור כזה נדרש כאמור.
- ✓ הוראות בדבר קבלת אישור להצבעה באסיפה כללית - זכות הצבעה באסיפה כללית טעונה אישור החברה. לא יינתן אישור להצביע באסיפה הכללית כאשר נתקיימו הנסיבות בהן נדרשת הסכמת מחזיק מניית המדינה המיוחדת וזו לא ניתנה. התקנון אף קובע הוראות מיוחדות במקרים בהם קיים חשש סביר כי החזקות של זרים במניות החברה יפגעו בזכויות הטיס של החברה או ברשיון ההפעלה שלה.

9.11.10.3 כל שינוי, לרבות תיקון או ביטול, בהוראות תזכיר ותקנון החברה הנוגעות לזכויות המוקנות ו/או הצמודות למניית המדינה המיוחדת ולמחזיק בה, יהא חסר תוקף כלפי החברה, בעלי מניותיה וצד ג' כלשהו, ללא הסכמת המחזיק במניית המדינה המיוחדת בכתב ומראש.

9.11.11 תקינה

מערך התחזוקה של החברה הוסמך על ידי מכון התקנים הישראלי לתקן איכות ISO 9001. כמו כן, הוסמך מערך התחזוקה של החברה כמכון בדק מאושר על ידי רשות התעופה האזרחית בישראל וכן על ידי רשות התעופה הפדראלית ארה"ב (FAA). בנוסף, מערך תחזוקת הקו של החברה מאושר על ידי הסוכנות האירופית לבטיחות בטיסה של איגוד מדינות אירופה (EASA).

IOSA

החברה נמצאת בתהליך מתקדם של הכנה לביקורת תקני בטיחות של יאט"א הנקראת IOSA - IATA Operational Safety Audit. הביקורת משלבת בתוכה את דרישות הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית ("ICAO") וכוללת את תקני מערכת ניהול הבטיחות. תקן IOSA הוא תקן בינלאומי בתחומי התפעול, בטיחות ואיכות בחברות תעופה, כאשר קבלת תו התקן האמור מעמידה את החברה בשורה הראשונה של חברות התעופה בעולם בנושא בטיחות תעופתית ועמידה בביקורת הינה תנאי לחברות בארגון יאט"א.

ביקורת IOSA נערכת באופן סדיר על ידי סוקרי בטיחות מוסמכים מתוך החברה באופן מתמשך ובמחזוריות לאורך תקופה של 24 חודשים ונבחנת בסוף התהליך על ידי יאט"א. במהלך שנת 2016 החברה עמדה בהצלחה בביקורת ובדרישות IOSA ובהתאם, חודש רישום תקינת הבטיחות של החברה לשנתיים נוספות, עד אוקטובר 2018.

במהלך שנת 2017 החלה החברה בביצוע סקר מקיף באגפים התפעוליים השונים של החברה, זאת במסגרת היערכות החברה להטמעת תכנית ביקורת IOSA ובחודש יוני 2018, צפוי הסקר להיבחן על ידי יאט"א, כאשר עמידה בביקורת IOSA תבטיח את רישום תקינת הבטיחות של החברה לשנתיים נוספות, עד אוקטובר 2020.

יצוין כי אי עמידה בביקורת IOSA עלול לגרום לאובדן מעמדה של החברה כחברה ביאט"א וכפועל יוצא, להטלת מגבלות תפעוליות על החברה. לפרטים אודות הסיכונים בתחום פגיעה בבטיחות טיסה או ביטחון טיסה ראו סעיף 9.18 להלן.

כמו כן, קיים בחברה מערך "אירוע משברי", בנוי ומתורגל על פי הנחיות יאט"א. החברה מבצעת תרגילי "אירוע משברי" בהיקף כלל חברתי אחת לתקופה (תרגיל כלל חברתי אחרון בוצע בשנת 2017) וכן מעדכנת את נהליה בהתאם להתפתחות העולמית בנושא (עלונים, כנסים ומדיה מקצועית).

מערך התחזוקה בחברה מבוקר על ידי אגף ביקורת והבטחת איכות פנימי במכון הבדק של החברה. כמו כן, מכון הבדק בחברה מפוקח על ידי הממונה על כשירות אווירית נמשכת מטעם החברה, אשר אחראי לכשירות האווירית הנמשכת של מטוסי החברה וכן אחראי לוודא שפעולות הבדק במטוסים המבוצעות על ידי מכון הבדק מתבצעות לפי תוכנית האחזקה המאושרת על ידי רשות התעופה האזרחית.

ענף התעופה האזרחית, ובעיקר בנתיבים לישראל וממנה, מהווה יעד להתנכלויות של גורמים שונים, ובעיקר של ארגוני טרור בכל רחבי העולם. החברה נוקטת פעולות אבטחה מיוחדות, בהנחיית הגורם הממלכתי המופקד על נושא זה.

השתתפות המדינה בהוצאות אבטחת התעופה

החברה מספקת את שירותי אבטחת התעופה לכל חברות התעופה הישראליות בטיסותיהן הנכנסות לישראל, כאשר משרד החוץ מעסיק את מרבית עובדי הבטחון במצבת כח האדם של מערך אבטחת התעופה הישראלית. בסוף שנת 2017 ותחילת שנת 2018 משרד החוץ ביקש להגביל, בין היתר, את גיוס העובדים החדשים המועסקים על ידו וזאת חרף הגידול המשמעותי במספר הטיסות של חברות התעופה הישראליות. מגבלה זו העלתה חשש כי החברה לא תוכל לספק את שירותי אבטחת התעופה הנדרשים לשם ביצוע כלל הטיסות הישראליות הנכנסות לישראל וכי עקב כך יבוטלו כ-1,000 טיסות של חברות התעופה הישראליות אשר תוכננו לעונת קיץ 2018, לרבות סדרות שלמות של טיסות ויעדים שחברות התעופה הישראליות כלל לא יוכלו לטוס אליהם. בסוף פברואר 2018 הגיעו משרד החוץ והחברה להבנות בנושא ומשרד החוץ הסיר את המגבלה כאמור, לגבי שנת 2018 ולגבי שנת 2019 ואילך נקבע, כי יתקיימו דיונים עם גורמי הממשלה הרלוונטיים בקשר לאופן ההעסקה כאמור.

לפרטים נוספים בדבר החלטות הממשלה בנושא שיעור השתתפות המדינה בהוצאות אבטחת התעופה ראו סעיף זה בדוח התקופתי של החברה לשנת 2013.

ביום 18 בדצמבר 2013 נתקבל אישור גורמי המדינה בדבר העלאת השתתפות המדינה בהוצאות הביטחון של חברות התעופה הישראליות כך ששיעור השתתפות המדינה יעמוד על 97.5%. על פי הודעת הגורמים במדינה, האישור להעלאת שיעור ההשתתפות כאמור חל רטרואקטיבית מיום 16 ביולי 2013, המועד בו אושר על ידי המדינה כי נתקיימו התנאים שנקבעו בהחלטת הממשלה מספר 82 ליישום הסכם "השמיים הפתוחים" באופן המזכה את חברות התעופה הישראליות בשיעור ההשתתפות המוגדל.

בעניין זה, יצוין כי נכון למועד הדוח, טרם אישר משרד האוצר את דרישת אגף הביטחון של אל על להגדלת תקציב הביטחון לשנת 2018 כתוצאה מהגידול הצפוי בפעילותן של חברות התעופה הישראליות זאת כפועל יוצא של הסכם "השמיים הפתוחים" עם האיחוד האירופי. ככל שהתקציב כאמור לא יאושר במלואו על ידי הגורמים הרגולטורים הרלבנטיים, עלול להיווצר קושי בפעילותן של חברות התעופה הישראליות ובכללן החברה.

יישום החלטת הממשלה ביחס להשתתפות בשיעור של 97.5% בהוצאות אבטחת התעופה של חברות התעופה הישראליות, והשפעתה האפשרית על פעילותה של החברה ותוצאותיה הכספיות הינם מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך. אופן ומידת יישומה של החלטת הממשלה בפועל, קבלת מימון הוצאות הביטחון בשיעור המעודכן ובהתאם לגידול בפעילותן של חברות התעופה הישראליות עשויים להתבצע בפועל באורח שונה מכפי שהוערך, בין השאר עקב מגבלות

רגולטוריות, מגבלות כלכליות, בין היתר, בשל הצורך ברכישת ציוד לצרכי הפעלת קווי תעופה נוספים, שינויים במצב הביטחוני, הכלכלי והגיאופוליטי והשפעתם על התחרות וכן שינוי החלטות ממשלה.

להלן פירוט ההוצאות הישירות לאבטחת נוסעי החברה, מטוסיה ועובדיה, תוך חלוקה לחלק הממומן על ידי החברה וחלק הממומן על ידי המדינה:

מימון המדינה (באלפי דולר)	חלק החברה (באלפי דולר)	סה"כ (באלפי דולר)
2017	163,060	4,028
2016	141,772	3,465
2015	129,216	3,208

מערכות מיגון למטוסים

במהלך שנת 2017 התקינה החברה, כקבלן משנה של חברת אלביט מערכות אלקטרו-אופטיקה אלאופ בע"מ ("אלאופ"), מערכת מיגון בחלק ממטוסי החברה, זאת בהתאם להסכם שנחתם ביום 30 בספטמבר 2014 בין החברה לבין אלאופ, לפיו תשמש החברה כקבלן משנה לביצוע התקנת מערכות המיגון במטוסי החברה ובמטוסי חברות התעופה הישראליות האחרות. במהלך שנת 2018 צפויה החברה להמשיך בתהליך התקנת מערכות מיגון במטוסים נוספים.

לפרטים נוספים אודות ההסכם שנחתם בין החברה לבין אלאופ וכן אודות ההסכם שנחתם בין החברה לבין מדינת ישראל לעניין השתתפות המדינה בהוצאות התקנת מערכות המיגון במטוסים, ראו סעיף זה בדוח התקופתי של החברה לשנת 2014.

שירותי אבטחה לחברות תעופה ישראליות

כאמור, החברה מספקת שירותי אבטחה לחברות תעופה ישראליות, תמורת החזר הוצאותיה הנ"ל של החברה. ההתחשבות בגין שירותים אלה הוסדרה באמצעות "מחירון שכר", אשר עודכן בשנת 2015 וחל רטרואקטיבית משנת 2013 וכן בהתאם לסיכום בנושא בטחון שנערך עם משרד האוצר והחלטות הממשלה מספר 4026 ומספר 82 (מהשנים 2011 ו- 2013) לעניין מתן שירותי אבטחת תעופה על ידי החברה.

הפעלה בשעת חירום ולמטרות תיוניות

9.11.14

חוק שירות עבודה בשעת חירום, התשכ"ז-1967, מקנה לשר העבודה בהתייעצות עם שר הבטחון ובשעת לחימה לשר הבטחון בהתייעצות עם שר העבודה - סמכות לאשר מפעל כ"מפעל תיוני", משמעו, להפעיל את חברות התעופה הישראליות, ובכללן החברה, לצורכי הגנת המדינה או בטחון הציבור או לקיום אספקה או שירותים תיוניים.

החברה אושרה כ"מפעל תיוני". האישור מתחדש מידי פעם בפעם לפי בקשת החברה. תוקף האישור הקיים הוא עד ליום 31 בדצמבר 2019.

חוק שירות עבודה בשעת חירום, התשכ"ז-1967, מקנה לשר העבודה סמכות לאחר שאושרה החברה כ"מפעל תיוני" לקרוא בצו את כל העובדים לשירות עבודה תיוני.

חוק רישום ציוד וגיוסו לצבא הגנה לישראל, התשמ"ז-1987, מקנה לשר הביטחון, אם הוא משוכנע שבטחון המדינה מחייב זאת, סמכות להכריז בצו על הצורך בגיוס ציוד (הכולל כלי טיס). החוק מתייחס לציוד שיהיה ברשות החברה בזמן חירום. החוק מחייב את המדינה בתשלום דמי שימוש בעד הציוד שגוייס ואם בתקופת הגיוס נגרם לציוד נזק - גם פיצויים בשל הנזק.

צו החברות הממשלתיות (הכרזה על אינטרס חיוני למדינה באל על נתיבי אויר לישראל בע"מ), תשס"ה-2004, קובע כי למדינה אינטרס חיוני בקשר לחברה, לאפשר שימוש אפקטיבי בנכסים חיוניים, 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 ישראלים, ובישראל אנשי צוות קרקע ישראלים, 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 ביטחוני.

בנוסף לכך, קיימים הסדרים בין החברה לבין המדינה לגבי הטסות לצרכי בטחון המדינה או בעיתות חירום וכן לגבי הטסות לצרכים מיוחדים אחרים, לרבות התמורה בגין על בסיס מסחרי.

חוק הפיקוח על מצרכים ושירותים, התשי"ח - 1957, מקנה לשר, שהוסמך לכך על ידי הממשלה, סמכות להוציא "צו אישי" או "צו כללי" לעשייה, בין היתר, של "פעולה חיונית" להגנת המדינה, לביטחון הציבור, לקיום אספקה או שירותים סדירים. פעולה כנ"ל כוללת, בין היתר, חובה להפעלת מפעל או לעשות כל שירות בר-פיקוח.

הסכמים מהותיים

9.12

הצטיידות במטוסי 787

במסגרת מימוש תוכנית ההצטיידות של החברה במטוסים רחבי גוף, התקשרה החברה בהסכמי רכישה וחכירת מטוסים וכן בהסכמים לרכישת מנועים וקבלת שירותי אחזקת מנועים כמתואר בדיווחי החברה מיום 10 בספטמבר 2015 (מספר אסמכתא 2015-01-118524), מיום 29 באוקטובר 2015 (מספר אסמכתא 2015-01-144525), מיום 22 בפברואר 2016 (מספר אסמכתא 2016-01-032578), מיום 12 בספטמבר 2016 (מספר אסמכתא 2016-01-122074) ומיום 18 בינואר 2018 (מספר אסמכתא 2018-01-006682) וכמפורט להלן:

רכישת מטוסי 787 מחברת בואינג

ביום 29 באוקטובר 2015, חתמה החברה עם בואינג על הסכם לרכישת 4 מטוסי דרימליינר חדשים מדגם 787-9 וכן 5 מטוסי דרימליינר חדשים מדגם 787-8 ("הסכם הרכישה" ו"המטוסים" או "המטוסים בבעלות", בהתאמה). בהתאם להסכם הרכישה, הוענקו לחברה תנאים המאפשרים גמישות ביחס למועדי קבלת המטוסים באופן המאפשר התאמה לדרישות החברה כפי שיהיו, מעת לעת, ביחס לצי המטוסים שלה, לרבות זכויות המרה למטוסים מדגמי בואינג אחרים.

כמו כן, הוענקו לחברה אופציות לרכישת 7 מטוסים נוספים מדגם בואינג 787-10 ("מטוסי האופציה") ובלבד שמועד מסירתם יהא לא מאוחר מיום 31 בדצמבר 2023. החברה שילמה מקדמות בלתי חוזרות בגין מטוסי האופציה בסכום לא מהותי. בנוסף, במצב בו תחליט החברה לממש איזה ממטוסי האופציה, הרי שבמועד כל מימוש תעמוד לחברה זכות לרכישת אופציה נוספת לרכישת מטוס מדגם 787-10, עד לסך של 6 מטוסים נוספים ("מטוסי האופציה הנוספים"). החברה תידרש לשלם מקדמה בלתי חוזרת בסמוך למועד רכישת האופציה כאמור. מטוסי האופציה ומטוסי האופציה הנוספים, ככל שימומשו, צפויים להתקבל בין השנים 2020 עד 2023.

יצוין כי על פי הסכם הרכישה קיימות לחברה אפשרויות לביטול רכישת חלק מהמטוסים וביחס למטוסי האופציה ומטוסי האופציה הנוספים, קיימות זכויות המרה למטוסים מדגמים אחרים של מטוסי 787. בנוסף, קיימת לחברה אופציה למימון גיבוי מבואינג של עד שבעה מטוסים בתנאים הקבועים בהסכם.

ביום 23 בפברואר 2017 התקשרה החברה עם בנק זר בהסכם לקבלת מימון לתשלומי מקדמות בסך של כ- 55 מיליון דולר לשני מטוסי דרימליינר מדגם 787-9. לפרטים נוספים ראו דיווחים מיוחדים שפרסמה החברה ביום 1 בדצמבר 2016 (מס' אסמכתא: 2016-01-135754) וביום 26 בפברואר 2017 (מספר אסמכתא 2017-01-019053) ונספח א' לדוח הדירקטוריון.

ביום 23 בפברואר 2018 התקשרה החברה עם בנקים זרים בהסכמים לקבלת מימון בסך של 135 מיליון דולר לרכישת מטוס דרימליינר מדגם 787-9. לפרטים נוספים ראו דיווחים מיוחדים שפרסמה החברה ביום 10 בינואר 2018 (מספר אסמכתא 2018-01-004378) וביום 25 בפברואר 2018 (מספר אסמכתא 2018-01-014877) ונספח א' לדוח הדירקטוריון.

787 מכירת מטוסי

בנוסף להסכם הרכישה, חתמה החברה עם שלוש חברות זרות על הסכמים לחכירה של שמונה מטוסי דרימליינר חדשים מדגם 787-9 וכן שני מטוסי דרימליינר חדשים מדגם 787-8 (אשר נרכשו כאמור מבואינג במסגרת עסקת רכישת מטוסי 787 כמפורט מעלה) אשר יוחכרו לחברה במסגרת הסכם למכירה וחכירה מחדש (Sale & Lease Back) כמתואר להלן, (להלן: "המטוסים החכורים"), לתקופות של 12 שנים עם אופציות להארכה כמפורט להלן:

✓ בחודש דצמבר 2015, חתמה החברה על הסכמים לחכירה יבשה של שני מטוסי בואינג חדשים מדגם 787-9 עם חברה זרה ראשונה. תקופת החכירה היא ל-12 שנים כאשר לחברה אפשרות יציאה מוקדמת לאחר 10 שנים בכפוף למתן הודעה מוקדמת ותשלום דמי יציאה, על פי התנאים הקבועים בהסכם.

לחברה קיימת אופציה להארכה של הסכם החכירה ביחס לכל מטוס לתקופות של שנתיים כל פעם עד לתקופה כוללת של שש שנים או עד למועד ביקורת C-Check הבא של המטוס וזאת בהודעה של 12 חודשים מראש לפני סיום ההסכם.

בנוסף, חתמה החברה על מזכר הבנות לאופציה לחכירת שני מטוסי בואינג חדשים מדגם 787-10 לתקופה של 12 שנים (עם זכויות המרה למטוסי בואינג מדגם 787-9), למימוש עד לחודש נובמבר 2018 (עם זכויות לדחיית מועדי המימוש). ככל שתמומש האופציה, מטוסים אלו צפויים להימסר לחברה במהלך שנת 2020 או שנת 2021, בכפוף לזמינות היצרן.

✓ בחודש פברואר 2016, חתמה החברה על הסכמים לחכירה יבשה של מטוס בואינג חדש מדגם 787-9 ושני מטוסי בואינג חדשים מדגם 787-8 עם חברה זרה שנייה. תקופת החכירה היא ל-12 שנים, כאשר לחברה אפשרות לבטל את ההסכם ביחס למטוסי בואינג מדגם 787-8 לאחר מתן הודעה מוקדמת, על פי התנאים הקבועים בהסכם. לחברה קיימות אופציות להארכה של הסכם החכירה ביחס לכל מטוס לתקופות של שלוש שנים כל פעם עד לתקופה כוללת של שש שנים וזאת בהודעה של 24 חודשים מראש לפני סיום ההסכם.

יצוין כי בחודש נובמבר 2017, חתמה החברה עם אותה חברה זרה על הסכם להמרת שני מטוסים מדגם 787-8 שחכרה החברה במסגרת ההסכם מחודש פברואר 2016 כמתואר לעיל, למטוסי בואינג חדשים מדגם 787-9. בנוסף חתמה החברה על מזכר הבנות לקבלת אופציה לחכירת עד שני מטוסי בואינג חדשים מדגם 787-9 נוספים לתקופה של 12 שנים למימוש עד חודש יולי 2020.

בחודש ינואר 2018, התקשרה החברה עם אותה חברה זרה על הסכם לחכירה יבשה של מטוס בואינג חדש מדגם 787-9, אשר מועד מסירתו המתוכנן הינו במהלך הרבעון השלישי

לשנת 2019. תקופת החכירה היא ל- 12 שנים, כאשר לחברה קיימות אופציות להארכה של ההסכם לתקופות של שלוש שנים כל פעם עד לתקופה כוללת של שש שנים, זאת בהודעה של 24 חודשים מראש לפני סיום ההסכם.

✓ בחודש ספטמבר 2016, חתמה החברה עם חברה זרה שלישית על הסכמים למכירה וחכירה מחדש (Sale & Lease Back) ביחס לשניים ממטוסי ה- 787-8 החדשים, אשר נרכשו כאמור מבואינג במסגרת הסכם הרכישה. על פי ההסכמים הנ"ל, שני המטוסים אשר נרכשו על ידי החברה מבואינג, יימכרו לחברה הזרה עם מסירתם מבואינג ויוחכרו בחזרה ממנה על ידי החברה. לחברה זכות לבטל את עסקאות המכירה והחכירה מחדש בהתקיים תנאים מסוימים, כפי שנקבעו בהסכם ובכפוף להודעה מראש למחכיר. בגין עסקאות המכירה וחכירה מחדש לא צפויה לחברה השלכה חשבונאית מהותית. כמו כן, חתמה החברה על הסכם לחכירה יבשה של שני מטוסי בואינג חדשים מדגם 787-9 מאותה חברה זרה.

יצוין כי, החכירה של ארבעת המטוסים הנ"ל הינה לתקופות של 12 שנים כאשר ביחס לחלק מהמטוסים לחברה קיימת אפשרות יציאה מוקדמת לאחר 10 שנים, זאת בכפוף למתן הודעה מוקדמת ותשלום דמי יציאה, על פי התנאים הקבועים בהסכמים.

התחייבויות החברה במסגרת עסקאות הרכישה, החכירה והמכירה וחכירה מחדש המתוארות לעיל, הינן ל- 17 מטוסי דרימליינר חדשים, מתוכם 7 מטוסי דרימליינר בבעלות החברה (4 מטוסי 787-9 ו-3 מטוסי 787-8) ו- 10 מטוסי דרימליינר ייחכרו על ידה (8 מטוסי 787-9 ו-2 מטוסי 787-8) (אשר נרכשו כאמור מבואינג במסגרת עסקת **רכישת מטוסי 787** ונמכרו ונחכרו מחדש (Sale & Lease Back) לחברה זרה (כמפורט מעלה)), אולם יובהר, כי נכון למועד הסמוך לאישור הדוח אין בכוונת החברה להצטייד ביותר מ- 16 מטוסים והחברה בוחנת את זכויות השינוי, דחייה או ביטול הקיימות לה ביחס לאחד מהמטוסים מדגם 787-8.

נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, התקבלו ברשות החברה 4 מטוסים חדשים מדגם בואינג 787-9, כאשר מטוס אחד בבעלות החברה ושלושה מטוסים נחכרו על ידי החברה במסגרת חכירה יבשה. כל 13 המטוסים האחרים (בכפוף לאמור לעיל לעניין מספר המטוסים בהם בכוונת החברה להצטייד), שיירכשו ו/או ייחכרו על ידי החברה, צפויים להתקבל ברשות החברה בין השנים 2018 עד 2020 ולהצטרף לצי המטוסים רחבי הגוף של החברה ומיועדים להחליף את ציי המטוסים מדגם בואינג 747-400 ומדגם בואינג 767-300.

מנועי רולס רויס למטוסי 787

בחודש פברואר 2016, חתמה החברה עם יצרנית המנועים רולס רויס על הסכמים בקשר למנועים שיוקנו על המטוסים בבעלות וכן על המטוסים החכורים מסוג TRENT-1000 TEN, כמפורט להלן:

הסכם לרכישת מנועים חליפיים והסכם הטבות בנוגע לרכישת המנועים ("ההסכם") - ההסכם כולל רכישה של מנועים חליפיים ואופציה למימון מנוע חליפי אחד בתנאים הקבועים בהסכם. כמו כן, ההסכם כולל הבטחת מהימנות תחזוקתית (warranties) וביצועים (guaranties), לרבות ביצועי תצרוכת דלק והבטחת מרווחים בין הסרות מנועים (time between removals).

יצוין כי במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2017 עדכנה רולס רויס את החברה בדבר מגבלות שנוצרו בתהליך הייצור של המנועים מסוג TRENT-1000 TEN אותם רכשה החברה במסגרת ההסכם. המגבלות, בעיקרן, הינן מגבלות רגולטוריות הנוגעות לחלקי מנוע שייתכן כי ידרשו החלפה מוקדמת

מהמתוכנן. על פי הודעתה, רולס רויס בוחנת את הפתרונות האפשריים לצורך פתרון וצמצום המגבלות ותעדכן את החברה בדבר פתרונות אלו.

בנוסף, יצוין כי שני מטוסי דרימליינר מדגם 787 אשר התקבלו בחברה בשנת 2017 (מתוך ארבעה מטוסים שהתקבלו עד כה מדגם זה) הגיעו מצוידים במנועי רולס רויס מדגם TRENT-1000 PACK C במקום הדגם החדש- TRENT-1000 TEN שנרכשו במסגרת ההסכם, זאת עקב אי קבלת הרישיונות הרגולטוריים למנועי ה- TRENT-1000 TEN בעת מסירת שני המטוסים הראשונים. רולס רויס עתידה להחליף את המנועים לדגם TRENT-1000 TEN במהלך הרבעון השני לשנת 2018. החברה הגיעה לסיכום עם חברת רולס רויס בדבר הפיצוי שתקבל בגין איחור זה בקבלת המנועים.

לפרטים בדבר עלות רכישת המטוסים, המנועים למטוסים, המנועים החליפיים וחלקי חילוף (לרבות בגין המטוסים החכורים), ראו ביאור 9 לדוחות הכספיים. לפרטים בדבר הסכמי מימון מקדמות, ראו ביאור 13 לדוחות הכספיים.

הסכם אחזקת המנועים - בהתאם להסכם ינתנו שירותי אחזקה הן למטוסים בבעלות והן למטוסים החכורים. ההסכם מבוסס על מנגנון "הכול כלול" וכולל כיסוי בגין אירועים מתוכננים, כגון שיפוצי מנועים ואירועים לא מתוכננים (כדוגמת תקלות ופגיעה של ציפורים). מנגנון התשלום הקבוע בהסכם מבוסס על שעות טיסה (flight hourly service). ההסכם האחזקה הנו לטווח ארוך עם תקופת מינימום של 12 שנים למטוסים בבעלות ו- 10 שנים למטוסים החכורים.

יובהר כי ההוצאות השנתיות בגין אחזקת מנועים הינן הוצאות שוטפות שכמותן נושאת החברה בגין מנועי המטוסים הקיימים, אשר יוחלפו במטוסי הדרימליינר החדשים וכן כי הוצאות אחזקת המנועים השנתיות על פי ההסכם אחזקת המנועים אינן מהותיות ביחס להיקף ההוצאות השנתי של החברה.

התקשרות בהסכם תמיכה לוגיסטית

ביום 15 במאי 2017, חתמה החברה על הסכם עם חברה בינלאומית זרה לקבלת שירותי תמיכה לוגיסטית למטוסים מדגם בואינג 787 שרכשה וחכרה החברה במסגרת עסקת ההצטיידות. לפרטים אודות ההסכם, ראו דיווח מידי שפרסמה החברה ביום 16 במאי 2017 (מספר אסמכתא 2017-01-049371) וביאור 9 לדוחות הכספיים.

עסקת ישראיר

ביום 2 ביולי 2017, לאחר קבלת אישור הדירקטוריון, התקשרו החברה וסאן דור עם אי די בי חברה לפיתוח בע"מ ("אי די בי פתוח"), אי די בי תיירות (2009) בע"מ, חברת הבת של אי די בי פיתוח וישראיר תעופה ותיירות בע"מ ("ישראיר") בהסכם לרכישת מלוא הון המניות המונפק והנפרע של ישראיר, אשר עיקריו מפורטים בדיווח המידי שפרסמה החברה ביום 9 בפברואר 2017 (מספר אסמכתא 2017-01-014592) ובדיווחי המשך מיום 2 ביולי 2017 (מספר אסמכתא 2017-01-068367) ומיום 3 ביולי 2017 (מספר אסמכתא 2017-01-068970) ("העסקה" או "עסקת ישראיר").

אחד התנאים המתלים שנקבעו להשלמת עסקת ישראיר היה קבלת אישור רשות ההגבלים העסקיים לעסקה. ביום 10 בינואר 2018, קיבלה החברה הודעה מטעם הרשות בדבר התנגדותה לעסקה ("החלטת ההתנגדות") כמפורט בדיווח המידי שפרסמה החברה ביום 10 בינואר 2018 (מספר אסמכתא 2018-01-004435). בכוונת החברה להגיש ערר לבית הדין להגבלים עסקיים על החלטת ההתנגדות. לפרטים נוספים אודות עסקת ישראיר, ראו ביאור 22 לדוחות הכספיים.

בנוסף להסכמים שהחברה התקשרה בהם במסגרת עסקת ההצטיידות והמפורטים לעיל, לחברה הסכמים בנוגע לעובדים וזכויותיהם (ראו סעיף 9.4 לעיל), הסכמי שכירות ושימוש מקרקעין (ראו סעיף 9.1.1 לעיל), הסכמי חכירת מטוסים (ראו סעיפים 7.11 ו-8.10 לעיל), הסכמים שונים עם חברות תעופה (ראו סעיפים 9.11.7 לעיל ו-9.13 להלן) והסכמי ביטוח (ראו סעיף 9.2 לעיל). כמו כן, לחברה התחייבות למתן שיפוי וביטוח לנושאי משרה בחברה. לפרטים ראו בראשית 23 לדוחות הכספיים ותקנה 29א לפרק ד' לדוח התקופתי של החברה לשנת 2017 - "פרטים נוספים על עסקי התאגיד".

הסכמי שיתוף פעולה

9.13

לחברה הסכמים עם חברות תעופה אחרות (Interline Agreements) המאפשרים לנוסעים בטיסות סדירות, בכפוף למגבלות מסויימות, להשתמש בכרטיסי טיסה, שהוצאו על ידי חברת תעופה אחת, בשירותים של חברת תעופה אחרת וכן לחברה הסכמי "קוד משותף" (Code Share), המאפשרים למוביל אווירי לשווק טיסות של מוביל אווירי אחר כאילו היו טיסות שלו.

להלן פירוט הסכמי הקוד המשותף שהחברה צד להם והנם בתוקף במועד הסמוך לאישור הדוח:

- ✓ **חברת סוויס (Swiss International Airlines)** - בחודש מרץ 2002, חתמה החברה על הסכם קוד משותף עם חברת סוויס. בהתאם להסכם, כל חברה מקצה לחברה השנייה מספר מושבים זהה בחלק מהטיסות שהיא מפעילה בקווים תל אביב - ציריך ותל אביב - ג'נבה ובכך מאפשר ההסכם לשתי החברות להגדיל את מספר התדירות בקווים אלה.
- ✓ **חברת איבריה (Iberia Airlines)** - בחודש אוקטובר 2005, חתמה החברה על הסכם קוד משותף עם חברת איבריה. ההסכם מאפשר לכל חברה למכור כרטיסי טיסה בקוד הטיסה שלה בטיסות שמפעילה החברה השנייה בקו תל אביב - מדריד.
- ✓ **חברת אמריקן איירליינס (American Airlines)** - בחודש נובמבר 2007, חתמה החברה על הסכם קוד משותף עם חברת אמריקן איירליינס. ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב, בקוד החברה, לעשרות יעדי אמריקן איירליינס בצפון אמריקה דרך יעדי החברה באירופה, כגון - לונדון, רומא ופריז.
- בחודש אפריל 2016, התקשרו החברה ואמריקן איירליינס בהסכם אינטרליין מסוג Special Prorate Agreement, אשר בתוקף מחודש יוני 2016. ההסכם מאפשר לחברה להציע לנוסעים עשרות יעדים מרכזיים בצפון, מרכז ודרום אמריקה, בהמשך לרשת היעדים הישירים של החברה, כאשר לקוחות החברה יוכלו ליהנות ממוצר משופר בטיסות ליעדים אלה מבחינת כמות היעדים, זמני החיבוריות ואיכות המוצר.
- ✓ **חברת אייר צ'יינה (Air China)** - בחודש יולי 2009, חתמה החברה על הסכם קוד משותף עם חברת אייר צ'יינה. בחודש פברואר 2017 נכנס לתוקף תיקון להסכם, אשר מרחיב את ההסכם הקיים בין הצדדים ומאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב, בקוד החברה, ל-4 יעדי המשך בסין (האנג'ואו, שנגחאי, טאנג'ינג וצ'ינגדו) דרך בייג'ינג.
- ✓ **חברת S7 איירליינס - סיביריה איירליינס (S7 Airlines - Siberia Airlines)** - בחודש נובמבר 2010, חתמה החברה על הסכם קוד משותף עם חברת סיביריה. בחודש נובמבר 2016 נכנס לתוקף תיקון להסכם, אשר מרחיב את ההסכם הקיים בין הצדדים ומאפשר ללקוחות לרכוש כרטיס טיסה משולב, בקוד החברה, ל-13 יעדי המשך נוספים ברוסיה דרך מוסקבה, זאת בנוסף ל-14 יעדי המשך ברוסיה שהוסדרו בהסכם לפני התיקון.
- ✓ **חברת תאי (Thai Airways)** - בחודש נובמבר 2012, חתמה החברה על הסכם קוד משותף עם חברת תאי. בחודש ספטמבר 2017 נכנס לתוקף תיקון להסכם, אשר מרחיב את ההסכם הקיים בין הצדדים ומאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס טיסה משולב, בקוד החברה, לאוסטרליה

(סידני, בריסבן ומלבורן), אוקלנד, טאפי, וייטנאם (האנוי והו צ'י מין) ולשלושה יעדים פנימיים בתאילנד. ההסכם מאפשר לחברת תאי למכור כרטיסי טיסה של החברה בקוד של חברת תאי ובכך נהנית החברה מערוצי המכירה של תאי.

✓ **חברת אתיופיה (Ethiopian Airlines)** - בחודש אוגוסט 2013, חתמה החברה על הסכם קוד משותף עם חברת אתיופיה. ההסכם מאפשר לחברה למכור כרטיסי טיסה בקוד החברה לאדיס אבבה וכן למכור כרטיסי טיסה משולב, בקוד החברה, לעשרות יעדים באפריקה דרך אדיס אבבה. ביום 3 באוקטובר 2013 ניתן פטור מאת הממונה על הגבלים עסקיים להסכם זה ("הפטור"). הפטור ניתן למשך 3 שנים (היינו, עד ליום 3 באוקטובר 2016) או עד 30 ימים מיום ביטול המגבלה הביטחונית החלה על החברה בקו תל אביב – אדיס אבבה. במסגרת הליך הטיפול בבקשה שהגישה החברה להארכת הפטור לתקופה נוספת, פנתה רשות ההגבלים העסקיים ("הרשות") לחברה וביקשה את התייחסותה בדבר האפשרות כי הצדדים פעלו ללא פטור תקף בתקופה שבין ספטמבר 2014 לספטמבר 2016. לגישת הרשות, הפטור פקע כבר בספטמבר 2014, עקב הסרתה באותה העת, לכאורה, של המגבלה הביטחונית שחלה על החברה בקו תל אביב – אדיס אבבה, ושאליה התייחסת החלטת הפטור.

לאחר דין ודברים, הגיעה החברה להסכמה עם הרשות על צו מוסכם, לפיו תשלם החברה סך של 485,000 ₪ לאוצר המדינה והרשות התחייבה כי לא ינקטו צעדי אכיפה נוספים כנגד החברה או מי מטעמה בגין הפרה של הוראת סעיף 4 לחוק ההגבלים העסקיים, ככל שהתקיימה. הובהר במסגרת הצו המוסכם, כי אין בתשלום שישולם על ידי החברה במסגרת הצו המוסכם הודאה או הסכמה כלשהי, בין במפורש ובין במשתמע, של החברה או מי מטעמה כאמור לעיל, באשר להפרה של הוראות סעיף 4 לחוק ההגבלים. ביום 18 ביוני 2017 העניק בית הדין להגבלים עסקיים תוקף של צו מוסכם להסכמות כאמור. כמו כן, חודש הפטור שניתן על ידי הרשות להסכם קוד משותף זה לתקופה נוספת של שלוש שנים.

✓ **חברת ג'ט בלו (JetBlue)** - בחודש נובמבר 2014, חתמה החברה על הסכם קוד משותף עם חברת התעופה ג'ט בלו. ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב, בקוד החברה, לעשרות יעדים מרכזיים נוספים בצפון אמריקה, בהמשך לרשת היעדים הישירים של החברה.

✓ **חברת ארוליניאס ארגנטינאס (Aerolineas Argentinas)** - בחודש יולי 2015, חתמה החברה על הסכם קוד משותף עם חברת התעופה ארוליניאס, אשר נכנס לתוקף בחודש ספטמבר 2017 עם אישור הסכם התעופה הביטחוני החדש בין ישראל לארגנטינה. ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב, בקוד החברה, לבואנוס איירס דרך יעדי החברה בספרד.

✓ **חברת אירומקסיקו (AeroMexico)** - בחודש יוני 2017, חתמה החברה על הסכם קוד משותף עם חברת התעופה אירומקסיקו, אשר מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב, בקוד החברה, למקסיקו דרך יעדי החברה באירופה ובצפון אמריקה.

✓ **חברת קוואנטאס (Qantas)** - בחודש יוני 2017, חתמה החברה על הסכם קוד משותף עם חברת התעופה קוואנטאס, אשר מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב, בקוד החברה, לאוסטרליה דרך יעדי החברה במזרח הרחוק (בנגקוק והונג קונג) ואפריקה (יוהנסבורג).

✓ **חברת טאפ אייר פורטוגל (TAP Air Portugal)** - בחודש יוני 2017, חתמה החברה על הסכם קוד משותף עם חברת התעופה טאפ, אשר מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס טיסה, בקוד החברה, לליסבון דרך 13 יעדי החברה באירופה, וכן מאפשר לחברת טאפ למכור כרטיסים בקוד חברת טאפ על טיסות סאן דור מליסבון ופורטו לתל אביב.

✓ **חברת בנגקוק איירווייס (Bangkok Airways)** - בחודש דצמבר 2017, חתמה החברה על הסכם משותף עם חברת בנגקוק איירווייס, אשר מאשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיסי טיסה, בקוד החברה ללאוס ולמגוון יעדים פנים ארציים בתאילנד.

יצוין כי בחודש פברואר 2018, הסתיים תוקף הסכם הקוד המשותף שחתמה החברה עם חברת אייר סרביה (Air Serbia), אשר איפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב, בקוד החברה, ליעדים שונים בבלקן, דרך בלגרד.

יצוין כי לקוחות החברה נהנים מצבירת נקודות מועדון "הנוסע המתמיד" גם בגין טיסות ההמשך אשר מבוצעות במסגרת הסכמי הקוד המשותף. כמו כן, לחברה הסכמים תפעוליים שונים עם חברות תעופה שונות הכוללים, בין השאר, הסדרי תפעול טכני, הסדרי חכירה, הסכמי תחזוקת מטוסים וחלקי חילוף, סיוע הדדי במצבי חירום, אספקת ציוד לתעופה ועוד. לחברה יש גם הסכמים עם חברות תעופה לגבי אירוח בטרקלינים, שיתופי פעולה במסגרת מועדוני לקוחות, התחשבות בגין שימוש בטיסות המשך, בנושאי רישום הזמנות והסכמי שינוע (נוסעים או מטענים).

הליכים משפטיים

9.14

נכון ליום 31 בדצמבר 2017, הוגשו כנגד החברה תביעות משפטיות (לרבות שומות ניכויים) בסך כולל של כ- 977 מיליון דולר, בגין רשמה החברה הפרשה בדוחות הכספיים בסך כולל של כ- 39 מיליון דולר וזאת בהתבסס על חוות דעתם של יועצי המשפטיים של החברה.

כנגד החברה הוגשו גם תביעות משפטיות בלתי מכומתות בסכומים כספיים. סכום ההפרשה הנ"ל בדוחות הכספיים כולל גם הפרשות בגין תביעות בלתי מכומתות, על-פי אומדן הנהלת החברה.

לפירוט התביעות המהותיות בהן החברה ואו החברות הבנות שלה נתבעות, ראו ביאור 15 לדוחות הכספיים.

כמתואר בדיווחי החברה מיום 28 בדצמבר 2016 (מספר אסמכתא: 2016-201-144295) ומיום 29 בדצמבר 2016 (מספר אסמכתא: 2016-01-145363), בחודש דצמבר 2016, נתקבלו במשרדי החברה הודעות שומה מטעם רשות המסים, פקיד שומה רמלה ("פקיד השומה"), בהתאם לביקורת ניכויים שנערכה לחברה בדבר חישוב ניכויי מס שכר והוצאות עובדים בגין השנים 2011 ו- 2012, על פיהן נדרשה החברה לשלם סך של כ- 33 וכ- 28 מיליוני ש"ח, בהתאמה (כ- 9 וכ- 7 מיליוני דולר, בהתאמה, לא כולל הפרשי הצמדה וריבית). כמתואר בדיווח המידי של החברה מיום 27 בפברואר 2018 (מספר אסמכתא 2018-01-019315), ביום 26 בפברואר 2018, התקשרה החברה בהסכם עם פקיד השומה על פיו תשלם החברה בגין כלל השומות לשנים 2011-2013 וכן בגין תשלומי דמי האש"ל לצויות האוויר עבור השנים 2014 עד וכולל 2017, סכום כולל של כ- 75 מיליון ש"ח. בהתאם, רשמה החברה בדוחות הכספיים הפרשה נוספת בסך כ- 13.5 מיליון דולר וזאת מעבר להפרשות שרשמה החברה בעבר. לפרטים נוספים ראו ביאור 15 לדוחות הכספיים.

יעדים ואסטרטגיה עסקית

9.15

החברה נוהגת לבחון את יעדיה האסטרטגיים מעת לעת, ומעדכנת אותם בהתאם להתפתחויות בענף התעופה, השינויים בתחרות, השפעות מאקרו כלכליות, צרכי לקוחות ועוד. בשנים הקרובות בכוונת החברה להמשיך ולשפר את מעמדה התחרותי בעולם התעופה ולבחון פיתוח מקורות הכנסה נוספים ומקורות הכנסה משלימים לפעילות הטיסה.

כחלק ממימוש האסטרטגיה ארוכת הטווח של החברה, בין היתר, לחידוש צי המטוסים ולהתמודדות עם התחרות, פעלה החברה ליישום תכנית הצטיידות במטוסים רחבי גוף הגדולה בתולדות החברה ובמסגרת זו התקשרה החברה עם חברת בואינג וחברות החכרת מטוסים בהסכמים לרכישה, חכירה ומכירה וחכירה מחדש של מטוסי דרימליינר חדשים מדגמים 787-9 ו- 787-8.

מטוסי הדרימליינר החדשים מהווים פריצת דרך משמעותית בהתמודדות החברה עם התחרות הגוברת ביעדים ארוכי הטווח ובפרט היעדים העסקיים - צפון אמריקה והמזרח הרחוק, וכן מהווים שיפור משמעותי בחוויית הטיסה של הלקוח ובשירות הניתנים על ידי החברה.

מטוסי הדרימליינר תורמים דרמטית להצעת צי המטוסים רחבי הגוף ומחליפים בשלב ראשון את מטוסי הג'מבו מדגם בואינג 747-400 ובהמשך גם את המטוסים מדגם בואינג 767-300.

מימושה של תכנית ההצטיידות ישמש תשתית איתנה לפעולות העתידיות של החברה וליכולת ההתמודדות שלה מול מתחרות. כמו כן, הוצאתה לפועל של תכנית ההצטיידות צפויה להניב לחברה חסכון ניכר בהפעלה ובתחזוקה השוטפת של המטוסים, אשר צפוי להתבטא, בין היתר, בצמצום בצריכת הדלק וחסכון בהוצאות האחזקה של המטוסים.

יצוין כי במהלך שנת 2017 וברבעון הראשון לשנת 2018 התקבלו בשירות החברה ארבעה מטוסי דרימליינר מדגם 787-9 שהינם ארבעת המטוסים הראשונים מבין המטוסים מדגם דרימליינר שחברה/רכשה החברה במסגרת העסקה האמורה.

בנוסף לאמור לעיל, להלן תיאור פעולותיה העיקריות של החברה ליישום היעדים האסטרטגיים שלה, כפי שבוצעו בשנת 2017:

א. במהלך שנת 2017 המשיכה החברה ביישום התכנית העסקית להרחבת רשת הנתיבים ובמסגרת זו, החל מחודש נובמבר 2017 מפעילה החברה 3 טיסות שבועיות ישירות למיאמי (קו אשר הפעילה החברה עד שנת 2008). כמו כן, במהלך שנת 2017, המשיכה החברה להתאים את מודל הפעולה המסחרי למודלים הנהוגים באירופה ובמסגרת זו, הפעילה החברה לחמישה יעדים באירופה טיסות במתכונת Low Cost תחת מותג תעופה "UP".

ב. "מועדון הנוסע המתמיד" - במהלך שנת 2017 המשיכה החברה בתהליך גיוס חברי מועדון הנוסע המתמיד של החברה והנפקת כרטיסי אשראי ממותגים - Fly Card ו- Fly Card Premium באמצעות מוסדות פיננסיים. כרטיסי האשראי הממותגים מקנים למחזיקיהם הטבות ייחודיות בהתאם לסוג הכרטיס והיקף הפעילות בו, והכל בהתאם לתנאים המסחריים שנקבעו בין הצדדים. הטבות אלה כוללות, בין היתר, צבירת נקודות נוסע מתמיד בגין ביצוע עסקאות בכרטיסי האשראי הממותגים.

ג. המשך השקעה במשאב האנושי, בין השאר, על ידי גיבוש תכניות הכשרה יעודיות בתחום הניהול למנהלים בדרג הביניים בחברה, עידוד מצוינות בקרב עובדי החברה וכן המשך יישום תגמול ותמרוץ עובדים. בעניין זה יצוין, כי בשנת 2017 המשיכה החברה לפתח הליכי מדידה ותמרוץ, מותני תוצאה וכיום כ- 20% מהעובדים בחברה מושפעים מתכניות מדידה ותמרוץ כאמור.

יצוין, כי בחודש פברואר 2017 נחתם מסמך הבנות בין הנהלת החברה לבין נציגי מגזר הטייסים בחברה, אשר מסדיר את הסוגיות אשר היו במחלוקת. כן יצוין, כי בחודש אוגוסט 2017 החלו הנהלת החברה ונציגי טייסי החברה בנציגות העובדים בהידברות באמצעות מגשר, על מנת לדון, בין היתר, בהתאמות נוכח השינויים ברגולציה התעופתית ובהתייעלות מגזר הטייסים.

במהלך שנת 2017 השיקה החברה באמצעות שותפות, אשר הוקמה עם חברת הפניקס, את פעילות השיווק והמכירה של מוצרי ביטוח הן בתחום הנסיעות והן בתחומים אחרים, בין היתר, ללקוחות מועדון הנוסע המתמיד של החברה.

בנוסף, במהלך שנת 2017, השיקה החברה אתר אינטרנט להזמנת בתי מלון המאפשר ללקוחות מועדון הנוסע המתמיד ליהנות מצבירת נקודות בעת ביצוע ההזמנה וכן לשלם עבור ההזמנה באמצעות נקודות המועדון או בשילוב של כסף ונקודות, כאשר מחזיקי כרטיס "Fly Card" נהנים מיחסי צבירה ומימוש מועדפים.

ד. בתחום התיירות בוחנת החברה אפשרויות שונות לפיתוח והרחבת פעילות החברה באמצעות שיתופי פעולה עם גורמים בתעשיית התעופה והתיירות ובמסגרת זו, התקשרו החברה וסאן דור בעסקה לרכישת מלוא הון המניות של ישראייר, כאשר אחד התנאים המתלים להשלמת העסקה, הינו אישור רשות ההגבלים העסקיים. בחודש ינואר 2018 קיבלה החברה הודעה מטעם הרשות בדבר התנגדותה של הרשות לעסקה האמורה, ובכוונת החברה להגיש ערר לבית הדין להגבלים עסקיים על החלטת הרשות.

ה. כחלק משיפור השירות וחווית הלקוח, המשיכה החברה להשקיע בשיפור אתר האינטרנט של החברה. בנוסף, במהלך שנת 2017 התקנה החברה בשישה מטוסים מדגם בואינג 737-900 מערכת גלישה באינטרנט, וכן המשיכה החברה בהתקנת מערכת תקשורת פנים מטוס (סטרימינג) במטוסי החברה, הכוללת מערכת בידור בטיסה.

ו. המשך מגמת חסכוניות והתייעלות - החברה מיישמת תכנית פנים ארגונית הכוללת זיהוי מקורות חיסכון כספי בתחומי הפעילות השונים בחברה ומעקב אחר ביצוע החסכוניות כאמור בפועל, הגדלת הכנסות והמשך תהליך התייעלות כללית בחברה, במיוחד בתחומי הלוגיסטיקה והרכש, עלויות מכר, יעילות הפעלת צוותי אויר וקרקע, ניהול התחזוקה וחיסכון בדלק.

אופן יישום היעדים האסטרטגיים כמפורט לעיל והתוצאות הצפויות כתוצאה מיישום הינם מידע צופה פני עתיד בהגדרתו בחוק ניירות ערך, ומבוסס על הנחות, הערכות ותחזיות של החברה ביחס לסביבת הפעילות העסקית שלה, העשויות להשתנות, כולן או חלקן, מעת לעת, ובכך להשפיע על אפשרות יישום. לפיכך, התוצאות בפועל, כולן או חלקן, עשויות שלא להתממש כאמור, להתממש באופן חלקי בלבד או להיות שונות באופן מהותי מן התוצאות המוערכות, הנגזרות או המשתמעות ממידע זה, זאת בין היתר, מהסיבות המפורטות להלן כאשר נכון למועד הדוח אין כל ודאות בדבר מתכונתן של פעולות כאמור או יכולת ביצוען, בין השאר בשל הצורך באישורים רגולטוריים שונים.

יישום היעדים האסטרטגיים עלול להיות מושפע משינויים במצב הגיאופוליטי, הכלכלי והבטחוני באזור, אשר עלול להשפיע הן על היכולת לבצע טיסות ליעדים מסוימים והן על מחירי הדלק הסילוני המהווה מרכיב מהותי בהוצאות החברה. כמו כן, יישום היעדים האסטרטגיים עשוי להיות מותנה בקיום מקורות כספיים נאותים למימוש החלטות פיתוח והצטיידות. בנוסף, הודאות רגולטוריות, שמירת יחסי עבודה תקינים בחברה, החרפת התחרות ופעולות ברשת הנתיבים ונצי המטוסים עשויות להשפיע על יכולת מימוש היעדים האסטרטגיים.

צפי להתפתחות בשנה הקרובה

9.16

בשנת 2018 צפויה החברה להמשיך ולהתמודד עם החרפת התחרות, לרבות גידול בהיצע הטיסות מצד חברות התעופה הקיימות כמו גם כניסתן של חברות תעופה חדשות, זאת בנוסף לגורמים כלכליים אקסוגניים כדוגמת, מחירי דס"ל ושערי מטבע, עימם מתמודדת החברה.

החברה תמשיך לבחון באופן שוטף את התאמת הפעילות למגמות והתפתחויות הנוצרות בסביבת הפעילות העסקית-כלכלית של החברה ובענף התעופה העולמי. מגמות ושינויים אלה מחייבים בחינה מעמיקה ורציפה של פעילות החברה, לרבות בחינת תמהיל ורווחיות רשת הנתיבים של החברה בתחומי הנוסעים והמטען, השקת נתיבים חדשים והתאמת לוח זמנים ומחירים בהתאם למצב השוק

והתחרות, תוך התחשבות באופן מימוש תכנית ההצטיידות של החברה במטוסים רחבי גוף ויכולת ההתמודדות, היערכות החברה לתחרות המחריפה וחתימה לשיפור התוצאות העסקיות בשנת 2018, זאת על ידי שיפור תמהיל ההכנסות, שיפור התשואה, יישום תהליכי התייעלות אירגונית וצמצום ההוצאות. בנוסף, בכוונת החברה להמשיך ולבחון פיתוח מקורות הכנסה נוספים ומקורות הכנסה משלימים לפעילות הטיסה.

להלן יוזמות אסטרטגיות עיקריות:

- **העצמת ההון האנושי** - לגישת החברה, יישום מוצלח של אסטרטגיית החברה תלוי בצוות הנהלה ועובדים מנוסים, מקצועיים ומיומנים. בהתאם, במהלך שנת 2018 בכוונת החברה להמשיך ולפעול להעצמת ההון האנושי, לעידוד מצוינות בקרב עובדי החברה, הטמעת ערכים בהם דוגלת החברה: מתן שירות מקצועי וברמה הגבוהה ביותר ללקוחות החברה, אחריות, איכפתיות, תעוזה, מוטיבציה ועבודת צוות וכן לאפשר לעובדיה להמשיך ולהתפתח במסגרת החברה.
 - **הצטיידות במטוסי דרימליינר** - עד תום שנת 2018 צפויים להתקבל ברשות החברה 5 מטוסי דרימליינר מדגם בואינג 787, זאת בנוסף לשני מטוסי דרימליינר מדגם 787 אשר התקבלו ברשות החברה במהלך שנת 2017.
 - **הרחבת רשת הנתיבים** - כחלק מיישום התכנית העסקית של החברה להרחבת רשת הנתיבים, בחודש אוקטובר 2018 צפויה החברה להשיק קו חדש לסאן פרנסיסקו.
 - **יישום מתכונת טיסות חדשה ליעדי אירופה** - כחלק משיפור השירות וחוויית הלקוח והתמודדות החברה עם התחרות הגוברת ביעדי אירופה, לאור המגמות בעולם התעופה העולמי וכחלק מיישום תהליכי התייעלות התפעולית שנוקטת החברה, החל מהרבעון השני לשנת 2018 תפעיל החברה מתכונת טיסות חדשה ליעדי החברה לאירופה, עבור טיסות שתמראנה החל מהרבעון הרביעי לשנת 2018. במסגרת יישום המתכונת החדשה, בשנים הקרובות יבוצע חידוש לפניס המטוסים ליעדי אירופה לרבות החלפה בהדרגה של מושבי התיירים והעסקים בחלק מצי המטוסים צרי הגוף של החברה. יצוין, כי המתכונת החדשה תחול גם על טיסות ליעדים שמפעילה החברה באמצעות המותג "UP" ובהתאם, החל ממועד יישומה בפועל, יבוצע כינוס מותגים.
 - **שיפור חויית הלקוח והשקעה בטכנולוגיות** - המשך השקעה בטכנולוגיות חדשות התומכות בחדשנות בעלות ערך מוסף משמעותי ללקוחות. בהתאם, בכוונת החברה להרחיב במהלך שנת 2018 את פעילותה בתחום הדיגיטל ובמסגרת זו, בוצע שינוי במבנה הארגוני של החברה הכולל איחוד תחומי הדיגיטל והמחשוב לחטיבה אחת. בנוסף, במהלך שנת 2018 צפויה החברה להשלים את התקנת מערכת הגלישה באינטרנט בכל צי 737-900 ובמטוסים נוספים מדגם 787, וכן צפויה החברה להתקין מערכת תקשורת פנים מטוס (סטרימינג) הכוללת מערכת בידור בטיסה במטוסים נוספים.
 - **היערכות ליישום שינויים ברגולציה התעופתית (FTL)** - במהלך שנת 2018 תמשיך החברה בהיערכות ליישום שינויים ברגולציה התעופתית בנושא ניהול עייפות של טייסים ודיילים, אשר צפויים להיכנס לתוקף בחודש אוקטובר 2018.
- המידע בדבר הצפי להתפתחות בשנה הקרובה הינו מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה נסמך, בין היתר, על הערכות החברה, תחזיות או כוונות שלה כפי שהינן נכון לתאריך הדוח. לפיכך, ההתפתחויות בפועל בשנה הקרובה עשויות להיות, כולן או חלקן, שונות באופן מהותי מן ההתפתחויות המוערכות, הנגזרות או המשתמעות ממידע זה, כתוצאה ממסכר רב של גורמים,*

לרבות כתוצאה מהגורמים המפורטים בסעיף 9.15 לעיל ומגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 9.18 להלן.

9.17 מידע כספי לגבי דיווח מגזרי

לפרטים בדבר דיווח מגזרי, ראו ביאור 20 לדוחות הכספיים.

9.18 דיון בגורמי סיכון

בדומה לשאר חברות התעופה, מושפעת פעילות החברה על ידי גורמים חיצוניים ופנימיים היכולים לגרום לשינויים מהותיים ברווחיותה (לחיוב או לשלילה). ניתן לחלק את גורמי הסיכון לפי סיכוני מאקרו, סיכונים ענפיים וסיכונים ייחודיים לחברה. גורמי הסיכון העיקריים הם:

סיכוני מאקרו

9.18.1 אירועים מדיניים או בטחוניים או פעילות טרור

אירועים מדיניים או בטחוניים או פיגועי טרור בעולם או באזור משפיעים, באופן מיידי, לרעה, על הביקוש להובלת נוסעים ומטען ומשליכים על מחירי הדס"ל ועל מצבה הכלכלי של החברה והיקף פעילותה. הסיכון הינו כי תיגרם פגיעה בהכנסות החברה כתוצאה מאירועים בטחוניים, גיאופוליטיים, בישראל או במדינת היעד.

9.18.2 חשיפה לסיכוני מטבע

עיקר הכנסותיה והוצאותיה של החברה הן במטבע חוץ או בהצמדה אליו (בעיקר דולר של ארה"ב). החברה חשופה לעליה בערכו של השקל ביחס לדולר בקשר עם הוצאות השכר השוטפות, הוצאות תפעוליות נוספות הנקובות במטבע שקל, וכן בגין התחייבויות מאזניות, בעיקר בגין התחייבויות לעובדים. ייסוף של השקל ביחס לדולר מגדיל במונחים דולריים את ההוצאות השוטפות של החברה וכן מגדיל במונחים דולריים (ללא השפעה על תזרים המזומנים) את התחייבויות החברה בשל סיום יחסי עובד מעביד.

קיימת הגנה פנימית טבעית חלקית למטבעות חוץ אחרים (שטרלינג, יורו, רנד וכו'), זאת היות ולחברה הוצאות במטבעות אלו. בשל היות היקף התקבולים גבוה מהיקף התשלומים במטבעות החוץ, נוצרת לחברה חשיפה חלקית מול אותם מטבעות (בעיקר מול היורו).

לפרטים בדבר מדיניות החברה בנושא חשיפה לסיכוני מטבע ראו סעיף 11. לדוח הדירקטוריון וכן ראו ביאור 18 לדוחות הכספיים.

9.18.3 שינויים במצב הכלכלי

ענפי התעופה והתיירות רגישים לשינויים בפעילות הכלכלית המשפיעים על הביקוש להובלת נוסעים ומטען. מבנה ההוצאות של ענף התעופה, הכולל מרכיב גבוה של הוצאות קבועות, מקשה על יישום תהליכי התאמה של ההיצע של החברה לשינויים בביקוש בטווח הקצר. בתקופות של האטה בפעילות הכלכלית מסיבות שונות קטן הביקוש לתובלה אווירית, נוצר עודף קיבולת ועובדים וציוד הטיסה לא מנוצלים במלואם. כתוצאה מכך, עלולה להיווצר הרעה במצב הכלכלי של החברה המשתקפת בתוצאות העסקיות שלה.

איתני טבע והתפרצות מגפות	9.18.4
גורמים חיצוניים, כגון פגעי טבע, שריפה ורעידת אדמה, מגפה וכדומה, עלולים לגרום לפגיעה ברצף פעילותה של החברה. כמו כן, להתפרצות מגפות ואסונות טבע השפעה שלילית על תנועת הנוסעים לאזורי האסון ולפיכך עלולים להיות בעלי השפעה שלילית גם על התוצאות העסקיות של החברה.	
חשיפה לשערי ריבית משתנים	9.18.5
החברה מממנת את מרבית השקעותיה באמצעות אשראי לטווח ארוך מתאגידים בנקאיים. הלוואותיה של החברה ומרבית פיקדונותיה הינם בדולר. חלק מההלוואות של החברה הן בריבית משתנה ולפיכך לשינויים בשערי הריבית יכולה להיות השפעה על הוצאות המימון של החברה ועל תזרים המזומנים שלה. על מנת לחקטין את החשיפה לגורם סיכון זה, חלק מההלוואות שנוטלת החברה הינן בריבית קבועה וכן בוחנת החברה את הצורך בהשקעה במכשירים כספיים נגזרים (Derivatives) להקטנת החשיפה שנוצרה. לפרטים בדבר הפעולות שביצעה החברה להגנה מפני חשיפה לשערי ריבית משתנים ראו סעיף 11. לדוח הדירקטוריון. לפרטים נוספים ראו ביאור 18 לדוחות הכספיים.	
סיכונים ענפיים	
מחירי דס"ל	9.18.6
הדס"ל הוא מרכיב מהותי בהוצאות התפעול של מוביל אווירי. מחירי הדס"ל נתונים לתנודות חדות. רונחיות החברה עשויה להיות מושפעת באופן משמעותי עקב שינוי או תנודות מהותיות במחירי הדס"ל. החברה נוקטת בפעולות לגידור חלק מתצרוכת הדס"ל החזויה. מדיניות זו יכולה להשתנות בהתאם לנסיבות. קיימת לחברה חשיפה תזרימית עקב הדרישה להעמדת פיקדונות משועבדים. עקב משקלו הגבוה של הדס"ל בהוצאות התפעול של החברה, כל עליה במחיר הדס"ל משפיעה לרעה על הוצאות התפעול של החברה ועל התוצאות העסקיות שלה. לפרטים ראו סעיף 9.5.1 לעיל. לפרטים בדבר מדיניות הגידור והפעולות שביצעה החברה להגנה מפני שינוי במחירי הדלק ראו סעיף 11. לדוח הדירקטוריון וכן ביאור 18 לדוחות הכספיים.	
תחרות	9.18.7
ענף התעופה מאופיין ברמת תחרות גבוהה, המחריפה בתקופות של עודף קיבולת. כניסתן של חברות תעופה נוספות לשוק, לרבות כניסת מובילים סדירים זרים נוספים לשוק הישראלי או הגדלת קיבולת של מובילים זרים קיימים, כניסת מובילים ישראלים נוספים לשוק וכן מינוי מובילים ישראלים נוספים כמובילים נקובים (בתחום הנוסעים והמטען), כניסתן של חברות שכר וחברות Low Cost נוספות לשוק, ומתן רשיונות הפעלה לחברות ישראליות נוספות בתחומי נוסעים ומטען גורמים להחרפת התחרות בענף התעופה בישראל, מצב היוצר עודף קיבולת, גורם לירידה ברמת מחירי הובלת נוסעים ומטען ועלול להקטין את חלקה של החברה בפעילות הענף ולפגוע בתוצאות העסקיות של החברה. מגמה זו של החרפה בתחרות התעצמה בשנים האחרונות, עם כניסתן של חברות תעופה חדשות והגדלת הקיבולת והתדירויות של חברות תעופה אשר פועלות בשוק הישראלי (לפרטים ראו סעיפים 7.1.10 ו- 7.8.3 לעיל) ובכלל זה, גידול בנתח השוק של חברות Low Cost, אשר השפיע לרעה על חברות התעופה הוותיקות בעלות מבנה עלויות ייצור גבוהות יותר. דגש מיוחד יש ליתן לגידול בפעילותן של חברות התעופה הזרות החברות בשלוש בריתות התעופה הגדולות בעולם, אשר פועלות בשוק הישראלי תוך שיתוף פעולה תפעולי ומסחרי, המבוסס על רגולציה שאינה ישראלית (לרבות דיני התחרות הנוהגים באירופה) המאפשרת להן הסכמי קוד משותף, מיוזמים ורכישות ושיתופי פעולה	

מסחריים משמעותיים. כמו כן, שינויים בהסכמים בינלאומיים, לרבות הסכם התעופה בין ישראל לבין האיחוד האירופי ("שמיים פתוחים"), עלולים להשפיע על פעילותה של החברה.

9.18.8 החלטות ממשלתיות בנושאי תעופה ורישוי של החברה כמוביל אווירי

(א) שינוי במדיניות הממשלה בנוגע לקביעת החברה כמוביל נקוב לגבי כל או חלק מהקווים בהם החברה משמשת כמוביל נקוב כיום עלול להשליך על תוצאותיה הכספיות של החברה. כמו כן, פעילותה של החברה מותנית בקבלת רישיון מהרגולטור בתחומי התעופה (כדוגמת רישיון הפעלה אווירית ורישיון מכון בדק), אשר תנאיהם נקבעים על פי הוראות חוק ותקנות ומפוקחים על ידי רשות התעופה האזרחית ולפיכך עשויים להשפיע על מעמדה של החברה, יכולתה לבצע את משימותיה ואף להשפיע לרעה על תוצאותיה הכספיות.

(ב) רשיונות ההפעלה של החברה כמוביל אווירי וזכויות הטיס שהוענקו לה מותנים בכך שהבעלות העיקרית והשליטה המעשית יהיו בידי ישראלים. אי קיום הוראות בדבר זהות המחזיקים במניות החברה עלול לפגוע ברשיונות ההפעלה של החברה וזכויות הטיס המוענקות לה על ידי המדינה.

9.18.9 פעילות בענף בו מבנה העלויות הקבועות גבוה

החברה פועלת בענף התעופה שבו מבנה העלויות הקבועות הוא גבוה באופן יחסי ושולי הרווח נמוכים באופן יחסי. לפיכך, שינויים לא גדולים ברמת ההכנסות או ההוצאות עלולים להשפיע באופן ישיר על קיומו של רווח או הפסד.

9.18.10 מגבלות רעש ואיכות סביבה על ביצוע טיסות

לכל שינוי במגבלות על שעות הפעילות בנתבי"ג או בנמלי תעופה אחרים מהם/אליהם טסה החברה ולכל מגבלה נוספת או איסור על הפעלת מטוסים בשל גורמי זיהום, רעש או גורמים אחרים, עלולה להיות השפעה מהותית על אופן התפעול של החברה ובהתאם גם על התוצאות העסקיות של החברה.

9.18.11 פגיעה בבטיחות טיסה או בטחון טיסה

לצורך שמירה על בטחון הטיסה מקיימת החברה סדרי בטחון בהתאם להוראות הגורם הממלכתי המוסמך. לצורך שמירה על בטיחות הטיסה מקיימת החברה את ההוראות וההנחיות הנקבעות על ידי הגורמים הרלוונטיים, לרבות הנחיות היצרן ורשות התעופה האזרחית. לפגיעה בטיחות החברה ו/או בלקוחותיה ו/או במתקניה ו/או בעובדיה, עקב אירוע הקשור בבטחון טיסה ו/או כשל בבטיחות טיסה, עלולה להיות השפעה מהותית לרעה על פעילות החברה, בין השאר עקב פגיעה במוניטין, אבדן הכנסות ולקוחות וחשיפת החברה לתביעות משפטיות.

החברה נמצאת בתהליך מתקדם של הכנה לביקורת תקני בטיחות של יאט"א הנקראת IOSA - IATA Operational Safety Audit. במהלך שנת 2017 החלה החברה בביצוע סקר מקיף באגפים התפעוליים השונים של החברה, זאת במסגרת היערכות החברה להטמעת תכנית ביקורת IOSA ובחודש יוני 2018, הסקר צפוי להיבחן על ידי יאט"א, כאשר עמידה בביקורת IOSA תבטיח את רישום תקינת הבטיחות של החברה לשנתיים נוספות, עד אוקטובר 2020. לפרטים נוספים ראו סעיף 9.11.10 לעיל.

9.18.12 רגולציה תעופתית

פעילותה של החברה ויכולתה להרחיב את היקף הפעילות ומתווה הפעילות תלויים בין השאר באישורים רגולטוריים שונים הניתנים על ידי רשויות בישראל ובעולם. העדר רישוי מתאים, אי עמידה

בתקנים בינלאומיים או מקומיים עלולים להביא לעליה בהוצאות החברה, לקנסות ועיצומים, נחיתות תחרותית מול מתחרותיה של החברה ואף לפגיעה ברצף הפעילות של החברה.

לפרטים בדבר הסדרים רגולטוריים, ראו סעיף 9.11.2 לעיל.

לפרטים אודות ההיתר אשר ניתן לחברת **אייר אינדיה (Air India)** לטוס בנתיב טיסה קצר העובר מעל למדינות אשר חברות תעופה ישראליות, ובכללן החברה, אינן מורשות לטוס מעליהן, ראו סעיף 7.8.3 לעיל.

סיכונים ייחודיים לחברה

עלויות שמירת בטחון טיסה 9.18.13

בשנת 2013 התקבלה החלטת ממשלה מעודכנת לפיה הממשלה נושאת ברוב (97.5%) הוצאות הביטחון של חברות התעופה הישראליות. לשינוי שיעור השתתפות המדינה בהוצאות בטחון הטיסה של החברה, אי קיום החלטת הממשלה במלואה, שינויים בהיקף אמצעי הביטחון שהחברה תאלץ לנקוט בהם (עקב אירועים ביטחוניים או עקב נסיונות פיגוע) וכן אם החברה תאלץ להפסיק או להגביל טיסותיה ליעד כלשהו או לא תוכל להרחיב את פעילותה ליעדים נוספים מטעמי בטחון, עלולים להיות השפעה מהותית על התוצאות העסקיות של החברה.

יחסי עבודה, דיני עבודה, ניהול המשאב האנושי ושמירת ידע ארגוני 9.18.14

כל הפסקה בפעילות עקב עיצומים או שביתה במוביל אווירי גורמת להפסד הכנסה ופגיעה באמון הלקוחות. המצב בענף והתחרות הגוברת מחייבים מאמצים מתמשכים להתייעלות החברה ושיפור השירות לציבור הלקוחות. אלה מותנים ביציבות ביחסי העבודה בחברה, בהזדהות של העובדים עם החברה ובנכונות לשיתוף פעולה והבנה עם ההנהלה.

לא מן הנמנע כי הליכי התייעלות הכוללים שינויים מבניים, צמצום מספר העובדים (בדגש על עובדים קבועים) והקטנת עלויות השכר, יגרמו לזעזוע, גם אם לתקופה קצרה, במרקם העדין של יחסי העבודה בחברה, אשר עלול לגרום נזק בטווח המיידי ופגיעה בטווח הארוך יותר במוניטין של החברה ועלול להיות בעל השפעה מהותית לרעה על התוצאות העסקיות באותה השנה ולאחריה. כמו כן, ייתכן קושי בניצול הזדמנויות עסקיות והתמודדות עם שינויים עקב מגבלות בהסכמי עבודה. לפרטים בדבר יחסי עבודה בין הנהלת החברה לבין מגזר הטייסים, ראו סעיף 9.4.5 לעיל.

תנאי העבודה של עובדי החברה המועסקים בישראל, למעט העובדים הבכירים ועובדים אחרים המועסקים בהסכמים אישיים, מוסדרים בהסכמים קיבוציים מיוחדים הנחתמים, מפעם לפעם, בין החברה לבין הסתדרות וכן בנהלים המפורסמים, מעת לעת, על ידי ההנהלה. העסקת עובדים תחת הסכמי עבודה מקשה על היכולת לגייס עובדים חדשים ו/או להחליף כוח אדם קיים בכוח אדם אחר.

ריכוז המידע בקרב עובדים היוצר תלות באותם עובדים, והיעדר מערכות לניהול ושימור הידע ו/או היעדר שימוש במערכות קיימות, עלול להוביל לאובדן ידע ולפגוע ברציפות העבודה.

מגבלות לקבלת אשראי וסיכוני נזילות 9.18.15

לחברה קיימות התחייבויות כלפי חלק מנותני האשראי לטווח ארוך לשמור על יחס בטחונות הולם בין יתרת האשראי הבלתי מסולקת לבטחונות המשועבדים לבנק. כמו כן, הסכמי הלוואה שנטלה החברה כוללים זכות לבנק לדרוש פרעון מיידי של יתרת הלוואה כלפי אותו בנק אם לדעת הבנק, על פי קריטריונים סבירים, אירע שינוי לרעה במצב הכספי, בפעילותה או בעסקיה של החברה, באופן המסכן או העלול לסכן את יכולת ההחזר של האשראי לבנק. יצוין כי לגבי חלק מההלוואות, קיים גם

מנגנון פרעון מיידי צולב בין הלוואות אשר מוענקות על ידי בנקים שונים. ירידה בשווי השוק של הביטחונות ו/או העמדה לפרעון מיידי של הלוואות החברה על ידי התאגידים הבנקאיים, עלולות להשפיע לרעה על תוצאותיה העסקיות של החברה. כמו כן, חלק מהסכמי ההלוואה שנטלה החברה כוללים זכות לדרוש פרעון מיידי של יתרת ההלוואה כלפי אותו הבנק בקרות אירועים מסויימים כגון ביצוע מיזוג או העברת שליטה בחברה.

התממשותו של סיכון נזילות עלולה לפגוע ביכולתה של החברה לפרוע את התחייבויותיה הפיננסיות בהגיע מועד פירעון, לרבות התחייבויות בגין רכישת או חכירת מטוסים, וכן לגייס מימון למטוסים נוספים. לפרטים בדבר ניהול סיכון הנזילות, ראו ביאור 13 לדוחות הכספיים.

הוצאה שאינה תעופתית, הגבלים עסקיים והליכים משפטיים

9.18.16

לאור דיני ההגבלים העסקיים בישראל, לרבות הצורך באישור מראש של הממונה על הגבלים עסקיים להתקשרויות מסוימות, עלול להיפגע כושר התחרות של המובילים הישראליים ובהם החברה, וכן עלולה להיות לכך השפעה שלילית על התוצאות העסקיות של החברה עקב המגבלות הרגולטוריות על קיום הסכמים בינלאומיים בתחומי הפעילות של החברה או אי אישורם של הסכמים כאלה (קיימים או חדשים) על ידי רשות ההגבלים העסקיים. הפערים בין דיני ההגבלים העסקיים הקיימים בישראל לבין דיני ההגבלים העסקיים בעולם עלולים לפגוע ביכולת התחרות של חברות התעופה הישראליות, זאת במיוחד לאור מיזוגים, רכישות ובריתות תעופה הנפוצים בענף התעופה העולמי.

לפרטים נוספים בדבר השפעת דיני הגבלים עסקיים על פעילותה של החברה, לרבות בנושא מונופולין ראו סעיף 9.11.2 לעיל.

החברה הינה צד להליכים משפטיים, ובכללם תובענות שבית המשפט התבקש להכיר בהן כתובענות ייצוגיות בישראל אשר עלולות להביא לחיובה בסכומים מהותיים, שלא תמיד ניתן להעריכם, ולא תמיד נערכה בגינם הפרשה בדוחות הכספיים של החברה עקב כך. לתוצאות הליכים אלה עלולה להיות השפעה מהותית על החברה עקב תוצאותיהם. לפרטים ראו ביאור 16 לדוחות הכספיים.

מעמד מוניציפאלי של נתבי"ג ומגבלות משאבים וציוד בנתבי"ג ושדות תעופה אחרים

9.18.17

מעט לעת נבחן צירוף נתבי"ג לשטח השיפוט של עיריית לוד. אם תמומש העברת נתבי"ג לתחום השיפוט של רשות מקומית כלשהי, עלולות לגדול הוצאות החברה (עקב תשלומי ארנונה שעד כה לא שולמו) והדבר ישפיע לרעה על התוצאות העסקיות שלה.

כמו כן, מגבלות משאבים בנתבי"ג ו/או בשדות תעופה אחרים עלולים לפגוע בצמיחה של החברה ו/או בתפעולה היעיל.

מגבלות עקב הוראות מסוימות במניית המדינה המיוחדת

9.18.18

המגבלות לגבי שמירת קיבולת הטסה מינימלית והאפשרות של המדינה לדרוש להגדיל את קיבולת ההטסה המינימלית שעל החברה לקיים, מצמצמות את גמישות התפעול ומטילות חובות (אבטחת כשירות) מכבידות ביחס לנכסים החיוניים, כהגדרתם בתקנון החברה. השיפוי בנסיונות אלה עלול שלא לכסות את כל ההוצאות של החברה. בנוסף, מכוח סמכות המדינה על פי חוק החברות הממשלתיות, פורסם בשנת 2004 צו החברות הממשלתיות (הכרזה על אינטרס חיוני למדינה באל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ), תשס"ה-2004, הקובע כי למדינה אינטרס חיוני בקשר לחברה כמתואר בסעיף 9.11.3 לעיל.

כל המטוסים שבשרות החברה הם מתוצרת חברת "בואינג". הפסקת פעילות של בואינג תגרום לקשיי תפעול זמניים. לחברה תלות מהותית בבואינג הן בנוגע לחלפים והן בנוגע לתמיכה הנדסית.

צי מטוסי הבואינג 777 שבבעלות החברה וכן צי מטוסי הבואינג 787, אשר חלקם נמסרו וחלקם מתוכננים להימסר לחברה בשנים 2018-2020, מצויים במנועים מתוצרת חברת "רוולס רויס". לחברה קיימת תלות מהותית ביצרן מנועים זה בכל הנוגע לאחזקה השוטפת ואספקת חלפים למנועים.

המערכת הממוחשבת של החברה לביצוע הזמנות, ניהול הטיסה ובדיקת הינה מערכת "אמדאוס". הפסקת פעילות חד צדדית של אמדאוס תוך הפרת ההסכם תגרום לקשיי תפעול זמניים. לחברה תלות מהותית באמדאוס הן בנוגע לביצוע הזמנות והן בנוגע לניהול מלאי המושבים בטיסותיה.

במהלך שנת 2017 רכשה החברה מהחברה לאספקת דלק פז כ-30% מכלל רכישות כמות הדלק שלה באותה שנה (בישראל ובחו"ל). החברה סבורה כי היקף הרכישות מחברת פז עלול ליצור תלות בספק זה, ככל שלא תהיינה חלופות מתאימות ומיידיות לאספקת דלק סילוני בנתב"ג. לפרטים נוספים, ראו סעיף 9.5.1 לעיל.

תלות בפעילות סדירה בנמל הבית (נתב"ג)

רב פעילויות החברה מתבצעות בנמל הבית בנתב"ג. לכן, להפרעה או שיבוש בפעילות הסדירה של נתב"ג ואו לשינויים במדיניות מתן אישורי ההמראה והנחיתה (סלוטים) בשדות התעופה המרכזיים בהם פועלת החברה, עלולה להיות השפעה מהותית לרעה על פעילות החברה. לפרטים בדבר החלטת שר התחבורה והבטיחות בדרכים מיום 21 בינואר 2014 ראו סעיף 9.10.2 לדוח התקופתי של החברה לשנת 2014.

לשינוי משמעותי נוסף בשעות הפעילות בנתב"ג עלולה להיות השפעה מהותית על יכולת התפעול של החברה ועל תוצאותיה הכספיות.

טיסות בשבת ובמועדי ישראל

החברה אינה מבצעת טיסות נוסעים בשבת ובמועדי ישראל. לפרטים אודות הסיכום בין החברה לבין נציגי ועדת הרבנים לשמירה על השבת ראו סעיף 7.10 לעיל. אי קיום ההבנות בנוגע לטיסות בשבת ובמועדי ישראל או שינוי מדיניות החברה בנושא זה, עלול להביא לסכסוך עם מגזר לקוחות זה, אשר עלולה להיות לו השפעה על תוצאות החברה עקב קיום חרם צרכנים.

סייבר, מערכות מידע ואבטחת מידע

התפעול השוטף של החברה, הפעילות העסקית והשירות הניתן על ידיה מתבססים על מערכות מידע ומאגרי נתונים. חלק ממערכות המידע של החברה הנמצאות בסוף מחזור החיים שלהן לא נכללות בתכנית העבודה של החברה להחלפתן. החברה השלימה הקמת מתקן גיבוי מחשוב למקרה של כשל כולל בחדר המחשב הראשי. כמו כן, נערכת החברה עם תכנית כוללת בנושא אבטחת מידע כמענה לגידול בסיכון הנובע ממתקפות סייבר. עד להשלמת ההיערכות בתחומים המפורטים לעיל, קיים סיכון לתקלות ושיבושים בפעילות מערכות המידע של החברה אשר עלולים להביא להשבתת מערכות חיוניות או העדר תמיכה מספקת שלהן לפרקי זמן מסוימים.

החברה ממשיכה, באופן שוטף, בהתמודדות לאבטחת המידע מול מתקפות סייבר המבוצעות על ידי גופי האקרים מרחבי העולם. החברה נקטה במהלך השנה בפעולות שונות על מנת למנוע פגיעה באתר האינטרנט ובמערכות המידע שלה, לרבות הקשחת מסנני הגישה מאל החברה וביצוע ניטור

אינטנסיבי של התעבורה ברשת. כמו כן, בוצעה היערכות לתגובה מהירה לאירועים חריגים ונבדקה מוכנותם של ספקי האינטרנט החיצוניים. יצוין כי במסגרת הפעולות שנוקטת החברה למניעת וניטור אירועי סייבר, ניטרה החברה בחודש דצמבר 2017 פעילות חריגה במערכותיה באמצעות הרשאת גישה של ספק חיצוני. החברה פעלה לחקר האירוע ונקטה בצעדים הנדרשים על מנת למנוע הישנות מקרים מסוג זה, ובכלל זה, פניה לספק, ריענון נהלים וניתוח הנתונים וכלי הניטור שבידי החברה בסיוע מומחים חיצוניים. עוד יצוין כי החברה נוקטת בפעולות שוטפות לשיפור היכולת להתמודד ולנטרל מתקפות סייבר בעתיד, ככל שתהיינה. הדבר תורם לזיהוי ומניעת מתקפות מסוגים שונים.

פגיעה במוניטין

9.18.23

החברה מעריכה כי הינה בעלת מוניטין חזק ומשמעותי בשוק התעופה הישראלי. פגיעה בניהול המותג של החברה וכן סוגיות כגון יחסי עבודה, דיוק מבצעי, אירועי סייבר ועוד עלולים להוביל לפגיעה במוניטין של החברה ובתוצאותיה הכספיות עקב כך.

בטבלה הבאה מוצג פילוח של גורמי הסיכון שתוארו לעיל על פי טיבם (סיכוני מאקרו, סיכונים ענפיים וסיכונים מיוחדים לחברה), ואשר דורגו בהתאם להערכות הנהלת החברה, על פי מידת עוצמת השפעתם על עסקי החברה בכללותה - השפעה גדולה, בינונית וקטנה.

מידת ההשפעה של גורם הסיכון על הקבוצה			
השפעה קטנה	השפעה בינונית	השפעה גדולה	
סיכוני מאקרו			
		V	אירועים מדיניים, ביטחוניים או פעילות טרור
	V		חשיפה לסיכוני מטבע
	V		שינויים במצב הכלכלי
	V		איתני טבע והתפרצות מגפות
V			חשיפה לשערי ריבית משתנים
סיכונים ענפיים			
		V	מחירי הדס"ל
		V	תחרות
		V	החלטות הממשלה בנושאי תעופה ורישוי החברה כמוביל אווירי
	V		פעילות בענף בו מבנה עלויות קבועות גבוה
	V		מגבלות רעש ואיכות הסביבה
		V	פגיעה בבטיחות טיסה או בטחון טיסה
	V		רגולציה תעופתית
סיכונים ייחודיים לחברה			
השפעה קטנה	השפעה בינונית	השפעה גדולה	
	V		עלויות שמירת בטחון טיסה
		V	יחסי עבודה, דיני עבודה, ניהול המשאב האנושי ושימור ידע ארגוני
	V		מגבלות לקבלת אשראי וסיכוני נזילות
		V	רגולציה שאינה תעופתית, הגבלים עסקיים והליכים משפטיים
V			מעמד מוניציפאלי של נתב"ג ומגבלות משאבים וציוד בנתב"ג ושדות תעופה אחרים
V			מגבלות עקב הוראות מניית המדינה המיוחדת
	V		תלות בספק
V			תלות בפעילות סדירה בנמל הבית (נתב"ג)
V			טיסות בשבת ומועדי ישראל
		V	סייבר, מערכות מידע ואבטחת מידע
	V		מוניטין

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2017

א. הסברי הדירקטוריון למצב עסקי התאגיד:

א.1. כללי ונתונים עיקריים

הננו מתכבדים להגיש את דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2017.

החברה משמשת כמוביל האוויר הנקוב של מדינת ישראל במרבית הקווים הבינלאומיים הפועלים מישראל ואליה. עיקר פעילותה בתחום הובלת נסעים ומטען, כולל כבודה ודואר, בטיסות סדירות ובטיסות שכר (באמצעות חברת הבת סאן דור) בין ישראל למדינות חוץ.

בנוסף, עוסקת החברה במתן שירותי תחזוקה 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. למידע על מגזרי הפעילות של הקבוצה, ראה ביאור 20 לדוחות הכספיים של החברה.

הסביבה העסקית, במסגרתה פועלת החברה, הינה ענף התעופה האזרחית והבינלאומית והתיירות לישראל וממנה, המאופיין בעונתיות וברמת תחרות גבוהה, המחריפה בתקופות של עודף קיבולת וברגישות גבוהה למצב הכלכלי, המדיני והביטחוני בארץ ובעולם.

נתונים עיקריים לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר (במיליוני דולר):

שינוי	2016	2017	
3%	2,038	2,097	הכנסות מהפעלה
7%	(1,638)	(1,749)	הוצאות הפעלה
(13%)	400	348	רווח גולמי
(31%)	287	197	EBITDA
(91%)	93	9	רווח לפני מסים על ההכנסה
(93%)	81	6	רווח לשנה

א2.1 סקירת הסביבה העסקית בה פועלת החברה

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר:

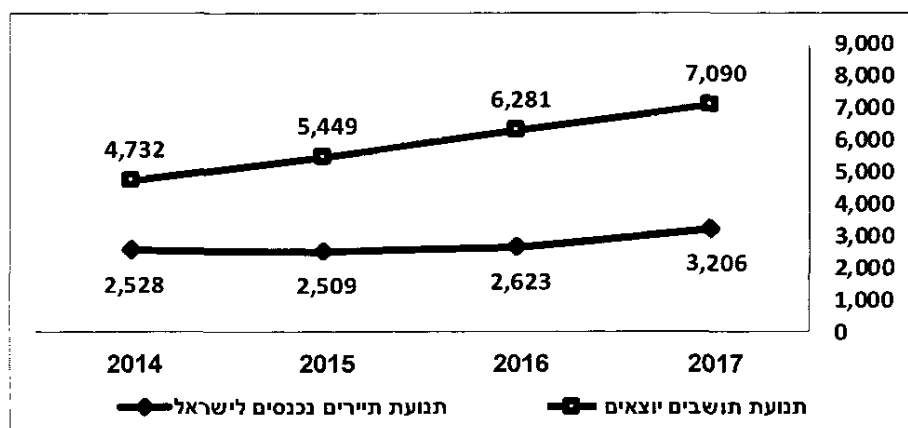
תנועה בנתב"ג:

התרשימים שלהלן מתארים את התפתחות התנועה בנתב"ג הן של נוסעים והן של מטען, בחלוקה בין תושבים יוצאים ותיירות נכנסת, ולעניין תחום המטענים בחלוקה בין יצוא ויבוא. בשנת 2017, נמשכה ואף העצימה מגמת הגידול המשמעותי בתנועת הנוסעים בנתב"ג ואילו בתחום המטען חל גידול משמעותי בהיקפי היבוא, לצד גידול קטן בהיקפי היצוא.

תנועת הנוסעים והמטען בנתב"ג:^{1 2}

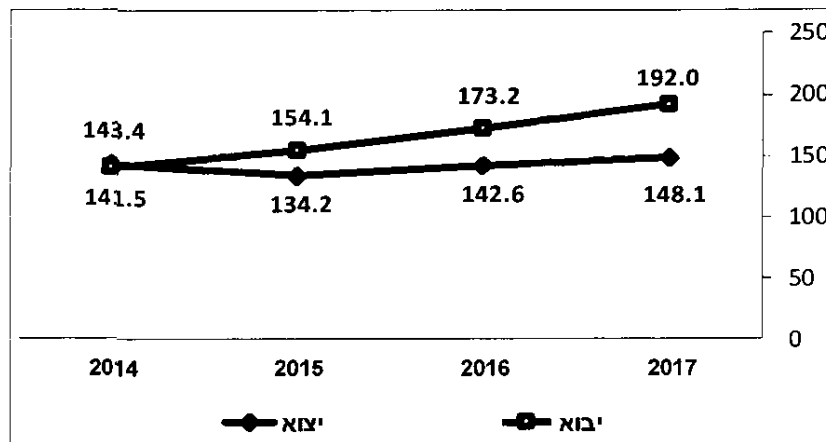
	2016		2017	
	אלפים	שינוי %	אלפים	
תיירות נכנסת	3,206	22%	2,623	583
תושבים יוצאים	7,090	13%	6,281	809
יבוא מטען - טון	192.0	11%	173.2	18.8
יצוא מטען - טון	148.1	4%	142.6	5.6

תנועת התיירות הנכנסת לישראל והתושבים היוצאים (באלפים):¹



¹ המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה
² נתוני יבוא/יצוא אינם כוללים מטענים במעבר

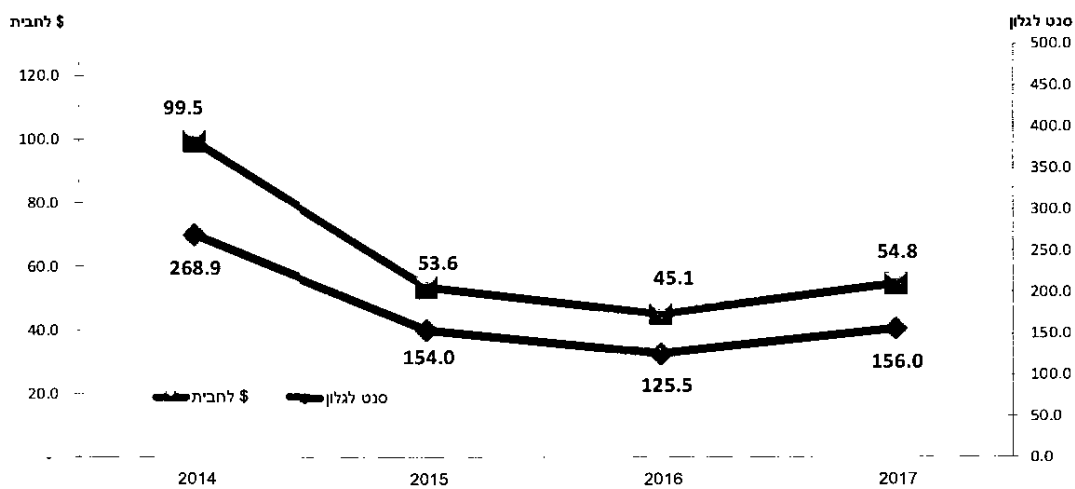
היבוא והיצוא של מטענים דרך האוויר לישראל וממנה (באלפי טונות):³



דלק סילוני:

בשנת 2017 חלה עלייה במחירי הדלק הסילוני ("דס"ל"), ביחס למחירים ששררו בשנת 2016, כפי שניתן לראות בתרשים שלהלן. לעניין התפתחות מחירי הדס"ל לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, ראה סעיף ד' להלן.

התפתחות מחיר הדס"ל והנפט הגולמי הממוצע בשוק:⁴



³ המקור: רשות שדות התעופה

⁴ המקור: מערכת בלומברג

לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 בדצמבר:

תנועת הנוסעים והמטען בנתב"ג: ^{2 1}

	2017	2016	שינוי	
	אלפים	אלפים	%	
תיירות נכנסת	935	718	217	30%
תושבים יוצאים	1,563	1,367	196	14%
יבא מטען - טון	49.2	44.9	4.2	9%
יבא מטען - טון	39.0	37.0	2.1	6%

א2.2 מדדים תפעוליים של החברה ונתחי שוק

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר:

	2017	2016	שינוי	
קטעי נוסע סדיר ושכר (נוסעים משלמים) - באלפים	5,645	5,512	2.4%	
נוסע - ק"מ מוטס (RPK) (סדיר) - במיליונים	21,310	21,066	1.2%	
מושב - ק"מ זמין (ASK) (סדיר) - במיליונים	25,167	25,072	0.4%	
תפוסת נוסעים (LOAD FACTOR) (סדיר) - באחוזים	84.7%	84.0%	0.8%	
חלק שוק כולל (סדיר ושכר) - באחוזים	28.5%	32.6%	(12.5%)	
טון מטען מוטס - באלפים	92.0	91.2	0.9%	
טון - ק"מ מטען מוטס (RTK) - במיליונים	498.6	476.1	4.7%	
שעות טיסה משוקללות (כולל ציוד חכור) - באלפים ⁵	178.8	180.7	(1.1%)	
הכנסה ממוצעת כוללת ל-RPK - בסנט ⁶	8.3	8.2	1.0%	
מספר מטוסים בהפעלה בתום התקופה - ביחידות ⁷	43	43	-	
גיל ממוצע של צי המטוסים בבעלות בתום התקופה - בשנים	12.9	12.6	0.3	

מקרא:

קטע נוסע - שובר טיסה לכיוון אחד.
 RPK - Revenue Passenger Kilometer - מספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק המוטס.
 ASK - Available Seat Kilometer - מספר המושבים שהוצעו למכירה כפול המרחק המוטס.
 RTK - Revenue Ton Kilometer - המשקל בטונות של מטען מוטס בתשלום כפול המרחק המוטס.
 Passenger Load Factor (תפוסת נוסעים) - נוסע-ק"מ מוטס מבוסא כאחוז ממושב-ק"מ זמין.
 שעות טיסה משוקללות - ערכי השקלול של המטוסים: בואינג 767 = 1.0; בואינג 747 = 2.0; בואינג 777 ו-787 = 1.6; בואינג 737 = 0.6. ערכים אלו משמשים באופן עקבי לחישוב שעות הטיסה המשוקללות כאינדיקטור של היקף הפעילות התעופתית.

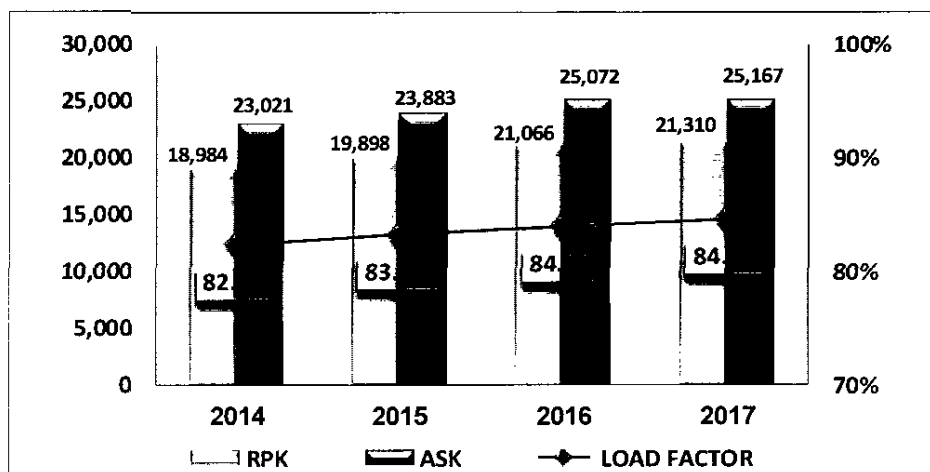
⁵ שעות טיסה משוקללות במונחי בואינג 767.

⁶ הכנסות נוסעים ונלוות בטיסות סדירות בלבד ובנטרול שינוי בשערי חליפין.

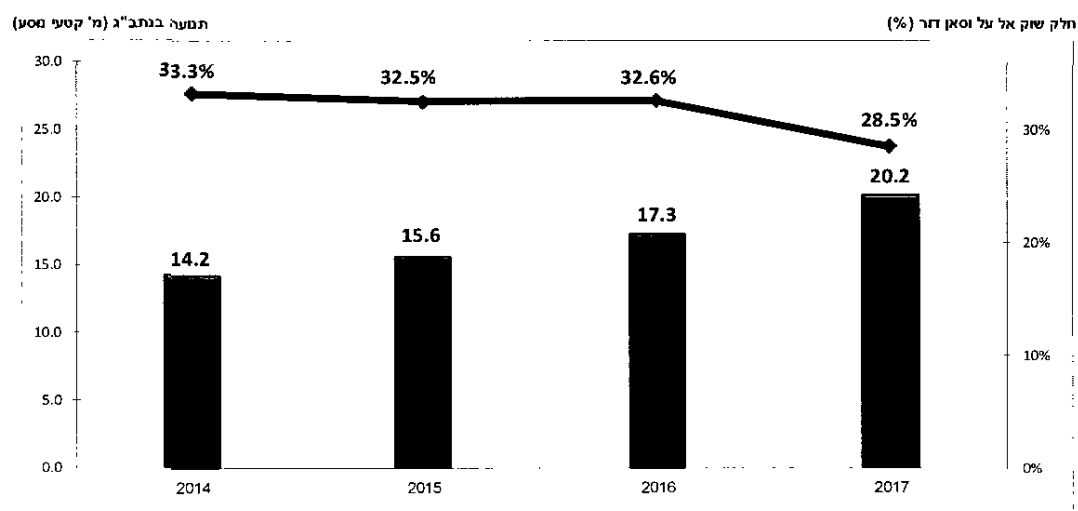
⁷ למועד פרסום הדוח התקופתי, התקבלו בחברה 2 מטוסים נוספים מדגם בואינג 787-9 במסגרת תכנית ההצטיידות, כמפורט בביאור 9 לדוחות הכספיים.

הנתונים מצביעים על גידול בקטעי הנוסע שהטיסה החברה ובנוסע - ק"מ (RPK) וגידול מתון יותר בהיצע המושבים (ASK), אי לכך עלה שיעור התפוסה בכ-0.8%. בנוסף לכך, ההכנסה הממוצעת ל-RPK גדלה אף היא בכ-1.0% ביחס לשנת 2016. מגמות אלו הביאו לגידול בהכנסות החברה בסך של כ-58.6 מיליון דולר. מאידך, חלה ירידה ניכרת בנתח השוק של החברה וזאת לאור העלייה החדה בתנועת הנוסעים בנתב"ג, אשר לא לוותה בגידול מקביל בהיצע המושבים אותם הציעה החברה, בשל מגבלת כושר הייצור שלה.

מדדים תפעוליים (במיליונים)



התנועה בנתב"ג וחלק שוק אל על וסאן דור⁸



⁸ המקור: רשות שדות התעופה

לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 בדצמבר:

מדדים תפעוליים נבחרים

שינוי	2016	2017	
8.4%	1,196	1,297	קטעי נוסע סדיר ושכר (נוסעים משלמים) - באלפים
10.2%	4,626	5,098	נוסע - ק"מ מוטס (RPK) (סדיר) - במיליונים
8.7%	5,498	5,976	מושב - ק"מ זמין (ASK) (סדיר) - במיליונים
1.4%	84.1%	85.3%	תפוסת נוסעים (LOAD FACTOR) (סדיר) - באחוזים
(9.1%)	29.9%	27.2%	חלק שוק כולל (סדיר ושכר) - באחוזים
18.3%	21.0	24.9	טון מטען מוטס - באלפים
26.8%	110.6	140.3	טון - ק"מ מטען מוטס (RTK) - במיליונים
8.3%	39.7	43.0	שעות טיסה משוקללות (כולל ציוד חכור) - באלפים ⁵
(0.8%)	8.5	8.4	הכנסה ממוצעת כוללת ל-RPK - בסנט ⁶

3. ניתוח התוצאות העסקיות של החברה

להלן מוצגים דוחות הרווח והפסד של החברה, לרבות שיעור מהמחזור ושיעור השינוי לעומת אשתקד. כמו כן, מוצגים ההסברים והמגמות העיקריים אשר השפיעו על תוצאות החברה בשנת 2017 ביחס לאשתקד.

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר:

	2017		2016		שינוי
	אלפי דולר	מהמחזור %	אלפי דולר	מהמחזור %	
הכנסות מהפעלה	2,096,998	100%	2,038,428	100%	58,570 (2.9%)
הוצאות הפעלה	(1,748,660)	(83.4%)	(1,638,417)	(80.4%)	(110,243) (6.7%)
רווח גולמי	348,338	16.6%	400,011	19.6%	(51,673) (12.9%)
הוצאות מכירה	(209,096)	(10.0%)	(192,565)	(9.4%)	(16,531) (8.6%)
הוצאות הנהלה וכלליות	(113,536)	(5.4%)	(98,799)	(4.8%)	(14,737) (14.9%)
הכנסות אחרות, נטו	3,271	0.2%	1,959	0.1%	1,312 (67.0%)
רווח מפעולות רגילות	28,977	1.4%	110,606	5.4%	(81,629)
הוצאות מימון, נטו	(20,502)		(23,127)		2,625
חלק החברה ברווחי חברות כלולות ושערוך אופציות בגין	243		5,981		(5,738)
רווח לפני מסים על ההכנסה	8,718		93,460		(84,742)
מסים על ההכנסה	(3,048)		(12,766)		9,718
רווח לשנה	5,670		80,694		(75,024)

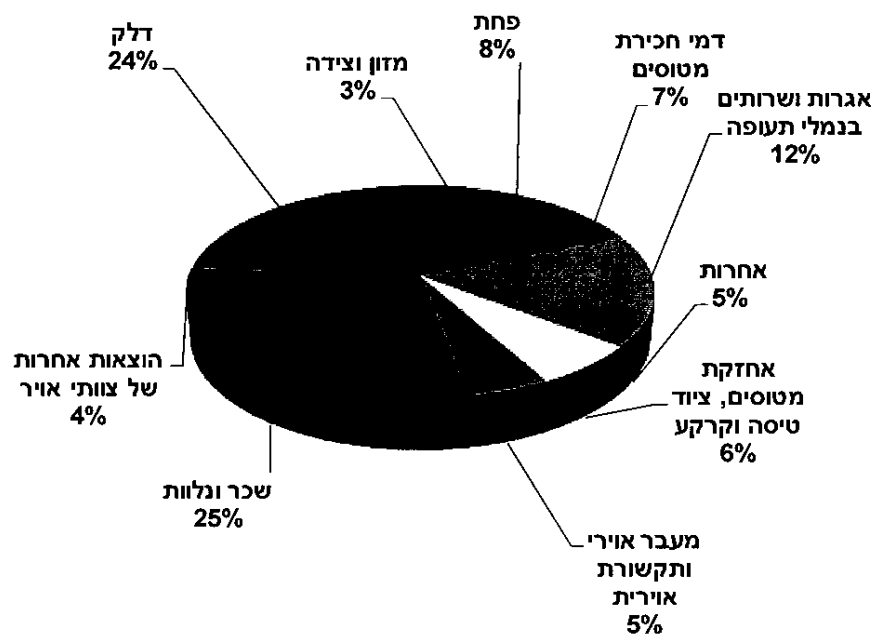
הכנסות מהפעלה - ההכנסות מהפעלה גדלו בשנת 2017 בכ- 2.9%, גידול בכ- 58.6 מיליון דולר ביחס לשנת 2016, כאשר הכנסות מנוסעים גדלו בכ- 3.1%, גידול בכ- 55.7 מיליון דולר. הגידול בהכנסות נוסעים נובע בעיקר מהגידול בכמות הנוסע - ק"מ (RPK) שהטיסה החברה, וכן כתוצאה מעליה בתשואה למוסע-ק"מ, כמפורט לעיל. הכנסות ממטען גדלו בכ- 1.6% (כ- 2.4 מיליון דולר), בעיקר כתוצאה מגידול בכמות טון - ק"מ (RTK) שהטיסה החברה אשר קוזז בחלקו ע"י קיטון בתשואה לטון-ק"מ.

הוצאות הפעלה - הוצאות ההפעלה גדלו בשנת 2017 בכ- 110.2 מיליון דולר, גידול של כ- 6.7% ביחס לשנת 2016, מהסיבות הבאות:

- עליה בהוצאות השכר (המיוחסות להפעלה) בסך של כ- 65.2 מיליון דולר, כמפורט להלן.
- עליה בהוצאות הדס"ל בסך של כ- 40.8 מיליון דולר, כמפורט להלן.
- תוספת הוצאה בסך של כ- 10.2 מיליון דולר בגין הסכם פשרה עם פקיד השומה בקשר לתשלומי אש"ל צוות אויר, ביחס לסכום ההוצאה שהוכר בעניין זה בשנת 2016 (יצוין, כי ההסכם כולל סכומים נוספים שאינם מהותיים, אשר כלולים בהוצאות המס ובהוצאות השכר של החברה). ראה ביאור 15 ב. (29) לדוחות הכספיים.
- גידול בהוצאות בסכום כולל של כ- 26.1 מיליון דולר, הנובע ממכלול גורמים, אשר עיקרם גידול בפעילות, השפעת התחזקות השקל ביחס לדולר בסך של כ- 8 מיליון דולר, עליה באגרות לרשות שדות התעופה (רש"ת) בסך של כ- 3.2 מיליון דולר בשל הקטנת הנחות כתוצאה מהירידה בנתח השוק בנתב"ג, גידול של כ- 2 מיליון דולר בהוצאות החכירה של מתקני החברה בשל עדכון הסכמי החכירה מול רש"ת, וכן עליה בהוצאות ההפעלה של חברות הבנות ובעלות המכר של מוצרי דיוטי פרי בסך של כ- 6 מיליון דולר כתוצאה מגידול בהכנסות בגין פעילויות אלו.

- גידול בהוצאות בסכום כולל של כ-10 מיליון דולר, הנובע מהוצאות חריגות בשנת 2017, כגון תשלום לרש"ת עבור התחשבות על חשבון שנים קודמות בגין שימוש במקרקעין, וכן כתוצאה מזיכויים שונים (בגין שנים קודמות) שגרשמו בשנת 2016, אשר לא קיימים בשנת 2017.
- ההשפעות הנ"ל קוזזו בחלקן על ידי קיטון בהוצאות החכירה אד הוק של מטוסי נוסעים ומטען, בסך של כ-42.1 מיליון דולר.

התפלגות הוצאות ההפעלה לשנת 2017



הוצאות דס"ל:

הוצאות הדס"ל של החברה בשנת 2017, גדלו בכ- 40.8 מיליון דולר (כ-10.6%) ביחס להוצאות בשנת 2016 וזאת כתוצאה מעליה במחירי הדס"ל, אשר קוזזה בחלקה ע"י השינוי בתוצאות עסקאות גידור הדס"ל.

הטבלה שלהלן משקפת את השפעת הוצאות הדס"ל על תוצאות החברה, לרבות השפעת עסקאות הגידור (במיליוני דולר):

הפרש	2016	2017	
	354.0	435.5	הוצאות דס"ל לתקופה (לפני השפעת גידור)
81.5	32.0	(8.7)	השפעת עסקאות גידור דס"ל על הרווח והפסד
(40.7)	386.0	426.8	סה"כ הוצאות דס"ל (לרבות השפעת הגידור)
40.8			

לפרטים נוספים באשר לגידור מחירי הדס"ל, ראה סעיף ב (3) להלן. לפרטים נוספים בגין השפעת הנגזרים על הדוחות הכספיים, ראה ביאור 18 לדוחות הכספיים.

הוצאות מכירה - בהוצאות המכירה חל גידול בסך של כ- 16.5 מיליון דולר, הנובע בעיקרו מעליה בהוצאות הפרסום של החברה, בעיקר כתוצאה מהשקת מסעות פרסום חדשים, וכן מעליה בהוצאות השכר כמפורט להלן.

הוצאות הנהלה וכלליות - בהוצאות הנהלה וכלליות חל גידול של כ- 14.7 מיליון דולר בהשוואה לשנת 2016. עיקר הגידול מקורו בגידול בהוצאות השכר, כמפורט להלן, וכן מגידול בהוצאות הנהלה וכלליות אחרות, בעיקר בגין אחזקת מערכות מידע, ייעוץ מקצועי ואחזקת משרד, בין היתר לאור התחזקות השקל ביחס לדולר.

הוצאות שכר:

בהוצאות השכר הכוללות של החברה חל גידול בסך של כ-79.6 מיליון דולר, על פי החלוקה הבאה:

	שנת 2017	שנת 2016	הפרש
הוצאות הפעלה	440.2	375.0	65.2
הוצאות מכירה	51.4	44.9	6.5
הוצאות הנהלה וכלליות	70.0	62.2	7.8
סך הכל הוצאות שכר	561.6	482.1	79.5

הגידול בהוצאות השכר נובע ממספר גורמים, ביניהם התחזקות השקל ביחס לדולר אשר הביאה לגידול של כ-33.3 מיליון דולר, עליה בכמות העובדים ובשעות הפעילות (בין היתר בשל הפחתת השימוש של החברה בחכירות "רטובות" – חכירת מטוס על צוותו) ביחס לאשתקד, השפעת הסכמי עבודה אשר נחתמו עם מגזרים שונים בחברה במהלך שנת 2017, עלייה בשכר המינימום, מענקים שהוכרו בשנת 2017 בגין רווחי 2016 (בעוד שהמענקים בגין רווחי 2015 הוכרו באותה שנה) והפסד אקטוארי בגין הטבות אחרות לטווח ארוך בעיקר בשל ירידה בשיעור ההיוון של אותן התחייבויות.

הוצאות מימון - הוצאות המימון, נטו הסתכמו בכ-20.5 מיליון דולר בהשוואה לכ-23.1 מיליון דולר בשנת 2016. הקיטון נובע בעיקר מהשפעה חיובית של הפרשי שער שנכללו בהוצאות המימון, וכן מגידול בהכנסות ריבית על פקדונות כתוצאה מעליה ביתרות המזומנים של החברה.

מסים על ההכנסה – מסים על ההכנסה בשנת 2017 הסתכמו בכ-3.0 מיליון דולר לעומת כ-12.8 מיליון דולר בשנת 2016. הירידה נובעת בעיקר מהירידה ברווח החברה לפני מסים, אשר קוזזה בחלקה ע"י תוספת הוצאת מס בסך של כ-1.0 מיליון דולר, בשל קיטון בהפסדים המועברים של החברה משנים קודמות, כפועל יוצא מהסכם הפשרה עם פקיד השומה כמפורט בביאור 15 ב (30) לדוחות הכספיים. יצוין, כי בשנת 2016, קטנה הוצאת המס בסך של כ-11.3 מיליון דולר בשל הפחתת שיעורי מס החברות.

רווח לתקופה – לאור האמור לעיל, הרווח לפני מסים בשנת 2017 הסתכם בכ-8.7 מיליון דולר (רווח לאחר מס כ-5.7 מיליון דולר המהווה כ-0.3% מהמחזור) לעומת רווח לפני מסים של כ-93.5 מיליון דולר בשנת 2016 (רווח לאחר מס כ-80.7 מיליון דולר, שהיווה כ-4.0% מהמחזור).

לתקופה של שלושה חודשים שנתיימה ביום 31 בדצמבר:

	2017		2016		שינוי
	אלפי דולר	%	אלפי דולר	%	
הכנסות מהפעלה	512,315	100%	460,774	100%	51,541
הוצאות הפעלה	(465,340)	(90.8%)	(396,270)	(86.0%)	(69,070)
רווח גולמי	46,975	9.2%	64,504	14.0%	(17,529)
הוצאות מכירה	(52,413)	(10.2%)	(46,300)	(10.0%)	(6,113)
הוצאות הנהלה וכלליות	(30,922)	(6.0%)	(26,884)	(5.8%)	(4,038)
הוצאות אחרות, נטו	3,227	0.6%	1,123	0.2%	2,104
הפסד מפעולות רגילות	(33,133)	(6.5%)	(7,557)	(1.6%)	(25,576)
הוצאות מימון, נטו	(5,829)		(6,086)		257
חלק החברה ברווחי חברות כלולות ושערוך אופציות בגין	805		967		(162)
הפסד לפני מסים על ההכנסה	(38,157)		(12,676)		(25,481)
הטבת מס	8,444		10,246		(1,802)
הפסד לתקופה	(29,713)		(2,430)		(27,283)

הכנסות מהפעלה - ההכנסות מהפעלה גדלו בתקופה המדווחת בכ-51.5 מיליון דולר, כ-11.2% ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, כאשר בהכנסות מנוסעים חל גידול של כ-10.2% וההכנסות ממטענים, גדלו בכ-23.9%. הגידול בהכנסות נוסעים, נובע מעליה בכמות הנוסע - ק"מ (RPK) שהטיסה החברה וכן מהשפעה חיובית של שערי החליפין במטבעות בהם מבוצעות חלק מעסקאות המכר של החברה, ביחס לדולר. הגידול קוֹזז בחלקו כתוצאה מהקיטון בתשואה לנוסע-ק"מ. הגידול בהכנסות ממטענים בתקופה המדווחת הינו כתוצאה מעלייה בכמות טון - ק"מ (RTK) בקיטון ירידה בתשואה לטון -ק"מ.

הוצאות הפעלה - הוצאות ההפעלה גדלו בתקופה המדווחת בכ-69.1 מיליון דולר, כ-17.4% ביחס לתקופה המקבילה אשתקד. הגידול בהוצאות ההפעלה נובע בעיקרו מעליית בהוצאות השכר של החברה בסך של כ-27 מיליון דולר מהסיבות שמפורטות לעיל, בהוצאות הדס"ל בסך של כ-19.2 מיליון דולר ובהוצאות התחזוקה בסך של כ-12.3 מיליון דולר. הגידול בהוצאות קוֹזז חלקית על ידי קיטון בהוצאות החכירה אד הוק של מטוסי נוסעים ומטען בסך של כ-8.9 מיליון דולר ביחס לתקופה המקבילה אשתקד. בנוסף, בתקופה זו הכירה החברה במרבית ההוצאה בגין הסכם הפשרה עם פקיד השומה כמפורט לעיל. זאת ועוד, ברבעון זה חלו מרבית ההשפעות המפורטות לעיל, ביניהן, עדכון ההסכמים מול רש"ת וירידה בנתח השוק של החברה. כמו כן, בתקופה זו הוכר ההפסד האקטוארי כמפורט לעיל.

הטבלה שלהלן משקפת את השפעת הוצאות הדס"ל על תוצאות החברה, לרבות השפעת עסקאות הגידור (במיליוני דולר):

	2017	2016	הפרש
הוצאות דס"ל לתקופה (לפני השפעת גידור)	114.5	87.9	26.6
השפעת עסקאות גידור דס"ל על הרווח והפסד	(6.3)	1.1	(7.4)
סה"כ הוצאות דס"ל (לרבות השפעת הגידור)	108.2	89.0	19.2

הוצאות מכירה - בהוצאות המכירה בתקופה המדווחת חל גידול בסך של כ-6.1 מיליון דולר (13.2%) בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד, בעיקר כתוצאה מגידול בהוצאות ההפצה עקב הגידול במכירות וכן מגידול בהוצאות השכר, מהסיבות המוסברות לעיל.

הוצאות הנהלה וכלליות - בהוצאות הנהלה וכלליות בתקופה המדווחת חל גידול של כ- 4.0 מיליון דולר (כ- 15.0%) בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד, בעיקר כתוצאה מעליה בהוצאות השכר ומגידול בהוצאות אחרות, כמוסבר לעיל.

הוצאות מימון - הוצאות המימון, נטו בתקופה המדווחת הסתכמו בכ- 5.8 מיליון דולר בהשוואה לכ- 6.1 מיליון דולר בתקופה המקבילה אשתקד.

הטבת מס - הטבת המס בתקופה המדווחת הסתכמה בכ- 8.4 מיליון דולר לעומת הטבת מס בסך של כ- 10.2 מיליון דולר בתקופה המקבילה אשתקד. הירידה בהטבת המס, על אף הגידול בהפסד לפני מס, נובעת בעיקר בשל הכנסת מס של כ- 7.5 מיליון דולר שהוכרה ברבעון המקביל אשתקד עקב הפחתת שיעור מס החברות, וכן בשל הוצאת מס בסך של כ- 1 מיליון דולר ברבעון המדווח כתוצאה מהסכם הפשרה עם פקיד השומה כמוסבר לעיל.

הפסד לתקופה - ההפסד לפני מסים בתקופה המדווחת הסתכם בכ- 38.2 מיליון דולר (הפסד לאחר מס כ- 29.7 מיליון דולר המהווה כ- 5.8% מהמחזור) לעומת הפסד לפני מסים של כ- 12.7 מיליון דולר בתקופה המקבילה אשתקד (הפסד לאחר מס כ- 2.4 מיליון דולר, שהיווה כ- 0.5% מהמחזור).

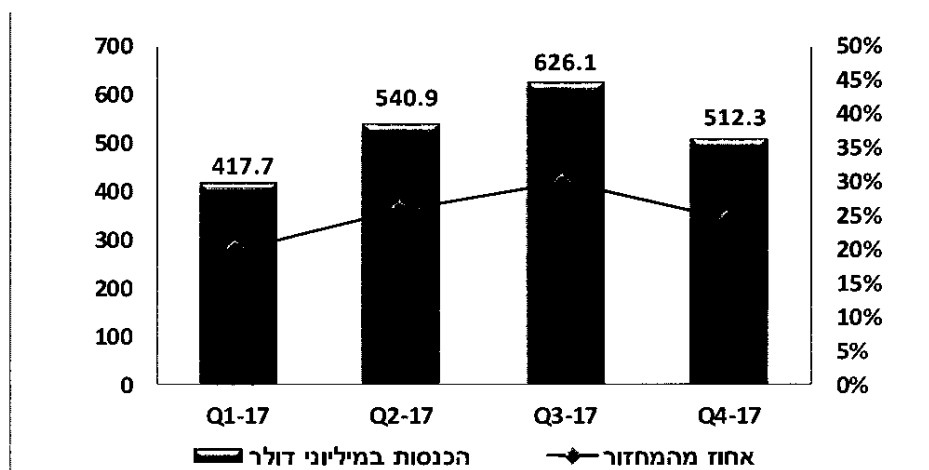
4. דיווח מגזרי

לעניין ניתוח הכנסות ותוצאות לפי מגזרי פעילות, ראה ביאור 20 לדוחות הכספיים.

5. עונתיות

פעילות הקבוצה מושפעת מעונתיות ומתמקדת בתקופות שיא. תנועה גדולה של תושבי ישראל שיוצאים לחו"ל מתרחשת בעיקר בעונות הקיץ ובתקופות החגים, ותנועה גדולה של תיירים הנכנסים לישראל מתרחשת בעונות הקיץ ולקראת חגים יהודיים או נוצריים או חופשות במדינות המקור.

התפלגות ההכנסות על פני הרבעונים ושיעורן מהמחזור בשנת 2017 (במיליוני דולר)



א.6. תזרים מזומנים

תזרימי המזומנים בשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2017 לעומת שנת 2016 הינם:

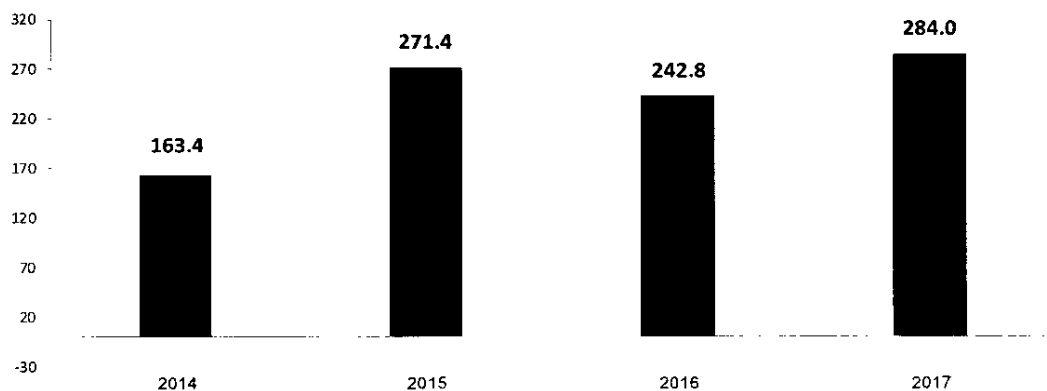
שינוי אלפי דולר	ינואר - דצמבר	
	2016	2017
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
41,130	242,840	283,970
(95,308)	(112,877)	(208,185)
40,239	(61,095)	(20,856)
4,442	(780)	3,662
(9,497)	68,088	58,591

תזרימי מזומנים שנבעו מפעילות שוטפת, נטו
תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות השקעה, נטו
תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות מימון, נטו
השפעת השינויים בשערי החליפין על יתרות מזומנים
המוחזקות במטבע חוץ
עלייה במזומנים ושוי מזומנים

תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת

בשנת 2017, נבע לחברה תזרים מזומנים חיובי מפעילות שוטפת בסך כ- 284.0 מיליון דולר לעומת תזרים מזומנים חיובי מפעילות שוטפת בסך כ-242.8 מיליון דולר אשתקד. הגידול בתזרים המזומנים מפעילות שוטפת, חרף הירידה ברווח לפני מס בסך של כ-84.8 מיליון דולר, נובע בעיקר מגידול בסעיפי ההתחייבויות של החברה, כגון הכנסות מראש (עקב גידול במכירות והקדמת מועדי רכישת כרטיסים על ידי הלקוחות) והתחייבויות בגין מסי נמל, וכן בגין הוצאות שהוכרו בשנת 2017 אך טרם שולמו כגון הפרשה בגין הסכם הפשרה עם פקיד השומה, גידול בהתחייבויות מאזניות בגין הטבות לעובדים בשל התחזקות השקל ביחס לדולר ועלויות שכר, הפרשות בגין הוצאות תחזוקה אשר טרם שולמו וכן גידול ביתרות ספקים.

התפתחות תזרים מזומנים מפעילות שוטפת לשנים 2014-2017 (מיליוני דולר):



תזרימי מזומנים לפעילות השקעה

בשנת 2017, השקיעה החברה כ- 208.2 מיליון דולר, נטו בפעילות השקעה. ההשקעה ברכוש קבוע ורכוש לא מוחשי הסתכמה לסך של כ- 195.7 מיליון דולר (בעיקר תשלומי מקדמות בגין מטוסי 787 ומנועיהם ורכישת חלפים ואביזרים). בנוסף, השקיעה החברה בפקדונות לזמן קצר סך של כ- 17.7 מיליון דולר. מנגד, נבעו לחברה מזומנים ממכירת רכוש קבוע בסך 5.3 מיליון דולר.

בשנת 2016, השקיעה החברה כ- 112.9 מיליון דולר, נטו בפעילות השקעה. ההשקעה ברכוש קבוע ורכוש לא מוחשי הסתכמה לסך של כ- 172.8 מיליון דולר (בעיקר רכישת 3 מטוסי 737-900, מקדמות בגין מטוסי 787 ומנועיהם ורכישת חלפים ואביזרים). מנגד, נבעו לחברה מזומנים כתוצאה משחרור פקדונות לזמן קצר בסך של כ- 41.7 מיליון דולר, ממכירת 2 מטוסי 737 בסך 16 מיליון דולר וממכירת חברה מוחזקת בסך 2 מיליון דולר.

תזרימי מזומנים מפעילות מימון

בשנת 2017, השתמשה החברה בתזרים מזומנים בסך של כ- 20.9 מיליון דולר נטו לפעילות מימון, מתוכם פרעה הלוואות (פירעונות שוטפים) בסך של כ- 95.0 מיליון דולר וכן שילמה דיבידנד בסך של כ- 9.9 מיליון דולר. מנגד, נבעו לחברה מזומנים מקבלת הלוואות למימון מקדמות מטוסים בסך של כ- 74.3 מיליון דולר, ומעליה באשראי לזמן קצר של כ- 7.8 מיליון דולר והנפקת מניות בחברת בת בסך של כ- 2.0 מיליון דולר.

בשנת 2016, השתמשה החברה בתזרים מזומנים בסך של כ- 61.1 מיליון דולר נטו לפעילות מימון, מתוכם פרעה הלוואות בסך של כ- 185.3 מיליון דולר וכן תשלום דיבידנד בסך של כ- 33.4 מיליון דולר. מנגד, קיבלה החברה הלוואות, נטו (בניכוי הוצאות גיוס) בסך של כ- 157.8 מיליון דולר.

7א. המצב הכספי, יתרות המזומנים וההון החוזר של החברה

<u>31.12.2016</u>	<u>31.12.2017</u>		<u>31.12.2016</u>	<u>31.12.2017</u>	
אלפי דולר	אלפי דולר		אלפי דולר	אלפי דולר	
803,225	956,358	התחייבויות שוטפות	435,199	518,426	נכסים שוטפים
632,780	616,860	התחייבויות לא שוטפות	1,284,857	1,332,982	נכסים לא שוטפים
284,051	278,190	הון			
<u>1,720,056</u>	<u>1,851,408</u>	סה"כ	<u>1,720,056</u>	<u>1,851,408</u>	סה"כ

להלן השינויים העיקריים בסעיפי הנכסים, ההתחייבויות וההון ליום 31 בדצמבר 2017 לעומת 31 בדצמבר 2016:

נכסים שוטפים :

הנכסים השוטפים של החברה ליום 31 בדצמבר 2017 הסתכמו לסך של כ-518.4 מיליון דולר, גידול של כ-83.2 מיליון דולר ביחס ליתרתם ליום 31 בדצמבר 2016. הגידול נבע בעיקר מעלייה ביתרות המזומנים והפקדונות לזמן קצר (ראה לעיל ניתוח בנוגע לתזרים המזומנים) ביחס ליתרתם בסוף שנת 2016, מעליה בסעיף הלקוחות וגידול בסעיף חייבים ויתרות חובה, אשר קוזזו בחלקם על ידי קיטון בסעיף מכשירים פיננסיים נגזרים (ראה ביאור 18 לדוחות הכספיים) ובסעיף המלאי.

התחייבויות שוטפות :

ההתחייבויות השוטפות של החברה ליום 31 בדצמבר 2017 הסתכמו לסך של כ-956.4 מיליון דולר, גידול של 153.1 מיליון דולר ביחס ליתרתם ליום 31 בדצמבר 2016. הגידול נובע בעיקר מגידול בסעיף הכנסות מראש ממכירת כרטיסי טיסה, ביתרות הספקים והזכאים ביחס ליתרתם ביום 31 בדצמבר 2016, וכן מגידול בהפרשות. כמו כן, גדלה מצבת ההלוואות לזמן קצר בסך של כ-15 מיליון דולר, כתוצאה מהלוואות אשר הועמדו לחברה ונועדו למימון מקדמות על חשבון המטוסים, אשר פירעון צפוי להיות בעת קבלת המטוסים באמצעות קבלת הלוואות לזמן ארוך, בניכוי ירידה בחלויות השוטפות של ההלוואות הקיימות.

הון חוזר :

נכון ליום 31 בדצמבר 2017, לחברה גרעון בהון החוזר בסך כ-437.9 מיליון דולר לעומת גרעון של כ-368.0 מיליון דולר ליום 31 בדצמבר 2016. יצוין, כי חלק מהותי מהגרעון בהון החוזר אינו משקף תזרימי מזומנים בטווח הקצר, כמוסבר להלן. היחס השוטף של החברה ליום 31 בדצמבר 2017 נותר ללא שינוי בהשוואה ליום 31 בדצמבר 2016, כ-54.2%.

הגרעון בהון החוזר ליום 31 בדצמבר 2017, כולל מרכיבים מהותיים אשר נכללים במסגרת סעיפי ההתחייבויות השוטפות של החברה ומאופיינים במחזוריות עסקית שוטפת, אולם החברה אינה נדרשת למקורות תזרימיים בטווח הקצר על מנת לפרוע אותם: הכנסות מראש ממכירת כרטיסי טיסה וממועדון הנוסע המתמיד בסך של כ-360 מיליון דולר, שסילוקן ייעשה באמצעות העמדת שירותי טיסה עתידיים, והתחייבות לעובדים בגין חופשה בסך של כ-48 מיליון דולר, אשר צפויה להיות משולמת בעת פרישתם, אך מסווגת כהתחייבות לזמן קצר בהתאם לכללי החשבונאות. בנוסף, ההתחייבויות השוטפות כוללות הלוואות למימון מקדמות עבור מטוסי ה-787, אשר מקור פרעונן יהיה באמצעות מימון ארוך טווח שיתקבל בעת קבלת המטוסים. נכון ליום 31 בדצמבר 2017, הסכום המיוחס להלוואות האמורות לעיל מתוך סך ההתחייבויות השוטפות מסתכם לסך של כ-85 מיליון דולר.

נכסים לא שוטפים :

הנכסים הלא שוטפים ליום 31 בדצמבר 2017, הסתכמו לסך של כ- 1,333.0 מיליון דולר, גידול של כ-48.1 מיליון דולר ביחס ליתרתם ליום 31 בדצמבר 2016, הנובע בעיקר כתוצאה מתשלום מקדמות לרכישת מטוסי ה- 787, כמפורט בביאור 9 לדוחות הכספיים, בניכוי הפחת השוטף.

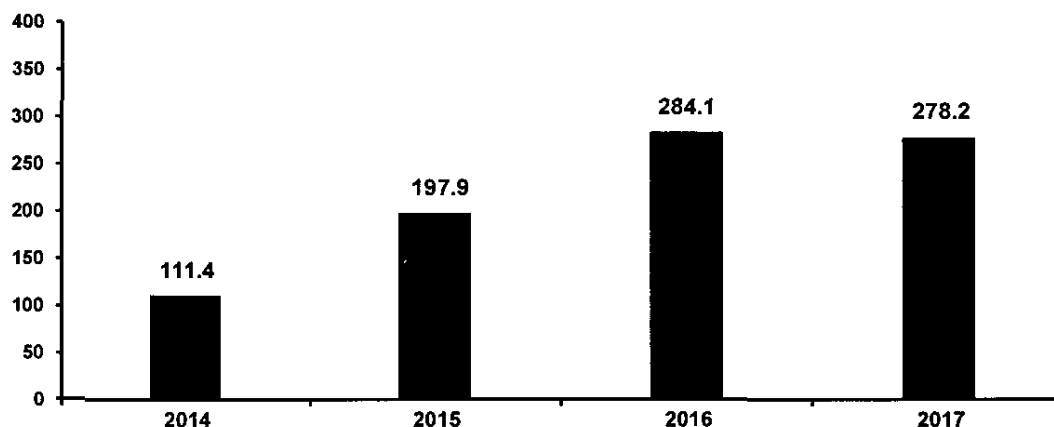
התחייבויות לא שוטפות :

ההתחייבויות הלא שוטפות של החברה ליום 31 בדצמבר 2017, הסתכמו לסך של כ-616.9 מיליון דולר, קיטון של כ- 15.9 מיליון דולר ביחס ליתרתן ליום 31 בדצמבר 2016, הנובע בעיקר כתוצאה מקיטון בהלוואות מתאגידים בנקאיים בשל פרעונות שוטפים אשר קוזז בחלקו על ידי גידול בהתחייבויות בגין הטבות לעובדים כמפורט בביאור 14 לדוחות הכספיים.

הון :

סך ההון ליום 31 בדצמבר 2017 הסתכם לכ-278.2 מיליון דולר. הקיטון בסך של כ-5.9 מיליון דולר ביחס להון ליום 31 בדצמבר 2016 נובע בעיקר מהרווח לתקופה בניכוי דיבידנד ששולם בסך של כ-9.9 מיליון דולר, ובניכוי שינויים בקרנות ההון של החברה בסך כולל של כ-1.5 מיליון דולר.

התפתחות ההון ליום 31 בדצמבר (במיליוני דולר) :



הלוואות ומסגרות אשראי מהותיות של החברה:

בהתאם להנחיות הרשות לניירות ערך בעניין "אירוע אשראי בר דיווח", סף המהותיות לצורך פירוט הלוואות מהותיות הינו 5% מסך המאזן המאוחד של החברה וכן 10% מסך הלוואות התאגיד. לפרטים בדבר הלוואות המהוות אשראי בר דיווח ראה נספח א' לדוח דירקטוריון זה.

לפרטים נוספים בנוגע להלוואות החברה ולעמידה במגבלות ואמות מידה פיננסיות (COVENANTS), ראה ביאור 13 לדוחות הכספיים.

ב. חשיפה לסיכוני שוק ודרכי ניהולם:

ב (1) תיאור סיכוני השוק אליהם חשופה החברה

להלן פירוט של סיכוני השוק אליהם חשופה החברה:

חשיפה לשינויים במחירי הדס"ל - שינויים במחירי הדס"ל, המהווה מרכיב מרכזי בהוצאות התפעול של החברה, משפיעים מהותית על רווחיות החברה. להערכת החברה, ברמת הפעילות הנוכחית, כל שינוי של 1 סנט אמריקאי במחירו של גלון דס"ל במשך שנה שלמה משפיע על הוצאות הדלק של החברה בכ-2.6 מיליון דולר. החברה נוקטת בצעדי הגנה להקטנת החשיפה, כמפורט בסעיף ב (3) לדוח הדירקטוריון להלן.

חשיפה לשינויים בשערי הריבית - כ-30% מהלוואות החברה לזמן ארוך הן בריבית משתנה. לפיכך, עלייה בשיעור ריבית הליבור עלולה להשפיע על רווחיות החברה. ברמת ההלוואות הנוכחית, כל עלייה של 1% בריבית הליבור במשך שנה שלמה, תגדיל את הוצאות המימון של החברה בכ-1.6 מיליון דולר. החברה נוקטת בצעדי הגנה להקטנת החשיפה, כמפורט בסעיף ב (4) לדוח הדירקטוריון להלן.

חשיפה מטבעית - עיקר הכנסותיה והוצאותיה של החברה הינן בדולר של ארה"ב (מטבע הפעילות של החברה) למעט הוצאות שקליות, שעיקרן הוצאות שכר ותשלומים לספקים מקומיים בארץ. בהתאם לכך, שינוי בשער השקל ביחס לדולר משפיע על ההוצאות השקליות של החברה במונחי דולר. להערכת החברה, ברמת הפעילות הנוכחית, כל תיסוף של 1% בשער החליפין של השקל ביחס לדולר במשך שנה שלמה, יגדיל את ההוצאות השנתיות של החברה בכ-5.9 מיליון דולר. בנוסף, לחברה חשיפה מטבעית גם בגין היתרות המאזניות שלה, בשל עודף התחייבויות על נכסים שקליים. כך, שינוי של 10% בשער החליפין ישפיע על הוצאות החברה בסך של כ-3.8 מיליון דולר, בשל שערך היתרות בדוח על המצב הכספי כאמור. נכון לתאריך הדוח, אין עסקאות פתוחות לגידור מט"ח. כמו כן, קיימת לחברה חשיפה לא מהותית למטבע היורו ולמטבעות אחרים.

חשיפה במסגרת ההלוואות לזמן ארוך - בהתאם להוראות חלק מהסכמי ההלוואות, נדרשת החברה לעמידה ביחס מינימאלי בין שווי השוק של המטוסים לבין יתרת ההלוואות אשר מובטחות במטוסים אלו. כמו כן, החברה נדרשת לקיים מספר תנאים אשר בהעדרם היא עלולה להידרש לפירעון מידי של ההלוואות. חשיפת החברה לסיכוני שוק בנושא זה נובעת מהשינויים אשר מתרחשים בשווי השוק של מטוסים בעולם. לפרטים נוספים, ראה ביאור ג'13 לדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2017.

ב (2) מדיניות החברה בניהול סיכוני השוק, האחראים לניהולם, אמצעי פיקוח ומימוש המדיניות

לעניין מדיניות החברה בניהול סיכוני השוק, האחראים לניהולם, אמצעי פיקוח ומימוש המדיניות, ראה ביאור 18 לדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2017.

ב (3) גידור מחירי הדלק הסילוני

החברה מבצעת עסקאות פיננסיות להגנה מפני שינויים במחירי הדס"ל, בהתאם למדיניות כמוסבר בביאור 18 לדוחות הכספיים השנתיים ליום 31 בדצמבר 2017.

נכון ליום 31 בדצמבר 2017, היו לחברה מספר התקשרויות, לצורך גידור מחירי הדס"ל, בהיקף הנאמד בכ- 35% מהתצרוכת הצפויה ל-12 החודשים הבאים. בנוסף, גידרה החברה כ- 30% מהצריכה הצפויה לרבעון הראשון של 2019 ו- 10% לחודשים אפריל-ספטמבר של שנת 2019. השווי ההוגן נטו של סך מכשירי גידור הדס"ל ליום 31 בדצמבר 2017 הינו סכום חיובי של כ-16.6 מיליון דולר. לפרטים בדבר שינויים שחלו במחירי הדס"ל לאחר תאריך הדוח, ראה סעיף ה.2. לדוח הדירקטוריון להלן.

להלן ניתוח רגישות בדבר נגזרים ששימשו להגנת החשיפה למחירי דס"ל:

על פי עקרונות המודל, בוצעה הקבצה של מכשירי גידור מחירי הדס"ל המגיבים באופן דומה לגורמי השוק, הוגיל ולא נגרם אובדן מידע מהותי, הדרוש לצורך הבנת החשיפה של החברה לסיכונים השוק, כתוצאה מההקבצה. ביום 5 בינואר 2009, חל שינוי של כ-14% במחירי הדס"ל, לפיכך ניתוח הרגישות להלן כולל גם שינוי של 15% במחירי הדס"ל.

רווח מהשינויים			הפסד מהשינויים		
עלייה ב-15%	עלייה ב-10%	עלייה ב-5%	ירידה ב-5%	ירידה ב-10%	ירידה ב-15%
2.213	2.116	2.020	1.924	1.732	1.635
\$ / גלון	\$ / גלון	\$ / גלון	\$ / גלון	\$ / גלון	\$ / גלון
23,745	15,467	7,430	16,640	(7,220)	(13,279)
(18,355)					

עסקאות גידור דס"ל
מוכרות כהגנה
(באלפי דולר)

* מחיר הדס"ל באגן הים התיכון ליום 31 בדצמבר 2017, לפיו מחושב השווי ההוגן של עסקאות גידור הדס"ל של החברה.

ב (4) גידור ריבית על הלוואות

למועד הדוח, כ-30% מיתרת הלוואות שקיבלה החברה הם בריבית משתנה וכ-70% מיתרת הלוואות הם בריבית קבועה לתקופה של עד כ- 11 שנים.

מדיניות החברה באשר לקיבוע הריבית מוסברת בביאור 18 לדוחות הכספיים השנתיים ליום 31 בדצמבר 2017. לאור הסביבה הנוחה של הריבית ארוכת הטווח והפער הנמוך בין הריבית לזמן קצר והריבית לזמן ארוך, החליטה החברה באישור ועדת הדירקטוריון לניהול סיכונים להגדיל את שיעור הלוואות בריבית קבועה. בנוסף, במהלך שנת 2017, התקשרה החברה בעסקה לגידור ריבית בהיקף קרן של כ-92 מיליון דולר.

להלן ניתוח רגישות בדבר נגזרים ששימשו להגנת החשיפה לסיכון ריבית:

רווח מהשינויים			הפסד מהשינויים			עסקת IRS - יועדה להגנה (באלפי דולר)
עלייה	עלייה ב-	עלייה	ירידה	ירידה ב-	ירידה	
ב-100%	ב-10%	ב-5%	ב-100%	ב-10%	ב-5%	
בשיעור הריבית	בשיעור הריבית	בשיעור הריבית	בשיעור הריבית	בשיעור הריבית	בשיעור הריבית	
3,509	355	178	1,645	(178)	(357)	
					(3,622)	

* שווי הוגן חושב לפי ריבית ליבור בשוק ליום 31 בדצמבר 2017 : ליבור ל-3 חודשים – 1.69%.

ג. היבטי ממשל תאגידי :

1. תרומות וסיוע לקהילה

חברת אל על מייחסת חשיבות רבה להענקת תרומות וסיוע לנזקקים ולקהילה. במסגרת פעילותה, תרמה החברה בשנת 2017 בכסף ובשווה כסף סכום של כ-1,600 אלפי דולרים.

החברה שמרה על מעמדה בקטגוריית פלטינה בדירוג מעלה לשנת 2017. כמו כן, המעורבות של החברה באה לידי ביטוי בעיקר בפעילויות הבאות:

1. פעילות התנדבותית בהסברת ישראל בחו"ל על ידי אנשי צוות אויר, טייסים ודיילים, בעת שהותם בחו"ל וזאת במסגרת "פרויקט שגרירים" שמתקיים בהצלחה רבה בשיתוף משרד החוץ, הסוכנות היהודית וארגון STAND WITH US.

2. אל על מאמצת את חיילי גדוד 202 בצה"ל במסגרת פרויקט "אמץ לוחם" של האגודה למען החייל.

3. פרויקט "כסף קטן גדול" - במסגרתו מזמינים דיילי האוויר של החברה את לקוחותיה לתרום את שאריות הכסף הקטן במטבעות השונים לאלו"ט ועל"ה שמסייעים לילדים אוטיסטים, חולים ומוגבלים.

4. לקט ישראל - בנוסף לתרומה כספית, החברה השיקה התנדבות חוצת חברה במרכז הלוגיסטי של "לקט ישראל" ברעננה במסגרתה מגיעים עובדי החברה למיין עודפי מזון ובכך מסייעים להצלת מזון עבור נזקקים.

5. במסגרת קרן מנכ"ל, החברה מסייעת בנקודות המועדון לצורך רכישת כרטיסי טיסה לעמותה לילדים חולים ובמקרים פרטניים של חולים הזקוקים להמשך טיפולים בחו"ל או חופשת הבראה.

בנוסף לכל אלו, החברה מקיימת פעילויות והתנדבויות עם כ-30 עמותות נוספות בתחומי החינוך, יזמות, בעלי מוגבלויות, רווחה, נוער בסיכון, בעלי חיים, עמותות שמסייעות לכוחות הביטחון השונים ועמותות המעודדות ציונות ועלייה ארצה.

בנושא גיוון בתעסוקה החברה המשיכה להשקיע גם בשנת 2017 במספר פרויקטים אשר המרכזיים שביניהם הם כיתת הנדסאים במכללת אורט יד סינגלובסקי, מרביתם יוצאי אתיופיה. הפרויקט הינו בשיתוף פעולה עם משרד הכלכלה, ג'וינט ישראל וקרן עתידים וקליטת סטודנטים אלו עתידה להתבצע במאי 2018, עת ישובצו לעבודה במסגרת חטיבת תחזוקה והנדסה של החברה. הפרויקט הנוסף הוא שילוב ילדי "פנימיית נחלים" בעבודה בתחומי הלימוד שלהם (חשמל ומכניקה).

2. 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.

3. גילוי בדבר מבקר פנימי בתאגיד מדווח

1. פרטי המבקר הפנימי ועמידה בתנאים

1.1. שם המבקר: גיל בר.

1.2. תחילת כהונתו: 1 ביוני 2009.

1.3. כישוריו לתפקיד: רואה חשבון, בוגר חשבונאות ומינהל עסקים ומוסמך במינהל ציבורי וביקורת פנים (בהצטיינות). מחזיק בתעודות CIA (מבקר פנים מוסמך - ארה"ב), (CRISC מוסמך בסיכונים ובקורות מערכות מידע). בעל כעשרים שנות ניסיון בביקורת פנים, ביקורת דוחות כספיים, ניהול סיכונים וייעוץ. עד למינויו היה ר"ח בר שותף במשרד רו"ח קוסט פורר גבאי את קסירר Ernst & Young והיה אחראי על תחום הביקורת הפנימית וניהול הסיכונים. במסגרת זו שימש כמבקר הפנים של חברות וארגונים שונים. בנוסף משמש כמרצה באוניברסיטת בן גוריון, חיפה, ת"א, ובקריה האקדמית אונו בתחום ניהול סיכונים וביקורת הפנימית. בנוסף מכהן כדירקטור באיגוד המבקרים הפנימיים IIA וכחבר ועדת ביקורת באילן.

המבקר הפנימי עומד בכל דרישות ההתאמה הקבועות בסעיף 3(א) לחוק הביקורת הפנימית, התשנ"ב-1992.

המבקר הפנימי עומד בהוראות סעיף 146(ב) לחוק החברות, התשנ"ט - 1999 ובהוראות סעיף 8 לחוק הביקורת הפנימית, התשנ"ב-1992.

1.4. בשנת הדיווח אין למבקר הפנימי החזקות בניירות ערך של החברה או החזקות בגוף אחר הקשור אליה.

1.5. 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.

1.6. המבקר הפנימי מועסק בחברה כעובד החברה במשרה מלאה.

2. דרך המינוי של המבקר הפנימי

2.1. 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 פנימית ובניהול סיכונים בתאגידים בהיקפים מהותיים.

2.2. 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.

3. זהות הממונה על המבקר הפנימי

המבקר הפנימי כפוף בחברה ליו"ר הדירקטוריון ולמנכ"ל החברה, בהתאם לאמור בתקנון החברה.

4. תוכנית העבודה

4.1. תוכנית עבודתו של המבקר הפנימי היא שנתית.

4.2. תוכנית עבודתו של המבקר הפנימי נקבעת על בסיס השיקולים הבאים:

4.2.1. הסיכון הגלום בנושא על פעילויות החברה ורווחיותה.

4.2.2. השפעת הנושא על בטיחות וביטחון הנוסעים, העובדים וכלי הטיס. רווחיות החברה, השרות לנוסע ורגולציה.

4.2.3. קיום בקורות הולמות, ישימות ויעילות בתחום המבוקר.

4.2.4. הצעות סמנכ"לים וראשי אגפים.

4.2.5. ממצאי ביקורות קודמות וקצב יישום המלצות שהוגשו.

4.2.6. הצורך במעקב לקיום הליך ביקורת תקין.

4.3. בקביעת תוכנית העבודה, מעורבים יו"ר דירקטוריון החברה, חברי ועדת הביקורת ותגמול ומנכ"ל החברה.

4.4. את הצעת תוכנית העבודה מקבלים מדי שנה יו"ר הדירקטוריון, חברי ועדת הביקורת ותגמול של הדירקטוריון ומנכ"ל החברה. כולם מאשרים את ההצעה בהתאם לסעיף 149 לחוק החברות, התשנ"ט – 1999.

4.5. תוכנית העבודה מותירה בידי המבקר הפנימי שיקול דעת לסטות מהתוכנית.

4.6. מבקר החברה נוכח בדיוני הדירקטוריון בהם מאושרות עסקאות מהותיות.

5. ביקורת בחו"ל או של תאגידים מוחזקים

מבקר החברה מכהן גם כמבקר הפנימי של כל החברות הפעילות המאוחדות ולפיכך תוכנית עבודתו מביאה בחשבון חברות אלה. תוכנית עבודתו של המבקר הפנימי כוללת גם ביצוע בדיקות של פעילות החברה בחו"ל.

6. הטיפול בתלונות בקשר לליקויים בניהול עסקי החברה

מבקר החברה מונה לרכז ולהציג בפני וועדת הביקורת ותגמול את אופן הטיפול בתלונות של עובדי החברה בקשר לליקויים בניהול עסקיה. במסגרת זו, נוסד מנגנון מסודר בחברה לטיפול בנושאים אלה. הנושא נבדק ומבוקר באופן שוטף.

7. היקף העסקה

7.1. המבקר הפנימי מועסק בחברה במשרה מלאה ואליו כפופים שבעה מבקרים פנימיים במשרה מלאה.

7.2. בשנת 2017 הושקעו כ-16,000 שעות עבודת ביקורת בחברה ובחברות הבנות בארץ ובחו"ל כמפורט להלן:

היקף ההעסקה נקבע בהתאם לתוכנית עבודת הביקורת, אשר נקבעה בהתאם להיקפן ומורכבותן של פעילויות החברה השונות.

שעות עבודה בגין פעילות החברה בארץ	שעות עבודה בגין פעילות החברה בחו"ל *	שעות עבודה בגין תאגידים מוחזקים **	סה"כ
12,100	3,000	900	16,000

* כ-70% משעות העבודה אודות פעילות החברה בחו"ל כוצעו בישראל.

** לרבות חברה המוחזקת בחו"ל.

8. עריכת הביקורת

8.1. המבקר הפנימי בחברה מבצע את עבודתו בהתאם לחוק החברות, התשנ"ט - 1999, בהתאם לחוק הביקורת הפנימית, התשנ"ב - 1992 ועל פי תקנים מקצועיים מקובלים.

8.2. יו"ר הדירקטוריון ויו"ר וועדת הביקורת ותגמול מקיימים מדי חודש דיון עם המבקר הפנימי אודות עבודתו ואודות התקנים המקצועיים אשר על פיהם עובד המבקר.

8.3. ועדת הביקורת ותגמול מקיימת ישיבות ובהן היא דנה בעבודתו של המבקר הפנימי ובתקני הביקורת.

8.4. 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.

8.5. כמו כן, בשנת הדוח התקיים דיון בוועדת הביקורת ותגמול, בנוכחות המבקר הפנימי ובלא נוכחות של נושאי משרה בחברה שאינם חברי הוועדה, לבחינת קיום ליקויים בניהול העסקי של התאגיד.

9. 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

10.1. דוחות המבקר הפנימי מוגשים בכתב.

10.2. בשנת 2017, הפיק המבקר הפנימי 45 דוחות ביקורת. דוחות הביקורת הוגשו ליו"ר הדירקטוריון, לחברי ועדת הביקורת ותגמול של הדירקטוריון ולמנכ"ל החברה.

10.3. בשנת 2017, התכנסה ועדת הביקורת ותגמול 13 פעמים לדיון בדוחות המבקר הפנימי, במועדים הבאים: 25.12, 21.12, 19.11, 16.10, 11.9, 7.8, 30.7, 25.6, 18.6, 21.5, 25.4, 16.2, 22.1.

11. הערכת הדירקטוריון את פעילות המבקר הפנימי

לדעת הדירקטוריון, היקף, אופי ורציפות פעילות המבקר הפנימי ותוכנית עבודתו, הינם סבירים בנסיבות העניין, ויש בהם כדי להגשים את מטרת הביקורת הפנימית בתאגיד, שכן הם מתייחסים לכל הפעילויות המהותיות והמרכזיות של החברה.

12. תגמול

12.1. תגמול המבקר הפנימי מבוסס על שכר ותנאים נלווים (לרבות מענק על פי מדיניות תגמול נושאי המשרה של החברה) כמקובל לקבוצת ההנהלה הבכירה ובהתאם למדיניות התגמול. סך התגמול לשנת 2017 הינו 1,462 אלפי ש"ח.

12.2. 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.

ג4. 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 ושירותי מס		
שעות	אלפי דולר	
10,547	542	שנת 2017
10,030	513	שנת 2016

שכר הטרחה אושר ע"י דירקטוריון החברה והינו סביר ומקובל בהתאם לאופי החברה והיקפי הפעילות שלה.

5. תגמולים לבעלי עניין ולנושאי משרה בכירה

לעניין תגמולים לבעלי עניין ולנושאי משרה בכירה, ראה ביאור 23 לדוחות הכספיים בדבר עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים וכן תקנה 21 לפרק "פרטים נוספים על התאגיד". לעניין מדיניות תגמול נושאי המשרה של החברה לשנים 2017-2019 ראו דיווח מידי של החברה מיום 27 באוקטובר 2016 (מספר אסמכתא: 2016-01-068523).

6. תוכניות אכיפה פנימיות

דירקטוריון החברה אישר ואימץ את תכנית האכיפה הפנימית בתחום דיני ניירות ערך ודיני תאגידים וכן את תכנית האכיפה הפנימית בתחום הגבלים עסקיים ולפי המלצת המנכ"ל, מינה את היועץ המשפטי כממונה על האכיפה הפנימית בחברה בתחומים אלה (להלן: "הממונה").

תכנית אכיפה פנימית בתחום דיני ניירות ערך ודיני תאגידים

בחודש דצמבר 2011, אישר דירקטוריון החברה, לאחר קבלת המלצת ועדת ממשל תאגיד, את עיקרי תכנית האכיפה הפנימית בתחום דיני ניירות ערך ודיני תאגידים (להלן: "תכנית האכיפה הפנימית").

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 יעילה עשויה להוות כלי ביד המנכ"ל והדירקטוריון במסגרת ביצוע חובת הפיקוח המוטלת עליהם וכן עשויה להיזקק לציות החברה בקורות הפרה כלשהי בדיני ניירות ערך.

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 ניגוד עניינים לדירקטורים; נוהל תגמול נושאי משרה; נוהל דיווחים (לא כספיים); נוהל מידע פנים; נוהל מסירת מידע לתקשורת ולשוק ההון וכן נוהל הכשרת חברי הדירקטוריון.

במהלך שנת 2017, 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 לגופים המעניקים שירותים לחברה ונערכו ביקורות יזומות לבחינת יישום נהלי האכיפה.

הממונה נוהג להעביר לחברי ועדת ממשל תאגיד 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.

תכנית אכיפה פנימית בתחום הגבלים עסקיים

בחודש ספטמבר 2014, אישר דירקטוריון החברה תוכנית אכיפה פנימית בתחום ההגבלים העסקיים, אשר כוללת מתווה לפעולת מערך האכיפה הפנימית בחברה ונהלים מרכזיים בתחומי פעילותה של החברה. יישום ואימוץ תוכנית אכיפה אפקטיבית נועד לתרום להגברת המודעות בקרב עובדים ומנהלים לדרישות חוק ההגבלים העסקיים ולמדיניות האכיפה של רשות ההגבלים העסקיים ובהתאם להקטנת החשיפה לתביעות כנגד החברה, עובדים ומנהלים, וכן מהווה מסגרת לשיתוף פעולה פורה בין רשות ההגבלים העסקיים לבין החברה. בנוסף, יישום אפקטיבי של תוכנית האכיפה

יעמוד לזכותם של נושאי המשרה במקרה של הטלת אחריות פלילית ובלבד והזכר, כי העבירה נעברה שלא בידיעת נושא המשרה המזאשם וכי ננקטו על ידי החברה כל האמצעים הסבירים להבטחת שמירתו של חוק ההגבלים.

במסגרת הטמעת תוכנית האכיפה בתחום ההגבלים העסקיים, בוצעו בשנת 2017 הדרכות לעובדים ומנהלים בחברה בארץ ובחו"ל וכן נערכו ביקורות יזומות לבחינת יישום נהלי האכיפה.

ד. הוראות גילוי בקשר עם הדיווח הפיננסי של התאגיד :

ד1. גילוי בדבר אומדנים חשבונאיים קריטיים

יישום 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. לפרוט אומדנים חשבונאיים מהותיים בהם עושה החברה שימוש, ראה ביאור ג'2 לדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2017.

ד2. גילוי בדבר הערכת שווי

בהתאם לתקנה 8ב(ט) לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים) התש"ל-1970, יובאו להלן פרטים בדבר הערכת השווי של צי המטוסים אשר הוכנה על ידי החברה ליום 31 בדצמבר 2017, ליום 31 במרץ 2017, ליום 31 במרץ 2016 וליום 31 במרץ 2015:

עבודה שבוצעה	מועד ההערכה	חקירה רלוונטית	שיטת עבודה	שווי השימוש של צי המטוסים	יתרת העלות המופחתת של צי המטוסים
בחינת ירידת ערך של צי המטוסים של החברה (26) מטוסים בבעלות בתוספת 14 מטוסים חכורים)	31.12.2017	תקן חשבונאות מספר 36, ירידת ערך נכסים	Discounted cash flow (D.C.F)	858	844
בחינת ירידת ערך של צי המטוסים של החברה (28) מטוסים בבעלות בתוספת 10 מטוסים חכורים)	31.3.2017	תקן חשבונאות מספר 36, ירידת ערך נכסים	Discounted cash flow (D.C.F)	1,048	936
בחינת ירידת ערך של צי המטוסים של החברה (29) מטוסים בבעלות בתוספת 10 מטוסים חכורים)	31.3.2016	תקן חשבונאות מספר 36, ירידת ערך נכסים	Discounted cash flow (D.C.F)	1,380	994
בחינת ירידת ערך של צי המטוסים של החברה (23) מטוסים בבעלות)	31.3.2015	תקן חשבונאות מספר 36, ירידת ערך נכסים	Discounted cash flow (D.C.F)	1,370	942

יצוין, כי בדוחות הכספיים השנתיים לשנת 2017, העריכה החברה את שווי השימוש בסך של כ-858 מיליוני דולר, סכום הנמוך בכ-190 מיליון דולר משווי השימוש אשר חושב לדוחות הכספיים לרבעון הראשון של שנת 2017 ("ההערכה הקודמת"), על בסיס ההנחות וההערכות שהיו בידי החברה באותה עת (מאי 2017). הירידה בשווי השימוש נובעת בעיקר מירידה בתרומה של צי המטוסים, כתוצאה מהתגברות התחרות, מעליה במחיר הדלק הסילוני ומעליה בהוצאות הקבועות של החברה אשר מועמסות על הפעילות, בשל התחזקות השקל ביחס לדולר, וכל אלו ביחס להנחות ולמידע אשר היה קיים בחברה בעת ביצוע ההערכה הקודמת. עוד יצוין, כי במידה והייתה מביאה החברה בחשבון, בחישוב תזרים המזומנים הצפוי לנבוע מצי מטוסיה, גם את תזרימי המזומנים בגין המטוסים מדגם 787 (אשר טרם נכנסו לשירות), היה צפוי שווי השימוש להיות גבוה יותר משווי השימוש אשר חושב בפועל, וזאת בעיקר לאור היעילות התפעולית של מטוסים אלו.

כמו כן, הירידה בסכום בר ההשבה, בין שווי השימוש שחושב ליום 31 במרץ 2017 לעומת שווי השימוש שחושב ליום 31 במרץ 2016, נבעה בעיקר מירידה בתרומה של צי המטוסים, כתוצאה מהתגברות התחרות, מעליה במחיר הדלק הסילוני ומהתחזקות השקל ביחס לדולר, וכל אלו ביחס להנחות ולמידע אשר היה קיים בחברה בעת ביצוע ההערכה ליום 31 במרץ 2016. זאת ועוד, התחזקות השקל ביחס לדולר, בתקופה בין המועדים האמורים, אף הגדילה את ההוצאות הקבועות של החברה אשר מועמסות על הפעילות, ובכך הביאה לירידה נוספת בסכום בר ההשבה. בנוסף לכך, היות וסכום בר ההשבה מחושב על מטוסים קיימים אשר בחלקם עתידים לצאת משירות בעתיד הקרוב (ובשים לב שנכון למועד ביצוע חישוב שווי השימוש ליום 31 במרץ 2017, טרם נכנסו לשירות מטוסי ה-787 וכן טרם התקבלה החלטה על הארכת מועד היציאה משירות של חלק ממטוסי צי 777), התקדמות של שנה על ציר הזמן, מביאה באופן מובנה לירידה בתזרים המזומנים הצפוי לנבוע מאותם מטוסים עד למועד יציאתם משירות, וכתוצאה מכך לירידה מובנית של סכום בר ההשבה.

בנוסף, לא היה שינוי משמעותי בשווי השימוש שחושב ליום 31 במרץ 2016 לעומת שווי השימוש שחושב ליום 31 במרץ 2015.

להערכת השווי המלאה, ראה נספח ב' להלן.

ד3. הנושאים שאליהם מפנים רואי החשבון של החברה את תשומת הלב בחוות דעתם על הדוחות הכספיים

פירוט החשיפה מתובענות ייצוגיות כנגד החברה וחשיפה של החברה לתובענות ייצוגיות אלו ראה ביאור 15 לדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2017.

ה. מידע נוסף :

גילוי בדבר שינויים בסביבה הכלכלית, סיכוני שוק ואירועים מיוחדים

1. 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.

להלן השינויים שחלו במחירי הדס"ל, ושער החליפין של השקל מתום הרבעון ועד למועד הסמוך לפרסום הדו"ח הכספי ליום 31 בדצמבר 2017 :

2. נכון למועד הדוח, מחיר השוק של הדס"ל (לפני אגרות ומרווחי ספקים) המשוקלל בהתאם לשווקים בהם רוכשת החברה דס"ל, היה כ-190.1 סנט לגלון ואילו נכון למועד הסמוך לאישור הדוח מחיר זה הינו כ-184.0 סנט לגלון, ירידה של כ-3%. יש לציין, כי הוצאה עבור הדס"ל מהווה כ-20% בקירוב ממחזור ההכנסות של החברה, ולפיכך לשינויים במחיר עשויה להיות השפעה מהותית על תוצאותיה הכספיות. במקביל, ערך השווי ההוגן של מכשירי גידור מחירי הדס"ל יקבע בהתאם לשינויי המחירים שהתרחשו מאז מועד הדוח וכן מסיום ההתחשבות בגין חלק מהעסקאות כאמור. נכון ליום 31 בדצמבר 2017, היו לחברה התקשרויות, לצורך גידור מחירי הדס"ל, בהיקף הנאמד בכ-35% מהתצרוכת הצפויה לשנת 2018 וכ-10% לשנת 2019. לאחר מועד הדוח, ביצעה החברה עסקאות פיננסיות נוספות להגנה מפני עליית מחירי הדס"ל בהתאם למדיניות הגידור שלה, ונכון למועד הסמוך לפרסום דוח זה היא מגודרת בהיקף של כ-39% מהצריכה הצפויה להמשך שנת 2018, 32% לשנת 2019 ו-5% לרבעון הראשון של שנת 2020.

3. במועד הסמוך לפרסום הדוח הכספי נותר שער הדולר מול השקל ללא שינוי מהותי ביחס למועד תאריך הדוח. יש לציין, כי ההשפעה של שערי החליפין על התוצאות העסקיות של הרבעון הבא תיקבע בהתאם לשערי החליפין שיהיו בפועל במהלך הרבעון בכללותו ובסופו (31 במרץ 2018).

גונן אוסישקין - מנהל כללי

אלי דפס - יו"ר הדירקטוריון

20 במרץ, 2018

נספח א' לדוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2017

הלוואות מהותיות של החברה ליום 31/12/2017 ועד למועד הסמוך לפרסום הדוח הכספי

לוח סילוקין										
תאריך פירעון סופי של ההלוואות	תאריך תחילת ההלוואות	יתרת בלון (אלפי דולר)	היקף החזר קרן (אלפי דולר)	תדירות פירעון קרן וריבית	ריבית	בטוחות	יתרה בלתי מסולקת (אלפי דולר)	היקף ההלוואות (אלפי דולר)	הלוואות בגין מטוסים	מאפייני המלווה
25/06/2026	26/11/2013	-	3,935	רבעוני	קבועה- 2.45% - 2.623%	4 מטוסי 737-900	128,887	188,894	737-900	שוק ההון האמריקאי בערבות EXIM
23/07/2019	23/07/2007	49,593	4,337	רבעוני	משתנה ליבור + מרווח - -0.8%-0.01%	2 מטוסי 777-200	89,648	278,718	777-200	מוסד בנקאי זר
01/03/2030	01/03/2018	-	3,250	רבעוני	משתנה ליבור + מרווח - 3.75%-1.9%	787 מטוסי	135,000	135,000	787-9	מוסד בנקאי זר

נספח ב' לדוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד לשנה שנתיימה
ביום 31 בדצמבר 2017

בהתאם לתקנה 8 לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970,

להלן פרטים בדבר הערכת השווי הכולל של צי המטוסים של החברה

א. מבוא

תקן חשבונאות בינלאומי 36 קובע את הכללים לגבי הטיפול החשבונאי, ההצגה והגילוי הנדרשים במקרה של ירידת ערך נכסים.

מטרת התקן לקבוע נהלים שעל התאגיד ליישם, על מנת להבטיח שהנכסים שלו לא יוצגו בסכומים הגבוהים מסכומים ברי השבה. נכס מוצג בדוחות הכספיים בסכום הגבוה מסכום בר ההשבה שלו, כאשר ערכו בספרים עולה על הסכום שיתקבל מהשימוש בנכס או ממימושו. במקרה כזה, תקן בינלאומי 36 דורש מהתאגיד להכיר בהפסד מירידת ערך בגובה ההפרש שבין ערך הנכס בספרים לבין הסכום בר ההשבה שלו.

המסמך שלהלן מציג את עיקרי הערכת השווי שביצעה הנהלת אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן: "אל-על" או "החברה") על מנת לקבוע האם יש להכיר בירידת ערך נכסי צי המטוסים (להלן: "צי המטוסים") על פי כללי תקן בינלאומי 36, בהתאם להנחיות הרשות לניירות ערך.

המסמך נערך בהתאם להנחיה של רשות ניירות ערך לפי תקנה 8 לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970.

ב. פירוט וזיהוי קבוצת הנכסים

קבוצת הנכסים לגביה בוצעה הבדיקה כוללת את 26 המטוסים, אשר בבעלות החברה. כמו כן, תזרים המזומנים אשר שימש בקביעת סכום בר ההשבה של צי המטוסים, כולל גם את תזרימי המזומנים החיוביים והשליליים בגין 14 מטוסים חכורים של החברה, אשר מהווים חלק בלתי נפרד מיחידת מניבת המזומנים של החברה (לרבות תשלומי החכירה בגינם). יודגש, כי קבוצת הנכסים אינה כוללת מטוסים אשר ירכשו או ייחכרו על ידי החברה במסגרת תכנית ההצטיידות (למעט 2 מטוסים מדגם בואינג 787-9 אשר נכנסו לשירות בחברה עד ליום 31 בדצמבר 2017, ראה ביאור 9ד. לדוחות הכספיים). ככל שמטוסים אלו היו נכללים בחישוב שווי השימוש, הדבר היה מביא לגידול בשווי השימוש ביחס לערך בספרים של המטוסים, וזאת בשל התרומה החיובית המשמעותית הצפויה למטוסים אלו (לעניין שיקול הדעת החשבונאי, ראה להלן וכן ביאורים 2 ג. (5) ו-9 ד. לדוחות הכספיים). בנוסף, לקבוצת הנכסים הוספו גם נכסי המטה של החברה.

ג. תאריך התוקף של חוות הדעת

20 מרץ 2018.

ד. מעריך השווי

ככלל, הערכת השווי בוצעה על ידי הנהלת אל על. יצוין, כי מחיר ההון המשוקלל של החברה (WACC), המהווה חלק מההנחות על בסיס נערכה הערכת השווי, חושב על ידי גיזה, זינגר, אבן בע"מ.

ה. הנסיבות בגינן בוצעה הערכת השווי על פי תקן בינלאומי 36:

ירידה בנתוני התרומה בפועל ביחס לנתונים ששימשו בעבודות קודמות לחישוב סכום בר ההשבה, לרבות הבחינה שנעשתה ליום 31 במרץ 2017.

בנוסף, שווי בספרים של צי המטוסים הינו גבוה משווי השוק המצרפי של המטוסים המרכיבים אותו, כפי

שמופיע במחירונים אותן מפרסמות חברת AVAC - The Aircraft Value Analysis Company וחברת AIRCLAIMS - ASCEND World wide, ובהתאם להערכות הנהלת החברה.

1. שיטת הערכה:

הערכת השווי בוצעה על בסיס שיטת היוון תזרימי מזומנים. על פי גישה זו הונו אומדני תזרימי המזומנים הצפויים לחברה משימוש בצי המטוסים. להלן עיקרי ההנחות אשר שימשו בתחשיב השווי:

- התרומה הצפויה מצי המטוסים מבוססת על תקציב החברה לשנת 2018 (בניכוי מס רעיוני) ועל תחזיות החברה לגבי התפתחות הכנסותיה בשנים 2019 ו-2020, כאשר תוצאות שנת 2020 מושלכות קדימה לאורך חייו הכלכליים של צי המטוסים, בהתאמה לפרמטרים הכלכליים החזויים בתקופת התחזית. תזרימי המזומנים מצי המטוסים של החברה הינו לפרק זמן מוגדר וסופי, וזאת עד למועד היציאה משירות המתוכנן של המטוסים.

בשל העובדה, כי הערכת שווי השימוש כאמור נערכת עבור מטוסיה הקיימים של החברה, ולאור העובדה, כי חלק משמעותי מצי המטוסים רחב הגוף הקיים של החברה יוחלף במטוסים מדגמי בואינג 787, החלפה המהווה השקעה מהותית וחריגה במהלך העסקים של החברה, באופן אשר ישנה משמעותית את אופיים של תזרימי המזומנים הצפויים לנבוע מצי המטוסים, לרבות תמחיל ההכנסות והעלויות, לא נלקחו בחשבון תזרימי המזומנים הצפויים לנבוע מאותם מטוסים עתידיים, לרבות ההשקעות הצפויות ברכישתם ובקליטתם, ולרבות השפעות שליליות אשר עשויות להיגרם לתזרימי המזומנים הצפוי מצי המטוסים הקיים של החברה, כתוצאה מההצטיידות כאמור. יצוין, כי שווי השימוש כאמור מביא בחשבון את השפעת המתכונת החדשה בה צפויה החברה לפעול ביעדי אירופה, לרבות החלפת מושבים בחלק מהמטוסים צרי הגוף של החברה וההשקעה הצפויה בגינה, שינוי מודל ההמחרה וביטול המותג UP.

- אורך החיים השימושיים של המטוסים מבוסס על מועדי היציאה משימוש החזויים של כל מטוס, אשר מביא בחשבון, בין היתר, את מועדי היציאה של המטוסים כתוצאה מתכנית ההצטיידות במטוסים מדגמי בואינג 787, ולגבי מטוסים חכורים, בהתאם לתקופת השימוש החזויה במטוסים אלו על ידי החברה, בין היתר בהתחשב בהסכמי החכירה הקיימים שלה, בקיומן של אופציות הארכה, ובהתאם לניסיון העבר של החברה, כדלקמן: עבור צי 777 - כ-8.3 שנות פעילות בממוצע, עבור צי 747 - כשנת פעילות אחת בממוצע, עבור צי 737-900 - כ-17 שנות פעילות בממוצע, עבור צי 737-800 - כ-9 שנות פעילות בממוצע, עבור מטוסים בבעלות ו-3.8 שנות פעילות בממוצע עבור מטוסים חכורים, עבור צי 767 - כ-2 שנות פעילות בממוצע ועבור צי 787 - כ-17.7 שנות פעילות בממוצע.

- ערך שייר בתום תקופת אורך החיים השימושיים של המטוסים חושב בהתבסס על תחזיות חברת AVAC וחברת AIRCLAIMS, וכן בהתאם להערכות החברה, בין היתר כתלות במצב המטוסים והמנועים הצפוי במועד היציאה שלהם, ומסתכם לסך של כ-61 מיליון דולר (ערכים מהווים).

- תזרימי המזומנים הצפוי מפעילות: בהתאם להערכה שבוצעה כאמור, נמצא כי תחזית התזרימים, נטו, מפעילות צי המטוסים (לאחר תזרימי מס רעיוני) בשנת 2018 צפויה להסתכם בכ-126 מיליון דולר, בשנת 2019 בכ-55 מיליון דולר, בשנים 2020-2026 בכ-70 מיליון דולר בכל אחת מהשנים, בשנים 2027-2029 בכ-52 מיליון דולר בכל אחת מהשנים ובשנים 2030-2036 בכ-62 מיליון דולר בכל אחת מהשנים. תזרימים זה חושב על בסיס תחזית ההכנסות מצי המטוסים, בהתאם למועדי היציאה שלהם (ומבלי להביא בחשבון כניסת מטוסים חלופיים במקומם) בניכוי עמלות והוצאות משתנות ובניכוי הוצאות תזרימיות קבועות כגון הוצאות ביטחון, תחזוקה, תפעול ומכר אשר ניתן להקצותן לעלות הפעלת המטוסים הנ"ל, וכן בניכוי יתר ההוצאות התפעוליות של החברה.

- שיעור היוון: לצורך היוון תזרימי המזומנים הצפויים מפעילות צי המטוסים והיוון ערכי השייר שלהם, נעשה שימוש בשיעור היוון המשקף את הסיכון התפעולי של צי המטוסים, המבוסס על שיעור ההיוון המשוקלל של החברה. שיעור ההיוון חושב על ידי משרד "גיזה, זינגר, אבן בע"מ", תחשיב אשר מצורף בשולי נספח זה. שיעור ההיוון נקבע על 6.6% לאחר מס, אשר משקף שיעור

היוון לפני מס של כ-7.3%.

ז. השווי שנקבע על פי שיטת היוון תזרימי מזומנים לצי המטוסים של החברה (במיליוני דולר):

סה"כ	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	סה"כ תזרים מהוון
797		7	22	23	24	26	28	25	27	28	40	58	62	65	70	60	60	50	122	
סה"כ שווי ערך גרט מהוון	7		6	6				2		7		12	11					6	4	
61	7		6	6				2		7		12	11					6	4	

סה"כ שווי השימוש של צי המטוסים על בסיס גישת היוון תזרימי המזומנים: 858 מיליוני דולר

להלן ניתוח רגישות לשווי השימוש של צי המטוסים הנ"ל עבור שינוי של מחיר ההיוון ועבור שינוי של תרומת המזומנים, אשר מהווים לדעת החברה גורמי מפתח העלולים לשנות את התחזיות של שווי השימוש (במיליוני דולר):

7.6%	7.1%	6.6%	6.1%	5.6%	שיעור היוון אחרי מס
					תרומה שנתית לשנים 2020-2026 לאחר מס
732	755	778	803	829	63
770	794	818	844	872	66.5
808	832	858	885	914	70
845	871	898	926	956	73.5
883	910	938	967	999	77

ח. סיכום

הטבלה שלהלן מציגה את סיכום תחשיב הערכת השווי נכון ליום 31 בדצמבר 2017 לצי המטוסים של החברה:

עבודה שבוצעה	מועד ההערכה	תקינה רלוונטית	שיטת עבודה	סה"כ שווי השימוש של צי המטוסים
במיליוני דולר				
בחינת ירידת ערך של צי המטוסים של החברה (26 מטוסים בבעלות בתוספת 14 מטוסים חכורים)	31.12.2017	תקן חשבונאות מספר 36, ירידת ערך נכסים	Discounted cash flow (DCF)	858

האם יש לבצע ירידת ערך בספרים?

יתרת העלות המופחתת של צי המטוסים (לרבות נכסי מטה) ליום 31 בדצמבר 2017	סה"כ שווי השימוש של צי המטוסים ליום 31 בדצמבר 2017	האם יש לבצע ירידת ערך בספרים?
במיליוני דולר		
844	858	לא

יצוין, כי בדוחות הכספיים השנתיים לשנת 2017, העריכה החברה את שווי השימוש בסך של כ-858 מיליוני דולר, סכום הנמוך בכ-190 מיליון דולר משווי השימוש אשר חושב לדוחות הכספיים לרבעון הראשון של שנת 2017 ("ההערכה הקודמת"), על בסיס ההנחות וההערכות שהיו בידי החברה באותה עת (מאי 2017). הירידה בשווי השימוש נובעת בעיקר מירידה בתרומה של צי המטוסים כתוצאה מהתגברות התחרות, מעליה במחיר הדלק הסילוני ומעליה בהוצאות הקבועות של החברה אשר מועמסות על הפעילות, בשל התחזקות השקל ביחס לדולר, וכל אלו ביחס להנחות ולמידע אשר היה קיים בחברה בעת ביצוע ההערכה הקודמת. עוד יצוין, כי במידה והייתה מביאה החברה בחשבון, בחישוב תזרים המזומנים הצפוי לנבוע מצי מטוסיה, גם את תזרימי המזומנים בגין המטוסים מדגם 787 (אשר טרם נכנסו לשירות), היה צפוי שווי השימוש להיות גבוה יותר משווי השימוש אשר חושב בפועל, וזאת בעיקר לאור היעילות התפעולית של מטוסים אלו.

הערכת שווי זו, נכונה למועד הדוחות הכספיים.

התרומה הצפויה מצי המטוסים מבוססת על תקציב החברה לשנת 2018 (בניכוי מס רעיוני), ועל תחזיות החברה לגבי התפתחות הכנסותיה בשנים 2019 ו-2020, כאשר תוצאות שנת 2020 מושלכות קדימה לאורך חייו השימושיים של צי המטוסים, בהתאמה לפרמטרים הכלכליים החזויים בתקופת התחזית. תזרים המזומנים מצי המטוסים של החברה הינו לפרק זמן מוגדר וסופי, וזאת עד למועד היציאה משירות המתוכנן של המטוסים.

ככל שלא תתממשנה ההנחות המפורטות לעיל, הערכת השווי עלולה להשתנות ובעקבות זאת עלולה החברה להידרש לבצע הפחתה בשל ירידת ערך.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

חישוב שיעור ההיוון של פעילות צי המטוסים

מרץ 2018



GIZA SINGER EVEN

GIZA SINGER EVEN LTD

Aviv Tower, 7 Jabotinsky St. Ramat Gan 5252007
www.gse.co.il

הקדמה והגבלת אחריות

- עבודה זו הוכנה על ידי ג'י.אס.אי. ייעוץ כלכלי בע"מ (להלן: "ג'י.אס.אי.") עבור חברת אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן: "אל על" ו/או "החברה" ו/או "מזמינת העבודה"), לצורך ביצוע אומדן למחיר ההון המשוקלל (להלן: "WACC" ו/או "שיעור ההיוון") של פעילות צי המטוסים של החברה (להלן: "הפעילות"), ליום 31/12/2017.
- העבודה מיועדת לשימוש פנימי של מזמינת העבודה בלבד ואין לעשות בה כל שימוש, לרבות הפצה, העתקה או העברה בכל אמצעי אחר, ללא קבלת אישורנו מראש ובכתב. למרות האמור לעיל, אנו מאשרים שימוש בעבודה זו וצירופה לדוחות הכספיים של אל על.
- לצורך הכנת העבודה, התבססנו על מידע ציבורי ומידע לא ציבורי מוגבל בהיקפו (להלן: "המידע") שקיבלנו ממזמינת העבודה ו/או ממי מטעמה. ג'י.אס.אי. מניחה שמידע זה הוא מהימן ואינה מבצעת בדיקה עצמאית של המידע, כמו כן, לא בא לידיעתנו דבר העלול להצביע על חוסר סבירותו. המידע לא נבדק באופן בלתי תלוי, ולפיכך העבודה המוגשת לכם אינה מהווה אימות לנכונותו, לשלמותו ולדיוקו של מידע זה. הערכה כלכלית אמורה לשקף בצורה סבירה והוגנת מצב נתון בזמן מסוים, על בסיס נתונים ידועים ותוך התייחסות להנחות יסוד ותחזיות שנאמרו.
- עבודה זו אינה מהווה בדיקת נאותות ואינה באה במקומה. כמו כן, העבודה איננה מיועדת לקבוע את שווי החברה עבור משקיע ספציפי ואין בה משום ייעוץ או חוות דעת משפטית.
- העבודה אינה כוללת ביקורת חשבונאית לגבי ההתאמה לכללי החשבונאות. ג'י.אס.אי. אינה אחראית לאופן ההצגה החשבונאית של הדוחות הכספיים של החברה לגבי דיוק ושלמות הנתונים ולהשלכות של אותה הצגה חשבונאית במידה וקיימות.
- היה והמידע והנתונים עליהם הסתמכנו אינם שלמים, מדויקים או מהימנים תוצאות עבודה זו עלולות להשתנות. אנו שומרים לעצמנו את הזכות לשוב ולעדכן את העבודה לאור נתונים חדשים שלא הובאו בפנינו. למען הסר ספק, עבודה זו תקפה למועד חתימתה בלבד.
- עבודה זו כוללת מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968, שנתקבל, בין היתר, מאת מזמינת העבודה. בחוות דעת זו התייחסנו, בין היתר, לאומדנים ותחזיות שנמסרו לנו על ידי מזמינת העבודה. התממשות מידע זה אינה ודאית. המידע מבוסס בחלקו על ידע קיים בחברה למועד העבודה, וכן על הנחות וציפיות שונות הנוגעות הן לחברה והן לגורמים חיצוניים רבים, לרבות מצב השוק בו פועלת החברה, מתחרים פוטנציאליים ומצב המשק בכללותו. יודגש כי אין כל וודאות שהנחות וציפיות אלו יתממשו, באופן מלא או חלקי.
- ג'י.אס.אי. וכל חברה הנשלטת על ידה במישרין ו/או בעקיפין וכן כל בעל שליטה, נושא משרה ועובד במי מהן, אינם אחראיים לכל נזק, אובדן הפסד או הוצאה מכל סוג שהוא, לרבות ישיר ו/או עקיף שייגרמו למי שמסתמך על האמור בעבודה זו כולה או חלקה. למען הסר ספק מובהר, כי אין בעבודה זו כדי להוות הצעה או המלצה או חוות דעת ביחס לכדאיות רכישת ניירות ערך של החברה או ביצוע העסקה.
- מזמינת העבודה לא תהיה זכאית לקבל מאתנו, בין על פי חוזה או בנידוקין, לפי חוק או אחרת, סכום כלשהו בגין אובדן רווחים, נתונים או מוניטין, או בגין כל נזק תוצאתי, מקרי או עקיף, או כפיצוי עונשי או מיוחד, בקשר עם תביעות הנובעות משירותים שניתנו במסגרת עבודה זו או הקשורות באופן אחר עם השירותים שסופקו על ידנו במסגרת עבודה זו, בין אם הסבירות של אובדן או נזק כאמור נצפתה או לא, במקרה בו לא פעלנו ברשלנות רבתי ו/או בזדון.
- בנוסף ומבלי לפגוע בכלליות האמור לעיל, ככל שנחויב לשלם סכום כלשהו לצד שלישי בקשר עם ביצוע השירותים המפורטים בעבודה זו, בהליך משפטי או בהליך מחייב אחר, מתחייבת מזמינת העבודה לשפותנו בגין כל סכום כאמור שישולם על ידינו, מייד עם דרישתנו הראשונה, אלא אם חברתנו פעלה ברשלנות או בזדון.

פרטי החברה המעריכה

ג'י.אס.אי ייעוץ כלכלי

• ג'י.אס.אי ייעוץ כלכלי בע"מ הינה חברה בת של חברת גיזה זינגר אבן בע"מ, אשר הינה פירמת ייעוץ פיננסי ובנקאות להשקעות מובילה בישראל. לפירמה ניסיון עשיר בליווי החברות הגדולות, ההפרטות הבולטות והעסקאות החשובות במשק הישראלי, אותו צברה במהלך שלושים שנות פעילותה. גיזה זינגר אבן פועלת בשלושה תחומים, באמצעות חטיבות עסקיות עצמאיות ובלתי תלויות: ייעוץ כלכלי; בנקאות להשקעות; מחקר אנליטי וממשל תאגידי.

• העבודה בוצעה על ידי צוות בראשות רו"ח ניר הרוש, שותף בגיזה זינגר אבן, בעל תואר ראשון במינהל עסקים וחשבונאות ותואר שני במנהל עסקים, שניהם מהמכללה למינהל, ובעל ניסיון עשיר בתחומי הכלכלה והמימון. בתפקידו הקודמים שימש כסמנכ"ל פיתוח עסקי בחברת אנרגיה, כמנהל סקטור מימון פרויקטי תשתיות בחטיבה העסקית של בנק דיסקונט וכן כראש תחום תחבורה ופרויקטים באגף של החשב הכללי במשרד האוצר.

בברכה,

ג'י.אס.אי ייעוץ כלכלי

ג'י.אס.אי ייעוץ כלכלי
מרץ 2018

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

חישוב מחיר ההון הממוצע המשוקלל (WACC)

מתודולוגיה והנחות עבודה

- חישוב מחיר ההון נעשה באמצעות שימוש במודל ה-CAPM¹ (לחישוב שיעור התשואה הנדרשת על ההון העצמי של החברה), והנחות נוספות בדבר המח"מ של תזרימי המזומנים הצפויים מפעילות צי המטוסים (להלן: "הפעילות"), מחיר החוב ומבנה החוב של החברה.
- המח"מ של הפעילות נאמד בכ-6.40 שנים, על בסיס ניתוח תזרימי המזומנים הצפויים (חושב באופן איטרטיבי עם שיעור ההיוון).
- להלן סיכום תחשיב שיעור ההיוון המשוקלל, בהתאם לנוסחה הבאה:

$$WACC = Re * (E/V) + Rd * (1-T) * (D/V)$$

ביאורים

1. מחיר ההון העצמי של הפעילות, נאמד בכ-25.7%, באמצעות מודל CAPM.
2. תשואה נומינלית של אג"ח ממשלת ארה"ב לתקופה של 6.40 שנים, נכון ליום 31.12.2017, בהתאם למח"מ הפעילות.
3. פרמיית שוק לפי נתוני Damodaran, לינואר 2018.
4. בכדי לקבוע את הביטא הבלתי ממונפת של הפעילות, בחנו את הביטא הבלתי ממונפת של קבוצה של חברות דומות לחברה, וביצענו התאמה לפי שיעור המינוף של הפעילות (ראה ביאור 8 להלן). להלן פירוט חברות המדגם בהן השתמשנו:

חברה	Unlevered Beta	D/V
Air New Zealand Limited	0.89	28%
Air Canada	0.90	25%
Chorus Aviation Inc.	0.52	53%
Air France-KLM SA	0.66	32%
SkyWest, Inc.	1.16	42%
Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft	0.88	3%
El Al Israel Airlines Ltd	1.03	30%
International Consolidated Airlines	0.96	5%
Asiana Airlines, Inc.	0.17	82%
Thai Airways International	0.37	79%
Virgin Australia Holdings Limited	0.08	33%
ממוצע חברות דומות	0.69	37%

פרמטר	ערך	ביאור
ריבית חסרת סיכון	2.3%	2
פרמיית השוק	5.9%	3
Beta (ממונפת)	3.71	4
פרמיית סיכון לגודל	1.5%	5
מחיר ההון העצמי של החברה	25.7%	1
מחיר החוב	4.2%	6
שיעור מס	23.0%	7
שיעור מינוף	85.0%	8
WACC	6.58%	

1. Capital asset pricing model

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

חישוב מחיר ההון הממוצע המשוקלל (WACC)

ביאורים - המשך

את הביטא הממונפת של הפעילות חישבנו תוך שקלול שיעור המינוף כאמור, שיעור המס והביטא הבלתי ממונפת של חברות המדגם, בהתאם לנוסחה להלן:

$$\text{Beta}_L = \text{Beta}_U * [1 + (1 - T) * (D/E)]$$

5. פרמיית סיכון לגודל - ע"פ Duff & Phelps International Valuation Handbook 2016, לפי שווי מוערך לחברת אלעל של כ-740 מיליון ש"ח, נכון ל-31.12.2017.

6. מחיר החוב - מחיר החוב של הפעילות נאמד בכ-4.2%, בהתאם לריבית האפקטיבית של הלוואות החברה לטווח הארוך וביצוע התאמה למח"מ הפעילות.

7. שיעור המס - שיעור המס הינו 23%, בהתאם לשיעור המס הסטטוטורי בישראל, החל משנת 2018.

8. שיעור המינוף - בהתאם להבהרות מהחברה, רמת המינוף של הפעילות עומדת על כ-85%, באמצעות מחזור ההלוואות לאורך השנים, ובהלימה עם ההלוואות ששימשו בפועל כאינדיקציה למחיר החוב של החברה.

סיכום

- מחיר ההון הממוצע המשוקלל (WACC) של פעילות צי המטוסים של החברה, נאמד בכ-6.58%.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוחות כספיים מאוחדים לשנת 2017

תוכן העניינים

ע מ ד

ג-2 - ג-1	דוחות רואי החשבון המבקרים
	הדוחות הכספיים:
ג-4 - ג-3	דוחות מאוחדים על המצב הכספי
ג-5	דוחות מאוחדים על הרווח והפסד
ג-6	דוחות מאוחדים על הרווח הכולל
ג-9 - ג-7	דוחות מאוחדים על השינויים בהון
ג-11 - ג-10	דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים
ג-89 - ג-12	ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

**דוח רואי החשבון המבקרים לבעלי המניות של
אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
בדבר ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי
בהתאם לסעיף 99 (ג) בתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970**

ביקרנו רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של חברת אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן ביחד "החברה") ליום 31 בדצמבר 2017. רכיבי בקרה אלה נקבעו כמוסבר בפסקה הבאה. הדירקטוריון והנהלה 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 104 של לשכת רואי חשבון בישראל "ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי", על תיקוניו (להלן "תקן ביקורת 104"). רכיבים אלה הינם למעט חברות בנות: (1) בקרות ברמת הארגון, לרבות בקרות על תהליך העריכה והסגירה של דיווח כספי ובקרות כלליות של 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 אקטואריה לעובדים בישראל (כל אלה יחד מכונים להלן "רכיבי הבקרה המבוקרים").

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקן ביקורת 104. על-פי תקן זה נדרש מאיתנו לתכנן את הביקורת ולבצע במטרה לזהות את רכיבי הבקרה המבוקרים ולהשיג מידה סבירה של ביטחון אם רכיבי בקרה אלה קיימו 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 בהתבסס על הסיכון שהוערך. ביקורתנו, לגבי אותם רכיבי בקרה, כללה גם ביצוע נהלים אחרים כאלה שחשבנו כנחוצים בהתאם לנסיבות. ביקורתנו התייחסה רק לרכיבי הבקרה המבוקרים, להבדיל מבקרה פנימית על כלל התהליכים המהותיים בתאגיד 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 שבקורות תהפוכה בלתי 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 2017.

ביקרנו גם, בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, את הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לימים 31 בדצמבר 2017 ו-2016 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2017 והדוח שלנו, מיום 20 במרץ 2018, כלל חוות דעת בלתי מסויגת על אותם דוחות כספיים וכן הפניית תשומת לב בדבר חשיפת החברה לאישור תובענות ייצוגיות, בהתבסס על ביקורתנו ועל דוחות רואי החשבון המבקרים האחרים.

בריטמן אלמגור זר ושות'

רואי חשבון

Member Of Deloitte Touche Tohmatsu Limited

תל אביב, 20 במרץ, 2018

תל אביב - משרד ראשי

מרכז עוריאלי 1 תל אביב, 6701101, ת.ד. 16593 תל אביב 6116402 | טלפון: 03-6085555 | פקס: 03-6094022 | info@deloitte.co.il

משרד נצרת מרכז אבן עזר 9 נצרת, 16100 טלפון: 073-3994455 פקס: 073-3994455 info-nazareth@deloitte.co.il	משרד נתניה Seker - Deloitte ניבוי ישראל 7 ת.ד. 8458 נתניה, 4250407 טלפון: 09-8922444 פקס: 09-8922440 info@deloitte.co.il	משרד פתח תקווה Deloitte Analytics הסיבים 7 ת.ד. 6712 פתח תקווה, 4959368 טלפון: 073-3994163 פקס: 03-9190372 info@deloitte.co.il	משרד אילת המרכז העירוני ת.ד. 583 אילת, 8810402 טלפון: 08-6375676 פקס: 08-6371628 info-ellat@deloitte.co.il	משרד באר שבע אלמוות 12 פארק התעשייה עומר ת.ד. 1369 עומר, 8496500 טלפון: 08-6909500 פקס: 08-6909600 info-beersheva@deloitte.co.il	משרד חיפה מעלה השחרור 5 ת.ד. 5648 חיפה, 3105502 טלפון: 04-8607333 פקס: 04-8672528 info-haifa@deloitte.co.il	משרד ירושלים קרית המדע 3 מגדל הר חוצבים ירושלים, 914510 ת.ח. 45396 טלפון: 02-5018888 פקס: 02-5374173 info-jer@deloitte.co.il

דוח רואי החשבון המבקרים לבעלי המניות של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביקרנו את הדוחות המאוחדים על המצב הכספי המוצגים של חברת אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן - "החברה") לימים 31 בדצמבר 2017 ו-2016 ואת הדוחות המאוחדים על הרווח והפסד, הרווח הכולל, השינויים בהון ותזרימי המזומנים לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2017. דוחות כספיים אלה הינם באחריות הדירקטוריון והנהלה של החברה. אחריותנו היא לחוות דעה על דוחות כספיים אלה בהתבסס על ביקורתנו.

לא ביקרנו את הדוחות הכספיים של חברות בנות שאוחדו אשר נכסיהן הכלולים באיחוד מהווים כ-0.4% וכ-0.3% מכלל הנכסים המאוחדים לימים 31 בדצמבר 2017 ו-2016, והכנסותיהן הכלולות באיחוד מהוות כ-1.1%, כ-1% וכ-0.9% מכלל ההכנסות המאוחדות לשנים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2017, 2016 ו-2015, בהתאמה. כמו-כן, לא ביקרנו את הדוחות הכספיים של חברה כלולה על בסיס השווי המאזני, אשר ההשקעה בה לימים 31 בדצמבר 2017 ו-2016 הסתכמה לסך של 16,508 אלפי דולר וכ-15,093 אלפי דולר בהתאמה, והחלק בתוצאותיה לשנים שהסתיימו בימים 31 בדצמבר 2017, 2016 ו-2015 הסתכם לסך של כ-944 אלפי דולר, כ-1,646 אלפי דולר וכ-821 אלפי דולר, בהתאמה. הדוחות הכספיים של אותן חברות בוקרו על ידי רואי חשבון אחרים שדוחותיהם הומצאו לנו וחוות דעתנו, ככל שהיא מתייחסת לסכומים שנכללו בגין אותן חברות, מבוססת על דוחות רואי החשבון האחרים.

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, לרבות תקנים שנקבעו בתקנות רואי חשבון (דרך פעולתו של רואה חשבון), התשל"ג-1973. על פי תקנים אלה נדרש מאיתנו לתכנן את הביקורת ולבצע בה 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 והנהלה 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 דוחות של רואי חשבון אחרים, הדוחות הכספיים הנ"ל משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי של החברה והחברות הבנות שלה לימים 31 בדצמבר 2017 ו-2016 ואת תוצאות פעולותיהן, השינויים בהון ותזרימי המזומנים שלהן לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2017 בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS) והוראות תקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010.

מבלי לסייג את חוות דעתנו הנ"ל, אנו מפנים את תשומת הלב לאמור בביאור 15.ב לדוחות הכספיים בדבר החשיפה לאישור תובענות ייצוגיות כנגד החברה וחשיפה של החברה לתובענות ייצוגיות אלו.

ביקרנו גם, בהתאם לתקן ביקורת 104 של לשכת רואי חשבון בישראל "ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי", על תיקוניו, רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה ליום 31 בדצמבר 2017, והדוח שלנו מיום 20 במרץ 2018 כלל חוות דעת בלתי מסויגת על קיומם של אותם רכיבים באופן אפקטיבי.

בריטמן אלמגור זר ושות'

רואי חשבון

Member Of Deloitte Touche Tohmatsu Limited

תל-אביב, 20 במרץ, 2018

- 2 ג -

תל אביב - משרד ראשי

מרכז עזריאלי 1 תל אביב, 6701101, ת.ד. 16593 תל אביב 6116402 | טלפון: 03-6085555 | פקס: 03-6094022 | info@deloitte.co.il

משרד נצרת מרכז אבן עזר 9 נצרת, 16100 משרד נתניה Seker - Deloitte ניבירי ישראל 7 ת.ד. 8458 נתניה, 4250407 משרד פתח תקווה Deloitte Analytics הסיבים 7 ת.ד. 6712 פתח תקווה, 4959368 משרד אילת המרכז העירוני ת.ד. 583 אילת, 8810402 משרד באר שבע אלומות 12 פארק התעשייה עוזר ת.ד. 1369 עומר, 8496500 משרד חיפה מעלה השחרור 5 ת.ד. 5648 חיפה, 3105502 משרד ירושלים קרית המדע 3 מגדל הר חוצבים ירושלים, 914510 ת.ח. 45396 טלפון: 02-5018888 פקס: 02-5374173 info-jer@deloitte.co.il טלפון: 04-8607333 פקס: 04-8672528 info-haifa@deloitte.co.il טלפון: 08-6909500 פקס: 08-6909600 info-beersheva@deloitte.co.il טלפון: 08-6375676 פקס: 08-6371628 info-eilat@deloitte.co.il טלפון: 03-9190372 פקס: 03-9190372 info@deloitte.co.il טלפון: 09-8922444 פקס: 09-8922440 info@deloitte.co.il טלפון: 073-3994455 פקס: 073-3994455 info-nazareth@deloitte.co.il

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על המצב הכספי

ליום 31 בדצמבר		ביאור
2016	2017	
אלפי דולר	אלפי דולר	
180,756	239,347	3
30,878	46,397	4
*166,674	182,414	5
17,959	12,919	18
20,592	22,687	6
18,340	14,662	7
435,199	518,426	

נכסים

נכסים שוטפים

מזומנים ושווי מזומנים
 פיקדונות לזמן קצר
 לקוחות וחייבים אחרים
 מכשירים פיננסיים נגזרים
 הוצאות מראש
 מלאי

סה"כ נכסים שוטפים

*21,269	24,824	4
23,830	23,754	8
1,169,563	1,199,748	9
4,960	5,366	18
5,582	7,732	6
59,653	71,558	14
1,284,857	1,332,982	
1,720,056	1,851,408	

נכסים לא שוטפים

פיקדונות לזמן ארוך
 השקעות לזמן ארוך
 רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים
 מכשירים פיננסיים נגזרים
 הוצאות מראש
 נכסים בגין הטבות לעובדים

סה"כ נכסים לא שוטפים

סה"כ נכסים

* סווג מחדש

הביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על המצב הכספי

ליום 31 בדצמבר		ביאור
2016	2017	
אלפי דולר	אלפי דולר	

התחייבויות והון

התחייבויות שוטפות

אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות
 ספקים ונותני שירותים
 זכאים ויתרות זכות
 הפרשות
 התחייבויות בגין הטבות לעובדים
 הכנסות מראש

180,899	195,924	13
135,655	176,173	
59,858	68,073	11
17,846	39,006	15
95,606	114,856	14
*313,361	362,326	12
<u>803,225</u>	<u>956,358</u>	

סה"כ התחייבויות שוטפות

התחייבויות לא שוטפות

הלוואות מתאגידים בנקאיים ואחרים
 התחייבויות בגין הטבות לעובדים
 יתרות זכות לזמן ארוך
 התחייבות מסים נדחים
 הכנסות מראש

426,524	402,059	13
73,809	87,235	14
4,499	5,736	11
86,218	87,233	16
41,730	34,597	12
<u>632,780</u>	<u>616,860</u>	

סה"כ התחייבויות לא שוטפות

סה"כ ההתחייבויות

<u>1,436,005</u>	<u>1,573,218</u>	

הון

הון מניות
 פרמיה וקרנות הון
 יתרת הפסד
 סה"כ הון המיוחס לבעלים של החברה
 זכויות שאינן מקנות שליטה

155,012	155,012	17
279,379	277,571	
(150,340)	(154,599)	
284,051	277,984	
-	206	
<u>284,051</u>	<u>278,190</u>	

סה"כ הון

סה"כ התחייבויות והון

<u>1,720,056</u>	<u>1,851,408</u>	

* סווג מחדש

דגנית פלטי - סמנכ"ל כספים

גונן אוסישקין - מנכ"ל

אלי דפס - יו"ר הדירקטוריון

תאריך אישור הדוחות הכספיים: נתב"ג, 20 במרץ, 2018.

הביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על הרווח והפסד

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			ביאור	
2015	2016	2017		
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר		
2,054,041	2,038,428	2,096,998	.א.19	הכנסות מהפעלה
(1,592,844)	*(1,638,417)	(1,748,660)	.ב.19	הוצאות הפעלה
461,197	400,011	348,338		רווח גולמי
(194,911)	(192,565)	(209,096)	.ג.19	הוצאות מכירה
(93,237)	*(98,799)	(113,536)	.ד.19	הוצאות הנהלה וכלליות
(3,282)	1,959	3,271	.ה.19	הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו
(291,430)	(289,405)	(319,361)		
169,767	110,606	28,977		רווח מפעולות רגילות
(26,820)	(24,210)	(23,985)	.ו.19	הוצאות מימון
287	1,083	3,483	.ז.19	הכנסות מימון
(26,533)	(23,127)	(20,502)		הוצאות מימון, נטו
1,357	5,981	243		חלק החברה ברווחי חברות כלולות ושערך אופציות בגין
144,591	93,460	8,718		רווח לפני מסים על ההכנסה
(38,057)	(12,766)	(3,048)	16	מסים על הכנסה
106,534	80,694	5,670		רווח נקי לשנה
0.21	0.16	0.01		רווח למניה רגילה אחת בת 1 ש"ח ע.ג. (בדולר):
				רווח למניה בסיסי ומדולל
495,719	495,719	495,719		הממוצע המשוקלל של מספר המניות (באלפים) ששימש בחישוב רווח למניה:
				בסיסי ומדולל
				* סווג מחדש

הביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על הרווח הכולל

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2015	2016	2017
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
106,534	80,694	5,670
(984)	(9,603)	(1,879)
(137)	408	1,767
*2,674	*48,018	(3,662)
*-	*-	177
1,553	38,823	(3,597)
108,087	119,517	2,073

רווח לשנה

רווח כולל אחר:

סכומים אשר לא יסווגו בעתיד לרווח או הפסד:
הפסד בגין מדידות מחדש של תכנית להטבה מוגדרת, נטו ממס

סכומים אשר יסווגו בעתיד לרווח או הפסד:
הפרשי שער בגין תרגום פעילויות חוץ
רווח (הפסד) בגין גידור תזרימי מזומנים, נטו ממס
רווח בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן, נטו ממס

רווח (הפסד) כולל אחר לשנה

סה"כ רווח כולל לשנה

*סווג מחדש

הביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על השינויים בהון

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2017

הון מניות אלפי דולר	פרמיה על מניות אלפי דולר	קרנות הון אחרות אלפי דולר	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן אלפי דולר	קרן הון בגין הפרשי תרגום של פעילויות חוץ אלפי דולר	קרן הון מחדש של ההתחייבו ת נטו בגין הטבה מוגדרת אלפי דולר	יתרת רווח (הפסד) המיוחס לבעלים של החברה האם אלפי דולר	זכויות שאינן מקנות שליטה אלפי דולר	סה"כ אלפי דולר
155,012	35,554	237,122	17,464	(575)	(10,186)	(150,340)	-	284,051
-	-	-	-	-	-	5,676	(6)	5,670
-	-	-	(3,662)	177	(1,879)	-	-	(3,597)
-	-	-	(3,662)	177	(1,879)	5,676	(6)	2,073
-	-	1,789	-	-	-	-	212	2,001
-	-	-	-	-	-	(9,935)	-	(9,935)
155,012	35,554	238,911	13,802	177	(12,065)	(154,599)	206	278,190

יתרה ליום 1 בינואר 2017

רווח (הפסד) לשנה
רווח (הפסד) כולל אחר

סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה

הנפקת מניות בחברת בת (ראה ביאור 21 א.6)
דיבידנד ששולם (ראה ביאור 17 ג.)

סה"כ הון ליום 31 בדצמבר 2017

הביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על השינויים בהון
(המשך)

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2016							
הון מניות אלפי דולר	פרמיה על מניות אלפי דולר	קרן הון מעסקאות עם בעלות שליטה לשעבר אלפי דולר	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים* אלפי דולר	קרן הון בגין הפרשי תרגום של פעילויות חוץ אלפי דולר	קרן הון בגין מדידות מחדש של ההתחייבות נטו בגין הטבה מוגדרת אלפי דולר	יתרת רווח (הפסד) אלפי דולר	סה"כ אלפי דולר
155,012	35,554	237,122	(30,554)	(983)	(583)	(197,633)	197,935
-	-	-	-	-	-	80,694	80,694
-	-	-	48,018	408	(9,603)	-	38,823
-	-	-	48,018	408	(9,603)	80,694	119,517
-	-	-	-	-	-	(33,401)	(33,401)
155,012	35,554	237,122	17,464	(575)	(10,186)	(150,340)	284,051

יתרה ליום 1 בינואר 2016

רווח לשנה

רווח (הפסד) כולל אחר

סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה

דיבידנד ששולם

סה"כ הון ליום 31 בדצמבר 2016

*סוג מחדש

הביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על השינויים בהון
(המשך)

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2015

הון מניות	פרמיה על מניות	קרן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר	קרן הון עסקאות תשלום מבוסס מניות	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים*	קרן הון בגין הפרשי תרגום של פעילויות חוץ	קרן הון בגין מחדש של ההתחייבות נטו בגין הטבה מוגדרת	יתרת רווח (הפסד)	סה"כ
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
155,012	28,007	237,122	7,547	(33,228)	(846)	401	(279,427)	114,588
-	-	-	-	-	-	-	106,534	106,534
-	-	-	-	2,674	(137)	(984)	-	1,553
-	-	-	-	2,674	(137)	(984)	106,534	108,087
-	7,547	-	(7,547)	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	(24,740)	(24,740)
155,012	35,554	237,122	-	(30,554)	(983)	(583)	(197,633)	197,935

יתרה ליום 1 בינואר 2015

רווח לשנה

רווח (הפסד) כולל אחר

סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה

פקיעת כתבי אופציה למניות

דיבידנד ששולם

סה"כ הון ליום 31 בדצמבר 2015

* סווג מחדש

הביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2015	2016	2017
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר

106,534	80,694	5,670
164,884	162,146	278,300
<u>271,418</u>	<u>242,840</u>	<u>283,970</u>

תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת

רווח לשנה

התאמות הדרושות כדי להציג את תזרימי המזומנים מפעילות שוטפת - נספח א'

מזומנים שנבעו מפעילות שוטפת, נטו

(136,239)	(159,835)	(179,264)
913	16,071	5,271
(672)	(12,926)	(16,461)
(28,139)	41,735	(17,731)
<u>-</u>	<u>2,078</u>	<u>-</u>
<u>(164,137)</u>	<u>(112,877)</u>	<u>(208,185)</u>

תזרימי מזומנים לפעילות השקעה

רכישות רכוש קבוע (כולל תשלומים על חשבון מטוסים ושיפוצי מנוע כלליים)

תמורה ממימוש רכוש קבוע

השקעה ברכוש לא מוחשי

שינוי בפיקדונות

תמורה ממכירת חברה כלולה

מזומנים ששימשו לפעילות השקעה, נטו

(3,876)	(367)	-
104,547	158,137	74,250
(125,105)	(185,315)	(95,045)
(982)	(149)	7,874
<u>-</u>	<u>-</u>	<u>2,000</u>
<u>(24,740)</u>	<u>(33,401)</u>	<u>(9,935)</u>
<u>(50,156)</u>	<u>(61,095)</u>	<u>(20,856)</u>

תזרימי מזומנים לפעילות מימון

תשלום בגין הוצאות גיוס הלוואות

קבלת הלוואות מתאגידים בנקאיים ומאחרים

פירעון הלוואות מתאגידים בנקאיים ומאחרים

עליה (ירידה) באשראי לזמן קצר, נטו

הנפקת מניות בחברת בת

דיבידנד ששולם

מזומנים ששימשו לפעילות מימון, נטו

862	(780)	3,662
57,987	68,088	58,591
54,681	112,668	180,756
<u>112,668</u>	<u>180,756</u>	<u>239,347</u>

השפעת השינויים בשערי חליפין על יתרות מזומנים המוחזקות במטבע חוץ

עליה במזומנים ושווי מזומנים

יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת השנה

יתרת מזומנים ושווי מזומנים לסוף השנה

הביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים

נספח א' -

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2015	2016	2017
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר

הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:		
161,108	175,924	167,727
37,721	12,078	1,733
10,442	(8,807)	39,797
(2,043)	(1,680)	(3,998)
(28,976)	851	(130)
(862)	780	(3,662)
-	(1,263)	-
-	(1,164)	-
(1,085)	(5,244)	1,708
שינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות:		
(12,436)	(12,249)	(12,953)
(1,883)	(1,964)	(4,245)
4,088	(1,845)	3,678
(8,110)	(13,034)	46,813
6,920	19,763	41,832
<u>164,884</u>	<u>162,146</u>	<u>278,300</u>

נספח ב' - תשלומי ותקבולי ריבית, מסים ששולמו ודיבידנד שנתקבלו והמסווגים בתזרימי מזומנים מפעילות שוטפת¹

15,877	17,338	19,139	תשלומי ריבית
176	1,095	2,100	תקבולי ריבית
276	372	493	תשלומי מס - מקדמות בגין הוצאות עודפות
576	682	1,138	תקבולי דיבידנד

הביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

¹ החברה מסווגת תזרימי מזומנים בגין ריבית ודיבידנדים אשר התקבלו בידיה וכן תזרימי מזומנים בגין ריבית ששולמה כתזרימי מזומנים אשר שימשו או נבעו מפעילות שוטפת.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 1 - כללי

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ פועלת בעיקר בתחום הובלת נוסעים ומטען, כולל כבודה ודואר, בטיסות סדירות ובטיסות שכר (באמצעות חברת הבת סאן דור) בין ישראל למדינות חוץ.

בנוסף, עוסקת החברה במתן שירותי תחזוקה 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. למידע על מגזרי הפעילות של הקבוצה, ראה ביאור 20.

לעניין חתימת הסכם מול יצרנית המטוסים "The Boeing Company" (להלן - "בואינג") לרכישת מטוסים מדגמים 787-9 ו-787-8, וכן לחתימת הסכמים עם חברות להחכרת מטוסים, לפיהם תחכור החברה מטוסים נוספים מאותם דגמים, ראה ביאור 9.ד.

ביאור 2 - הבסיס לעריכת הדוחות הכספיים

א. הצהרה לגבי יישום תקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS) ותקנות ניירות ערך:

הדוחות הכספיים של החברה נערכו בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (להלן - "תקני IFRS") ופרשנויות להם שפורסמו על ידי הוועדה לתקני חשבונאות בינלאומיים (IASB), ובהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010 (להלן - "תקנות דוחות כספיים").

בהתאם לתקנה 4 לתקנות דוחות תקופתיים ומיידים, 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, הרווח ותזרים המזומנים של החברה מפעילות שוטפת (פחות מ-5%).

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 ואומדנים קריטיים:

(1) כללי:

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"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 2 - הבסיס לעריכת הדוחות הכספיים (המשך)

ג. שיקולי דעת חשבונאיים ואומדנים קריטיים: (המשך)

(2) הפרשות והתחייבויות תלויות (לרבות שומות ניכויים):

לצורך בחינת החשיפות הנובעות מתביעות שהוגשו כנגד החברה, כמו גם לקביעת 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 ידרש 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 2017, ראה ביאור 15.

(3) הטבות עובדים:

הערך הנוכחי של התחייבות החברה לתשלום פיצויי פרישה ופיטורין עבור חלק מהעובדים בישראל, לתשלום חופשה לכלל העובדים 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. בהתאם לכך, סוקרת החברה את ההנחות האקטואריות, אשר נעשה בהן שימוש בחישוב המחויבויות השונות. לפירוט ההנחות האקטואריות ולניתוח רגישות לגביהן, ראה ביאור 14.

(4) אורך חיים שימושיים וערכי שייר של מטוסים ומנועים:

מטוסי החברה ומנועיהם מופחתים לאורך יתרת החיים השימושיים שלהם ובהתחשב בערכם השירי. 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 משרות, 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 א.2).

(5) בחינה לירידת ערך:

כאמור בביאור 9 להלן, בהערכת 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. יצוין, כי בהתאם למדיניות החשבונאית של החברה ובהתאם לשיקול דעת הנהלת החברה, החליטה החברה שלא לכלול בהערכת שווי השימוש, את תזרימי המזומנים הצפויים לנבוע מתכנית ההצטיידות במטוסי 787 (למעט שני מטוסים אשר למועד הדוח על המצב הכספי נכנסו לשירות בחברה), וזאת מן הטעם שההצטיידות כאמור מהווה השקעה מהותית וחריגה, אשר צפויה להביא לשיפור משמעותי בתזרימי המזומנים הצפויים לנבוע מהמטוסים, ביחס להרכב ציי המטוסים במצבו הנוכחי.

לגבי ההנחות העיקריות אשר שימשו בתחשיב היוון תזרים המזומנים, ראה ביאור 9 א.4). שינויים מהותיים בהנחות אלו, או בחלקן, עלולים להשפיע על שווי השימוש כאמור.

(6) תוכניות 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 בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 2 - הבסיס לעריכת הדוחות הכספיים (המשך)

ד. תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 15 - "הכנסות מחוזים עם לקוחות" (להלן: "התקן החדש")

התקן החדש, שייכנס לתוקף מחייב החל מדוחות הרבעון הראשון לשנת 2018, קובע מנגנון מקיף ואחיד המסדיר את הטיפול החשבונאי בהכנסות הנובעות מחוזים עם לקוחות. לאור זאת, בחנה החברה את אופן המדידה והעיתוי של ההכרה בהכנסותיה (ובעלויות העסקה הקשורות), ולהלן מתוארות ההשפעות החזויות על המצב הכספי של החברה למועד השינוי, והסיבות להן.

(1) הכנסות בגין אי מימוש כרטיסי טיסה ופיצויים ללקוחות

בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי IAS 18 (להלן: "התקן הישן"), מכירה החברה בהכנסות בגין כרטיסי טיסה שלא מומשו במועד בו צופה החברה, על סמך ניסיון העבר, כי הסיכוי למימושם הוא קלוש. בהתאם לתקן החדש, יש להכיר בהכנסה זו על פני תקופה באופן יחסי לכרטיסי הטיסה שנוצלו, החל ממועד המכירה. משמעות השינוי הינו הקדמת ההכרה בהכנסה בגין כרטיסי טיסה אשר לא צפויים להיות מנוצלים.

בנוסף, בהתאם לתקן החדש, פיצויים ללקוחות שניתנו עבור אי מתן שירות כמתחייב בחוזה המקורי (לדוגמה ביטול/עיכוב טיסה), יטופלו כקיטון הכנסה, בעוד שעל פי התקן הישן, מוכרים פיצויים אלה כהוצאה. סכום קיטון ההכנסה יבוסס על סכום הפיצוי במזומן או על מחיר המכירה של אותם כרטיסי טיסה חלופיים, בניכוי שיעור אי המימוש הצפוי. משיקולי מהותיות, החליטה החברה שלא לקשור בין כרטיסי הטיסה המקורי לכרטיסי הפיצוי בעת ייחוס העלויות. לעניין ההשפעה על דוח רווח והפסד, אילו יושמו הוראות התקן החדש בשנת 2017, הייתה מכירה החברה בקיטון הכנסה בסך של כ-20 מיליוני דולר, כנגד קיטון דומה בהוצאות ההפעלה. יצוין, כי בימים אלו מתנהלים דיונים בין נציגי ענף התעופה בתחום החשבונאות (IAWG - Industry Accounting Working Group) לבין המוסד לתקינה הבינלאומית (IASB), במסגרתם נבחנת האפשרות כי פיצוי נוסעים הניתנים מכוח רגולציה, ימשיכו גם על פי התקן החדש, להיות מוכרים כהוצאה. החברה תעדכן לקראת פרסום דוחותיה הכספיים לרבעון הראשון לשנת 2018 את המדיניות החשבונאית על פי ההחלטה בנושא, בין היתר לאור מסקנות דיונים אלו. בגין שני מרכיבים אלו, צפויה התחייבות החברה בגין הכנסות מראש לקטון בכ-48.2 מיליוני דולר.

(2) עלויות עסקה:

בהתאם לתקן הישן, עמלות המשולמות לסוכנים, מוכרות כהוצאות מראש במועד התהוותן, ומופחתות לרווח והפסד במועד ההטסה. כמו כן, בהתאם לתקן הישן, עמלות בגין כרטיסי אשראי אינן מטופלות כעלויות עסקה ועל כן מוכרות כהוצאה מידית. בהתאם לתקן החדש, ולאור העובדה שהחברה החליטה שלא ליישם את ההקלה לפיה ניתן להכיר בעלויות עסקה כהוצאה מידית, עמלות כרטיסי אשראי תטופלנה כעלויות עסקה, דהיינו תדחנה ותוכרנה כהוצאה במועד ההטסה ולא במועד התשלום, וכן עמלות הסוכנים תמשכנה להיות מוכרות כהוצאה במועד ההטסה בלבד (ללא שינוי). עוד יצוין, כי עלויות בגין מערכת ההפצה לא מהוות עלויות עסקה ועל כן תמשכנה להיות מוכרות כהוצאה מידית.

בנוסף, עמלות סוכנים אשר יוחסו תחת התקן הישן להתחייבות בגין נקודות מועדון הנוסע המתמיד ועל כן הוכרו כעלויות נדחות (נכס), תיוחסנה בהתאם לתקן החדש למחויבות הביצוע המקורית, דהיינו, ההטסה המקורית, ולאור זאת לא תוקצנה להתחייבות מועדון הנוסע המתמיד.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 2 - הבסיס לעריכת הדוחות הכספיים (המשך)

ד. תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 15 - "הכנסות מחוזים עם לקוחות": (המשך)

להלן סיכום ההשפעה הכמותית החזויה על הדוח על המצב הכספי ליום 1 בינואר 2018.

סעיף מושפע	סעיפים	התחייבות (נכס) על פי IAS 18	התחייבות (נכס) על פי IFRS 15	סך הגידול (קטון) בהון החברה
הכנסות מראש ממכירת כרטיסי טיסה	1	293.2	245.0	48.2
הוצאות מראש בגין עמלות נקודות וכרטיסי אשראי	2	(2.8)	(2.4)	(0.4)
סה"כ קיטון התחייבויות, נטו				47.8
השפעת מס				(11.0)
סה"כ השפעה חיובית נטו על ההון				36.8

(3) הכנסות "אינטרליין":

מתן השירות נמכר על ידי החברה, אך מבוצע על ידי חברות תעופה אחרות. בהתאם לתקן הישן, הכנסות אינטרליין מוצגות בנטו, כלומר החברה גובה את התקבולים הנובעים מכלל העסקה, מעבירה לחברת התעופה האחרת את חלקה, ורושמת הכנסה בגין ההפרש ביניהם בלבד, היות ועבור הטסת נוסעים החברה אינה מהווה ספק עיקרי עבור קטעי טיסה המבוצעים ע"י חברות זרות. על פי התקן החדש, לא צפוי שינוי באופן רישום ההכנסות מהטסת נוסעים. מאידך, הכנסות מהטסת מטענים יוכרו בברוטו, כלומר המכירה ללקוח תוכר כהכנסה בסכומה המלא ואילו התשלום לחברת התעופה האחרת יוכר כהוצאה, מכיוון שבעסקאות אלה בתחום המטענים (להבדיל מתחום הטסת הנוסעים), מהווה החברה ספק עיקרי גם עבור קטעי טיסה המבוצעים על ידי חברות תעופה אחרות. אילו יושמו הוראות התקן החדש על הכנסות מטען לשנת 2017, היה צפוי מחזור ההכנסות של החברה לגדול בכ-6 מיליוני דולר, כנגד גידול באותו סכום בהוצאות ההפעלה.

יצוין, כי במהלך בחינת השפעת הוראות התקן החדש, בחנה החברה גם את השפעת התקן על ייחוס הכנסות לתוכנית מועדוני לקוחות, על רכיבי השיווק במכירת נקודות נוסע מתמיד לשותפים וכן את השפעתו על הכרה בהכנסה בגין דמי הטיפול ודמי שינוי, ומצאה כי ההשפעה הכמותית של נושאים אלו אינה מהותית, ועל כן, המדיניות החשבונאית ביחס לנושאים אלה לא תשתנה.

בנוסף, קובע התקן החדש דרישות גילוי נרחבות לגבי חוזים עם לקוחות, האומדנים המשמעותיים והשינויים בהם וזאת על מנת לאפשר למשתמשי הדוחות להבין את המהות, הכמות, העיתוי והמהימנות של ההכנסות ושל תזרימי המזומנים של החברה.

בהתאם להוראות המעבר אשר נבחרו על ידי הנהלת החברה, לא יתוקנו מספרי ההשוואה בדוח על הרווח והפסד, ואילו ההשפעה המצטברת בגין תקופות העבר (בסך של כ-36.8 מיליוני דולר), תביא לגידול בהון החברה ליום 1 בינואר 2018.

לחברה לא קיימות אמות מידה פיננסיות אשר העמידה בהן עשויה להיות מושפעת מיישום התקן החדש, וכן לא צפוי, כי תהיה ליישום התקן החדש השפעה על התקשרויות כאלו ואחרות של החברה.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 2 - הבסיס לעריכת הדוחות הכספיים (המשך)

ה. תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16 - "חכירות" (להלן: "התקן החדש"):

(1) כללי

התקן החדש שייכנס לתוקף החל מיום 1 בינואר 2019, מבטל את IAS 17 "חכירות" והפרשנויות הנלוות לו, וקובע כי חכירות (בצד החוכר) תטופלנה באופן דומה לרכישת נכס (למעט חכירות לתקופה הקצרה משנה ולמעט חכירות של נכסים בעלי ערך נמוך שאינן מהותיות לחברה), באופן בו הערך המהוון של דמי החכירה העתידיים יירשם כ"זכות שימוש בנכס", אשר תיכלל בדוח על המצב הכספי, בסעיף הנכסים הלא שוטפים ותופחת לרווח והפסד על פני תקופת החכירה, וזאת כנגד רישום התחייבות פיננסית המשקפת הלוואה מהמחכיר, אשר תימדד בעלות מופחתת לפי שיטת הריבית האפקטיבית.

לאור זאת, כל 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 ומטופלים כיום כחכירות תפעוליות, תוכרנה, בעת יישום התקן החדש, כנכסים והתחייבויות בדוח על המצב הכספי של החברה.

(2) השפעה על הדוח על המצב הכספי

להלן פירוט ההשפעות העיקריות הצפויות, כפי שמוערכות לעת עתה, נכון למועד המעבר לתקן החדש (1.1.20), על מצבת ההתחייבות והנכסים של החברה, וכן על הונה העצמי. ניתוח זה מביא בחשבון גם הסכמי חכירות אשר נחתמו על ידי החברה במסגרת תכנית ההצטיידות כמפורט בביאור 9 ד., וצפויים להיכנס לשירות על ידי החברה בשנים 2018 ו-2019, וכן חכירות אשר צפויות להסתיים במועד היישום לראשונה. כמו כן, מכוח הוראות המעבר של התקן לא הובאו בחשבון חכירות אשר תסתיימנה במהלך שנת 2019. לאור העובדה שלמטוסים מדגמי בואינג 787, אשר נחכרו על ידי החברה וצפויים להיכנס לשירות במהלך שנת 2019 השפעה מהותית על הדוח על המצב הכספי של החברה, מפורטת להלן ההשפעה הצפויה ליישום התקן על הדוח על המצב הכספי גם ליום 31 בדצמבר 2019.

סך גידול/ (קטיון) בהון החברה	נכס בגין זכות שימוש מיליוני דולר	התחייבות בגין חכירה	סוג החכירות
ליום 1 בינואר 2019			
10.8	79.4	68.6	מטוסים מדגמי בואינג 767-737-800 ו-787
(19.2)	400.2	419.4	מטוסים מדגמי בואינג 787
(14.1)	135.9	150.0	נכסי נדל"ן בארץ ובחו"ל (לרבות "קמפוס אל על")
(22.5)	615.5	638.0	סה"כ
5.2			השפעת מס נדחה
(17.3)			סה"כ קטיון בהון החברה
ליום 31 בדצמבר 2019			
5.6	51.7	46.1	מטוסים מדגמי בואינג 767-737-800 ו-787
(33.6)	888.7	922.3	מטוסים מדגמי בואינג 787
(18.2)	122.0	140.2	נכסי נדל"ן בארץ ובחו"ל (לרבות "קמפוס אל על")
(46.2)	1,062.4	1,108.6	סה"כ
10.7			השפעת מס נדחה
(35.5)			סה"כ קטיון בהון החברה

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 2 - הבסיס לעריכת הדוחות הכספיים (המשך)

ה. תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16 - "חכירות": (המשך)

(3) השפעה צפויה על הרווח והפסד של החברה ועל הדוח על תזרימי המזומנים

להלן מפורטות ההשפעות החזויות של יישום התקן החדש על הרווח והפסד של החברה לשנת 2019, וכן על תזרימי המזומנים שלה מפעילות שוטפת לאותה שנה. במסגרת זו, הובאו בחשבון אותן החכירות אשר הובאו בחשבון במסגרת סקירת ההשפעה על מצבת ההתחייבויות והנכסים של החברה כמפורט לעיל.

סוג החכירה	קיטון בהוצאות חכירה על פי IAS 17	גידול בהוצאות הפחת על פי IFRS 16	סה"כ גידול (קיטון) ברווח התפעולי	גידול בהוצאות המימון על פי IFRS 16	סה"כ קיטון ברווח לפני מס	גידול בתזרימי המזומנים מפעילות שוטפת
מיליוני דולר						
מטוסים מדגמי בואינג 737-800 ו-767	24.9	27.8	(2.9)	2.5	5.4	18.6
מטוסים מדגמי בואינג 787	81.2	61.3	19.9	34.9	15.0	46.3
נכסי נדל"ן בארץ ובחו"ל (לרבות "קמפוס אל על")	18.1	13.9	4.2	8.3	4.1	9.9
סה"כ	124.2	103.0	21.2	45.7	24.5	74.8

(4) מידע נוסף

- שיעורי ההיוון ששימשו לצורך התחשיבים לעיל מבוססים על מחיר החוב התוספתי של החוכר (מחיר מימוני המתייחס לעסקה) בכל חכירה, כתלות בסכום החכירה, משך החיים הממוצע שלה וטיב הנכס החוכר. טווח שיעורי ההיוון היו בין 3.1% ל-5.5%.
- בשלב זה, צופה החברה כי תיישם את התקן למפרע באופן חלקי, כאשר יתרת המחויבות נמדדת למועד המעבר בערך הנוכחי של תזרימי המזומנים הצפויים למועד המעבר, בעוד שנכס זכות השימוש נמדד בערכו המופחת, תוך הנחה, לעניין מדידת הנכס, כי התקן יושם על החכירה מתחילתה. ההשפעה המצטברת של היישום למפרע כאמור תיזקף במועד המעבר ליתרת העודפים של החברה, כמפורט לעיל.
- לחברה לא קיימות אמות מידה פיננסיות אשר עמידה בהן עשויה להיות מושפעת מיישום התקן החדש, וכן לא צפוי, כי תהיה ליישום התקן השפעה על התקשרויות כאלו ואחרות של החברה.
- הניתוח לעיל אינו כולל חכירות נוספות, בסכומים שאינם מהותיים, אשר קיימות לחברה בגין רכבים, נכסי נדל"ן מסוימים בחו"ל ובגין חברות הבת. הנ"ל יושלם במסגרת השלמת ההיערכות לתקן החדש במהלך שנת 2018.
- יודגש, כי המידע המוצג בביאור זה בדבר היקף השפעות היישום לראשונה של התקן מהווה הערכה של החברה המבוססת על המיפוי הנוכחי הסכמי החכירות של החברה וכן, בהתאם להבנת החברה את הוראות התקן בשלב זה. הנתונים הכמותיים אשר ייכללו בדוחות הכספיים לתקופת היישום לראשונה עשויים להיות שונים מהערכת החברה בשלב זה, ככל שתעלנה סוגיות נוספות אשר טרם זוהו על ידי החברה בשלב זה. יחד עם זאת, לדעת הנהלת החברה, הניתוח הכלול לעיל מהווה אינדיקציה מהימנה להבנת סדרי הגודל של השפעת יישום התקן החדש על דוחותיה הכספיים, במועדים האמורים.
- לעניין דמי החכירה העתידיים הצפויים להיות משולמים על ידי החברה בגין החכירות הקיימות שלה (לרבות הסכמי חכירה של מטוסי ה-787 שנחתמו אך טרם החלו), ראה ביאור 10.ה.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

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 מסווגים במסגרת סעיף פיקדונות לזמן קצר.

ליום 31 בדצמבר	
2016	2017
אלפי דולר	אלפי דולר
44,864	46,612
135,892	192,735
180,756	239,347

מזומנים ויתרות בבנקים
שווי מזומנים
סה"כ מזומנים ושווי מזומנים

ביאור 4 - פיקדונות

ההרכב:

ליום 31 בדצמבר	
2016	2017
אלפי דולר	אלפי דולר
20,289	35,000
1,425	-
8,485	9,427
494	1,766
185	204
30,878	46,397
696	1,874
*2,975	3,828
17,598	19,122
21,269	24,824

פיקדונות לזמן קצר
פיקדון שהעמידה החברה כבטוחה לטובת מוסד בנקאי
פיקדון בשל עודף בקופת הזכאים (1)
פיקדונות שהעמידה החברה כבטוחה לטובת הסכמי חכירת מטוסים אחרים
סה"כ פיקדונות לזמן קצר
פיקדונות בבנקים לזמן ארוך
פיקדונות אצל נותני שירותים
פיקדונות שהעמידה החברה כבטוחה לטובת הסכמי חכירת מטוסים
סה"כ פיקדונות לזמן ארוך

(1) פיקדון שקלי שמקורו בתמורת מימושי אופציות (סדרה 1) שקיבלה החברה כחלק מתהליך הנפקת החברה כאמור בביאור 14.ג.2).

*סווג מחדש

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 5 - לקוחות 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, ערכם בספרים של הלקוחות מופחת תוך שימוש בחשבון הפרשה לחובות מסופקים. ההפרשה מחושבת באופן ספציפי (החברה לא מבצעת הפרשה כללית מטעמי מהותיות, ועל כן, יישום החלק האחרון של תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 9, "מכשירים פיננסיים", החל מהדוחות לרבעון הראשון של שנת 2018, הדן בנושא ירידות ערך של נכסים פיננסיים, אינו צפוי להביא להשפעה מהותית על הדוחות הכספיים של החברה). כאשר מעריכה החברה, כי אותם חובות אינם ברי-גבייה באופן סופי, מבוצעת מחיקת החובות כנגד חשבון ההפרשה.

ב. ההרכב:

ליום 31 בדצמבר	
2016	2017
אלפי דולר	אלפי דולר
98,976	105,263
32,868	33,571
131,844	138,834
(5,630)	(5,654)
126,214	133,180
40,460	49,234
*166,674	182,414

לקוחות:

חשבונות פתוחים (ראה (3) להלן)
חברות כרטיסי אשראי

בניכוי - הפרשה לחובות מסופקים (רובם מעל 90 ימים)

חייבים אחרים (ראה סעיף ה. להלן)

סה"כ לקוחות וחייבים אחרים

* סווג מחדש

- (1) תקופת האשראי הממוצעת במתן שירותי החברה הינה כ-27 ימים (בשנת 2016: כ-27 ימים).
- (2) תקופת החוב הממוצעת של חובות לקוחות שתאריך פירעונם חלף ליום 31 בדצמבר 2017 היא כ-56 ימים (ליום 31 בדצמבר 2016: כ-57 ימים).
- (3) לקוחות החברה כוללים מספר סוגי לקוחות בארץ ובעולם: סוכני IATA (ארגון חברות התעופה הבינלאומי - להלן - "יאט"א", סוכנים אשר משלמים באמצעות מערכת הסליקה הבנקאית של יאט"א) ולקוחות עסקיים (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 (BSP לגבי סוכני מסעים ו-CASS 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, וכן ביטוח סיכון אשראי (בס"ח) לגבי חלק מלקוחותיה העסקיים. 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 והיותו מחולק לענפים ואזורים גיאוגרפיים שונים, וכן לאור תקופת האשראי הקצרה יחסית.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 5 - לקוחות וחייבים אחרים (המשך)

ג. גיל חובות הלקוחות שחרגו מימי האשראי שנקבע להם ולא נכללה בגינם הפרשה לחובות מסופקים:

ליום 31 בדצמבר		
2016	2017	
אלפי דולר	אלפי דולר	
6,330	6,846	0-90 ימים
1,734	1,559	מעל 90 ימים
8,064	8,405	סך הכל

ד. תנועה בהפרשה לחובות מסופקים:

ליום 31 בדצמבר		
2016	2017	
אלפי דולר	אלפי דולר	
7,903	5,630	יתרה לתחילת השנה
1,212	1,010	הפסד מירידת ערך בגין לקוחות, נטו
(3,485)	(986)	סכומי חובות מסופקים שנמחקו
5,630	5,654	יתרה לסוף השנה

ה. חייבים אחרים:

ליום 31 בדצמבר		
2016	2017	
אלפי דולר	אלפי דולר	
10,614	15,510	מוסדות ממשלתיים
14,640	12,988	חייבים בגין שיפוץ מנועים חקורים
**7,531	8,564	מקדמות בגין עודפות
**/*7,675	12,172	חייבים אחרים
*40,460	49,234	

* סווג מחדש
** מוין מחדש

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 6 - הוצאות מראש

הוצאות מראש כוללות, בין היתר, עמלות לסוכנים המיוחסות להכנסות שטרם הוכרו (לרבות בגין נקודות מועדון הנוסע המתמיד), אשר תזקפנה כהוצאות מכירה בדוח רווח והפסד, במקביל להכרה בהכנסות מהטיסות בגין שולמו העמלות. לעניין תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 15, ראה ביאור 2(1) לעיל.

ליום 31 בדצמבר	
2016	2017
אלפי דולר	אלפי דולר
11,972	13,672
1,693	1,902
3,331	-
3,596	7,113
20,592	22,687

שוטפות:

עמלות בגין כרטיסי טיסה שטרם נוצלו
עמלות בגין נקודות מועדון הנוסע המתמיד
חכירת מטוסים
אחרות

לא שוטפות:

חכירת מטוסים
עמלות בגין נקודות מועדון הנוסע המתמיד

4,327	6,797
1,255	935
5,582	7,732

ביאור 7 - מלאי

ההרכב:

ליום 31 בדצמבר	
2016	2017
אלפי דולר	אלפי דולר
7,170	6,141
5,974	5,079
3,959	1,324
1,237	2,118
18,340	14,662

דלק סילוני לתצרוכת
חומרים ומצרכי מזון
כימיקלים
מוצרי דיוטי פרי

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 8 - השקעות לזמן ארוך

א. ההרכב:

ליום 31 בדצמבר	
2016	2017
אלפי דולר	אלפי דולר
22,371	23,084
1,459	670
23,830	23,754

חברות כלולות (ראה סעיף ב' להלן)
השקעות בשווי הוגן (ראה סעיף ג' להלן)
סה"כ

ב. השקעות בחברות כלולות:

חברה כלולה הינה ישות בה לחברה קיימת השפעה מהותית, אך אינה שולטת בה. השפעה מהותית היא הכוח להשתתף בקבלת ההחלטות הנוגעות למדיניות הפיננסית והתפעולית של החברה הכלולה. בבחינת קיומה של השפעה מהותית, מובאים בחשבון זכויות הצבעה פוטנציאליות, הניתנות למימוש או להמרה באופן מיידי למניות הישות המוחזקות. החברה מחזיקה בכ-15% ממניותיה של חברת "מסופי מטען וניטול בע"מ" (ממ"ן). היות ולחברה אופציות למניות ממ"ן, אשר אם תמומשנה עשויות להביא להחזקה של עד כ-25% ממניות ממ"ן, והחברה זכאית לממש אותן באופן מיידי ולהגיע להשפעה מהותית, מכירה החברה בממ"ן כחברה כלולה.

הקבוצה בוחנת את קיומם של סימנים לירידת ערך של השקעה זו, בהתאם לקיומן של ראיות אובייקטיביות לכך שתזרימי המזומנים העתידיים הצפויים מההשקעה הושפעו לרעה, ומאחר שמניותיה של ממ"ן נסחרות בבורסה לניירות ערך בתל אביב, נעשית בחינה בהתאם לשינויים במחיר המניה שלה.

הרכב ההשקעות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני:

ליום 31 בדצמבר	
2016	2017
אלפי דולר	אלפי דולר
15,093	16,506
7,261	6,561
17	17
22,371	23,084

ממ"ן בגין מניות
ממ"ן בגין אופציות
אחרות
סה"כ

ג. השקעות בשווי הוגן:

נכון ליום 31 בדצמבר 2017, ההשקעות כוללות מיזמי השקעה, אשר פועלים בשיתוף פעולה עם חברת הבת "קוקפיט חדשנות בע"מ" (למידע נוסף ראה ביאור 21 א (6)), ובתמורה מחזיקה חברת הבת מכשירים הוניים באותם מיזמים (בעיקר חברות הזנק Start-Up), ובנוסף השקעה בחברת "סיטא" בסך של כ-259 אלף דולר, כאשר ליום 31 בדצמבר 2016, השקעה זו עמדה על סך של כ-1.2 מיליון דולר.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 9 - מטוסים, ציוד טיסה, רכוש קבוע אחר ורכוש בלתי מוחשי

א. מדיניות חשבונאית להפחתה ובחינה לירידת ערך של מטוסי החברה וציוד הטיסה שלה:

(1) כללי:

הרכוש הקבוע של החברה כולל בעיקר את מטוסי החברה וציוד הטיסה שלה (כגון מנועים, לרבות דורביים, חלפים ואביזרים וכיו"ב). בנוסף לאלו, הרכוש הקבוע כולל את בנייני החברה ומתקניה, ציוד תחבורה, ריהוט וציוד מחשוב. פריטי הרכוש הקבוע מוצגים בדוח על המצב הכספי לפי עלותם בניכוי פחת שנצבר.

(2) 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 הרווח והפסד במועד התהוותן.

מטוסי החברה מופחתים תוך הפרדה לרכיבים בעלי עלות משמעותית - 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 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 מנועים 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-25 שנים. יצוין, כי מטוסי החברה מדגמי בואינג-747 400 ו-767, מופחתים בהתאם לתכנית יציאתם משירות על ידי החברה (עד 2020), במקביל לתכנית ההצטיידות כמפורט להלן.

במהלך הרבעון השלישי של שנת 2017, לאור תכניות ההנהלה המעודכנות, האריכה החברה את אורך החיים השימושיים של חלק ממטוסיה מדגם בואינג 777 ובהתאם עדכנה את ערך השייר של אותם מטוסים. לאור שינוי האומדן כאמור, קטנו הוצאות הפחת בכ-2.5 מיליון דולר לרבעון, החל מהרבעון השלישי לשנת 2017.

ערכי השייר, שיטות הפחת ואורך החיים השימושיים נסקרים בידי הנהלת החברה באופן שוטף. שינויים באומדנים אלה מטופלים בדרך של "מכאן ולהבא".

(3) אביזרים וחלפים:

עלותם של חלפים ואביזרים מתכלים ומתכלים ברי תיקון (consumables) 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 (rotables), 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"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 9 - מטוסים, ציוד טיסה, רכוש קבוע אחר ורכוש בלתי מוחשי (המשך)

א. מדיניות חשבונאית להפחתה ובחינה לירידת ערך של מטוסי החברה וציוד הטיסה שלה: (המשך)

(4) 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 יחידה. הנהלת החברה סבורה, כי תזרימי המזומנים החיוביים הנובעים מצי מטוסים של החברה אינם בלתי תלויים בתזרימי המזומנים של ציים אחרים. זאת, מאחר וצי 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 מכלול.

הבחינה לירידת ערך כוללת, בין היתר, בחינה של נתוני תרומה עדכניים ביחס לנתונים ששימשו בעבודות קודמות לחישוב הסכום בר ההשבה, בחינת התחזיות העדכניות של החברה וסקירה של ההפרש בין הערך בספרים של צי המטוסים לבין מחירי המכירה שלהם המתפרסמים מדי חצי שנה. 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 שווי 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 31 במרץ 2017, זוהו סימנים לירידת ערך בצי המטוסים של החברה, בשל הפער אשר שרר בין מחירי המכירה של צי המטוסים שלה לבין ערכם בספרים לאותו מועד. בבחינה זו עלה סכום בר ההשבה על הערך בספרים של צי המטוסים. ליום 31 בדצמבר 2017, זוהו סימנים נוספים לירידת ערך, בשל ירידה בתוצאות העסקיות של החברה, ביחס לאומדנים ששימשו בבחינה שווי השימוש ליום 31 במרץ 2017. על כן, ביצעה החברה אומדן של שווי השימוש של צי המטוסים, נכון ליום 31 בדצמבר 2017.

ההנחות העיקריות אשר שימשו בתחשיב שווי השימוש ליום 31 בדצמבר 2017, הינן:

(א) התרומה הצפויה מצי המטוסים מבוססת על תקציב החברה לשנת 2018 (בניכוי מס רעיוני), ובתחזיות החברה לגבי התפתחות הכנסותיה בשנים 2019 ו-2020, כאשר תוצאות שנת 2020 המושלכות קדימה לאורך חייו הכלכליים של צי המטוסים, בהתאמה לפרמטרים הכלכליים החזויים בתקופת התחזית. תזרים המזומנים מצי המטוסים של החברה הינו לפרק זמן מוגדר וסופי, וזאת עד למועד היציאה משירות המתוכנן של המטוסים.

בשל העובדה, כי הערכת שווי השימוש כאמור נערכת עבור מטוסיה הקיימים של החברה, ולאור העובדה, כי חלק משמעותי מצי המטוסים רחב הגוף הקיים של החברה יוחלף במטוסים מדגמי בואינג 787 (ראה סעיף ד' להלן), החלפה שהיא השקעה מהותית וחריגה במהלך העסקים של החברה, באופן אשר ישנה משמעותית את אופיים של תזרימי המזומנים הצפויים לנבוע מצי המטוסים, לרבות תמהיל ההכנסות והעלויות, לא נלקחו בחשבון תזרימי המזומנים הצפויים לנבוע מאותם מטוסים עתידיים, לרבות ההשקעות הצפויות ברכישתם ובקליטתם, ולרבות השפעות שליליות אשר עשויות להיגרם לתזרים המזומנים הצפוי מצי המטוסים הקיים של החברה, כתוצאה מההצטיידות כאמור. יצוין, כי במידה והייתה מביאה החברה בחשבון, בחישוב תזרים המזומנים הצפוי לנבוע מצי מטוסיה, גם את תזרימי המזומנים בגין המטוסים מדגם 787 (אשר טרם נכנסו לשירות נכון ליום 31 בדצמבר 2017), היה צפוי שווי השימוש להיות גבוה יותר משווי השימוש אשר חושב בפועל, וזאת בעיקר לאור היעילות התפעולית של מטוסים אלו. עוד יצוין, כי שווי השימוש כאמור מביא בחשבון את השפעת המתכונת החדשה בה צפויה החברה לפעול ביעדי אירופה, לרבות החלפת מושבים בחלק מהמטוסים צרי הגוף של החברה וההשקעה הצפויה בגינה, שינוי מודל ההמחרה וביטול המותג UP.

(ב) אורך החיים השימושיים של המטוסים מבוסס על מועדי היציאה משימוש החזויים של כל מטוס, אשר מביא בחשבון, בין היתר, את מועדי היציאה של המטוסים כתוצאה מתכנית ההצטיידות במטוסים מדגמי בואינג 787 כאמור לעיל, ולגבי מטוסים חכורים, בהתאם לתקופת השימוש החזויה במטוסים אלו על ידי החברה, בין היתר בהתחשב בהסכמי החכירה הקיימים שלה, בקיומן של אופציות הארכה, ובהתאם לניסיון העבר של החברה.

(ג) ריבית היוון ממוצעת משוקללת, אחרי מס, של 6.6%, אשר שקולה לריבית היוון, לפני מס, של כ- 7.3%.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 9 - מטוסים, ציוד טיסה, רכוש קבוע אחר ורכוש בלתי מוחשי (המשך)

א. מדיניות חשבונאית להפחתה ובחינה לירידת ערך של מטוסי החברה וציוד הטיסה שלה: (המשך)

(4) בחינה לירידת ערך ואמידת סכום בר ההשבה: (המשך)

בבחינה שערכה החברה, נמצא, כי הסכום בר ההשבה של צי המטוסים עולה על עלותו המופחתת בדוחות הכספיים של החברה. בהתאם לכך, לא נערכה הפרשה לירידת ערך.

(5) לעניין שיקולי דעת חשבונאיים קריטיים ומקורות מפתח לאומדני אי וודאות ששימשו בקביעת ערכם של הנכסים בדוחות הכספיים, ראה ביאור ג.2. (4) וביאור ג.2. (5) לעיל.

(6) הפחתה של רכוש קבוע אחר ונכסים בלתי מוחשיים:

יתרת הרכוש 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.

ב. ההרכב:

ליום 31 בדצמבר	
2016	2017
אלפי דולר	אלפי דולר
1,089,500*	1,106,277
80,063*	93,471
<u>1,169,563</u>	<u>1,199,748</u>

מטוסים וציוד טיסה - עלות מופחתת
רכוש קבוע אחר ונכסים בלתי מוחשיים - עלות מופחתת

*מזין מחדש

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 9 - מטוסים, ציוד טיסה, רכוש קבוע אחר ורכוש בלתי מוחשי (המשך)

ג. מטוסים וציוד טיסה:

מטוסי נוסעים אלפי דולר	מנועים אלפי דולר	תשלומים על חשבון מטוסים ומנועים אלפי דולר	אביזרים וחלפים אלפי דולר	סך הכל אלפי דולר	
עלות:					
1,641,825	186,879	100,299	*273,364	2,202,367	ליום 1 בינואר 2016
96,595	396	(96,991)	-	-	מיון
23,737	24,916	71,287	35,186	155,126	תוספות
(28,740)	(3,344)	(12)	(46,271)	(78,367)	גרועות
1,733,417	208,847	74,583	*262,279	2,279,126	ליום 31 בדצמבר 2016
1,776	-	(1,776)	-	-	מיון
1,788	1,623	112,197	34,926	150,534	תוספות
(54,814)	(2,100)	-	(58,299)	(115,213)	גרועות
1,682,167	208,370	185,004	238,906	2,314,447	ליום 31 בדצמבר 2017
פחת שנצבר:					
864,236	52,578	-	*184,455	1,101,269	ליום 1 בינואר 2016
94,796	20,383	-	13,724	128,903	פחת השנה
(22,062)	(3,344)	-	(15,140)	(40,546)	גרועות
936,970	69,617	-	*183,039	1,189,626	ליום 31 בדצמבר 2016
94,370	20,612	-	8,472	123,454	פחת השנה
(54,814)	(1,204)	-	(48,892)	(104,910)	גרועות
976,526	89,025	-	142,619	1,208,170	ליום 31 בדצמבר 2017
עלות מופחתת:					
705,641	119,345	185,004	96,287	1,106,277	ליום 31 בדצמבר 2017
796,447	139,230	74,583	79,240	1,089,500	ליום 31 בדצמבר 2016

*מיון מחדש

ככלל, רוב מטוסי החברה ומנועיה משועבדים לטובת הגופים המלווים בשעבוד קבוע וספציפי בדרגה ראשונה, לרבות זכויות פוטנציאליות ונלוות כגון ביטוח. החברה מנעה מלהעביר או לרשום שעבוד נוסף על הנכסים ללא הסכמה מראש של הגופים המלווים. ראה גם ביאור 13 (ג) להלן.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 9 - מטוסים, ציוד טיסה, רכוש קבוע אחר ורכוש בלתי מוחשי (המשך)

ד. תכנית ההצטיידות לרכישה ולחכירה של מטוסים רחבי גוף מדגם 787:

רכישת מטוסים:

ביום 29 באוקטובר 2015, חתמה החברה על הסכם עם חברת בואינג לפיו התחייבה החברה לרכוש מבואינג 4 מטוסי דרימליינר חדשים מדגם 787-9 וכן 5 מטוסי דרימליינר חדשים מדגם 787-8 ("הסכם הרכישה" ו"המטוסים" בהתאמה). בהתאם להסכם הרכישה, הוענקו לחברה תנאים המאפשרים גמישות ביחס למועדי קבלת המטוסים באופן המאפשר התאמה לדרישות החברה כפי שיהיו מעת לעת, ביחס לצי המטוסים שלה, לרבות זכויות המרה למטוסים מדגמי בואינג אחרים.

כמו כן, הוענקו לחברה אופציות לרכישת 7 מטוסים נוספים מדגם בואינג 787-10 ("מטוסי האופציה") ובלבד שמועד מסירתם יהא לא מאוחר מיום 31 בדצמבר 2023. החברה שילמה מקדמות בלתי חוזרות בגין מטוסי האופציה בסכום לא מהותי. בנוסף, במצב בו תחליט החברה לממש איזה ממטוסי האופציה, הרי שבמועד כל מימוש תעמוד לחברה זכות לרכישת אופציה נוספת לרכישת מטוס מדגם 787-10, עד לסך של 6 מטוסים נוספים ("מטוסי האופציה הנוספים"). החברה תשלם מקדמה בלתי חוזרת בסמוך למועד רכישת האופציה כאמור. מטוסי האופציה ומטוסי האופציה הנוספים, ככל שימומשו, צפויים להתקבל בין השנים 2020 עד 2023. יצוין, כי על פי הסכם הרכישה קיימות לחברה אפשרויות לביטול חלק מהמטוסים, ולמטוסי האופציה ומטוסי האופציה הנוספים קיימות זכויות המרה למטוסים מדגמים אחרים של סדרת ה-787.

בנוסף, בספטמבר 2016, חתמה החברה על הסכמים עם חברה זרה על פיהם שניים מהמטוסים מדגם 787-8, מתוך חמשת המטוסים מדגם זה אשר נרכשו על ידי החברה מבואינג כאמור לעיל, ימכרו לחברה הזרה עם מסירתם מבואינג וייחכרו בחזרה ממנה על ידי החברה (מכירה וחכירה מחדש); יצוין, כי לחברה זכות לבטל את עסקאות המכירה והחכירה מחדש בהתקיים תנאים מסוימים, כפי שנקבעו בהסכם ובכפוף להודעה מראש למחכיר.

חכירת מטוסים:

בנוסף להסכם הרכישה, ולהסכמי המכירה וחכירה מחדש כאמור לעיל, חתמה החברה, במועד הסכם הרכישה, על הסכמים לחכירה של חמישה מטוסי דרימליינר חדשים מדגם 787-9, שני מטוסים מדגם 787-8 וכן אופציה לחכירת שני מטוסי דרימליינר חדשים מדגם 787-10 לתקופה של 12 שנים. זאת ועוד, בחודש נובמבר 2017, התקשרה החברה בהסכמים עם חברה זרה להמרת שני מטוסים מדגם בואינג 787-8 למטוסים מדגם 787-9. בנוסף, הוענקה לחברה אופציה לחכירת שני מטוסים נוספים מדגם בואינג 787-9 ע"פ התנאים אשר נקבעו בהסכם.

כמו כן, בחודש ינואר 2018, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, התקשרה החברה עם חברה זרה בהסכם לחכירת מטוס דרימליינר נוסף מדגם 787-9 לתקופה של 12 שנים עם אופציה להארכה על פי התנאים הקבועים בהסכם, אשר מועד מסירתו המתוכנן הינו במהלך הרבעון השלישי לשנת 2019.

כל החכירות (לרבות החכירות נשואות עסקאות המכירה וחכירה מחדש) 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.

כללי:

לסיכום, לחברה התקשרויות לרכישה וחכירה של שבעה עשר מטוסי דרימליינר חדשים מדגם 787 (עם אופציות למטוסים נוספים), מתוכם עשרה מטוסים חכורים (8 מטוסי 787-9 ו-2 מטוסי 787-8) ושבעה מטוסים בבעלות (4 מטוסי 787-9 ו-3 מטוסי 787-8), אולם יובהר, כי נכון למועד הדיווח אין בכוונת החברה להצטייד במעבר ל-16 מטוסים והחברה בוחנת את זכויות השינוי, דחייה או ביטול הקיימות לה ביחס לאחד מהמטוסים מדגם 787-8.

נכון למועד הדוח, התקבלו ברשות החברה 2 מטוסים חדשים מדגם בואינג 787-9, שניהם חכורים. ואילו לאחר מועד הדוח התקבלו 2 מטוסים נוספים אשר אחד מהם חכור והשני בבעלות החברה. כמפורט בסעיף ה' להלן, כל 13 המטוסים האחרים (בכפוף לאמור לעיל לענין מספר המטוסים בהם בכוונת החברה להצטייד), שיירכשו ו/או ייחכרו על ידי החברה, צפויים להתקבל ברשות החברה בין השנים 2018 עד 2020 ולהעטרף לצי המטוסים רחבי הגוף של החברה ומיועדים להחליף את ציי המטוסים מדגם בואינג 400-747 ומדגם בואינג 300-767.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 9 - מטוסים, ציוד טיסה, רכוש קבוע אחר ורכוש בלתי מוחשי (המשך)

ד. תכנית ההצטיידות לרכישה ולחכירה של מטוסים רחבי גוף מסוג 787: (המשך)

להלן מועדי המסירה הצפויים של כלל המטוסים:

דגם	בעלות/ חכירה	2017	2018	2019	2020	סה"כ
787-9	חכירה	2	2	4	-	8
787-9	בעלות	-	3	1	-	4
787-8	חכירה	-	-	1	1	2
787-8	בעלות	-	-	1	2	3
		2	5	7	3	17

* יובהר כי נכון למועד הדיווח אין בכוונת החברה להצטייד במעבר ל-16 מטוסים והחברה בוחנת את זכויות השינוי, דחייה או ביטול הקיימות לה ביחס לאחד מהמטוסים מדגם 787-8.

העלות המוערכת בגין עסקת ההצטיידות, מסתכמת בכ-1.4 מיליארד דולר (כאשר לאחר השלמת עסקת המכירה וחכירה מחדש כמפורט לעיל, צפויה העלות להסתכם לכ-1.2 מיליארד דולר). התשלום בגין כל מטוס מתבצע במועד מסירתו לחברה, למעט מקדמה בשיעור של כ-30% מן העלות המוערכת הנ"ל בגין כל מטוס, אשר משולמת במועד מוקדם יותר, על פי תנאי הסכם הרכישה. עד למועד הדוח על המצב הכספי, שילמה החברה סך של כ-142.6 מיליוני דולר עבור עסקת ההצטיידות כאמור. לעניין הלוואות שהועמדו לחברה עבור עסקת ההצטיידות ולעניין מימון נוסף שנטלה החברה לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי, ראה ביאור 13 להלן.

לעניין התחייבות החברה לתשלום דמי החכירה המינימאליים נשואי חכירות אלו ראה ביאור 10.ה להלן, ולעניין השפעתו הצפויה של תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16 "חכירות", ראה גם ביאור 2.ה.(2) לעיל.

הסכם תמיכה לוגיסטית:

במאי 2017, חתמה החברה על הסכם לקבלת שירותי תמיכה לוגיסטית עבור מטוסי בואינג 787, עם חברה בינלאומית זרה. במסגרת ההסכם, תעניק החברה הזרה לחברה שירותי העמדת מלאי רכיבים בארץ, אספקת רכיבים ממרכזים לוגיסטיים של החברה הזרה בארץ ובחו"ל וכן שירותי תיקון ושיפוץ לרכיבים. תקופת ההתקשרות על פי הסכם השירותים תעמוד על כ-15 שנים החל ממועד החתימה, כאשר לחברה הזכות לבצע סיום מוקדם של ההתקשרות, החל מהשנה החמישית, על פי התנאים שסוכמו בהסכם השירותים. התמורה שתשלם החברה לחברה הזרה מבוססת בעיקר על שעות טיסה שיבוצעו בפועל, ולהערכת החברה עשויה להסתכם בסך כולל של כ-125 מיליון דולר לכל תקופת ההתקשרות.

ה. קליטת מטוסים ומנועים מדגם בואינג 787:

בחודשים אוגוסט ואוקטובר 2017, התקבלו שני מטוסי דרימליינר מדגם בואינג 787-9, שהינם שני המטוסים הראשונים, אותם חכרה החברה במסגרת עסקת ההצטיידות במטוסים רחבי גוף. חכירות אלו תטופלנה ע"י החברה כחכירות תפעוליות (לעניין יישום תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16 ראה ביאור 2.ה.(2)). לעניין קליטת מטוסים נוספים לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי ראה סעיף ד' לעיל. המטוסים החלו לפעול בטיסות מסחריות.

ו. יציאה משימוש מטוסים מדגם בואינג 747:

בחודשים יוני ודצמבר 2017, יצאו משירות שני מטוסי בואינג 747-400. יצוין, כי חלק ממנועי מטוסים אלו וכן חלקי חילוף אחרים פורקו, חלקם משמשים את החברה בפעילותה השוטפת וחלקם נמכרו כלהלן: החברה התקשרה עם חברה זרה בהסכם למכירת שלושה מנועי Pratt & Whitney של מטוסי בואינג 747-400 האמורים. בעקבות המכירה, ברבעון הרביעי של שנת 2017 הוכר רווח הון לפני מס בסך של כ-2 מיליון דולר (בסעיף הכנסות אחרות) בגין מכירת מנוע אחד מתוך השלושה, ובכפוף להשלמתה ולבדיקת מצבם התחזוקתי של שני המנועים הנותרים במועד המסירה, צפויה החברה להכיר ברווח הון לפני מס בסך של כ-2 מיליון דולר ברבעון הראשון של שנת 2018. יצוין, כי החברה התקשרה בהסכם למכירת מנוע נוסף, אשר מכירתו הושלמה לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי, ובגינו לא צפויה החברה להכיר ברווח או בהפסד הון מהותי.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 9 - מטוסים, ציוד טיסה, רכוש קבוע אחר ורכוש בלתי מוחשי (המשך)

ז. מכירת חלפים

בגין מכירת עודפי חלפים של החברה לצד ג', בסכום של כ-2.4 מיליון דולר, הכירה החברה בשנת הדיווח ברווח הון בסך של כ-2 מיליון דולר, בסעיף הכנסות אחרות.

ח. רכוש קבוע אחר ונכסים בלתי מוחשיים:

ליום 31 בדצמבר 2017

עלות	פחת נצבר	יתרה
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
97,434	62,772	34,662
28,411	18,799	9,612
68,152	51,444	16,708
26,522	24,492	2,030
7,631	5,335	2,296
3,237	2,793	444
51,228	23,509	27,719
282,615	189,144	93,471

מבנים ומתקנים בנתב"ג
מחשבים וריהוט משרדי
מכונות וציוד קרקע
שפורים במשרדים שכורים
כלי רכב וציוד מוסך
משרדים בבעלות
נכסים בלתי מוחשיים (1)

ליום 31 בדצמבר 2016

עלות	פחת נצבר	יתרה
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
89,860	59,644	30,216
22,546	12,650	9,896
51,720	*34,008	*17,712
25,865	23,082	2,783
7,084	5,472	1,612
3,237	2,628	609
34,767	17,532	17,235
235,079	155,016	80,063

מבנים ומתקנים בנתב"ג
מחשבים וריהוט משרדי
מכונות וציוד קרקע
שפורים במשרדים שכורים
כלי רכב וציוד מוסך
משרדים בבעלות
נכסים בלתי מוחשיים (1)

*מוין חדש

(1) יתרה זו כוללת זכויות שימוש בציוד בטחוני ותוכנות שנרכשו על ידי החברה לרבות עלויות לפיתוחן.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ **ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים**

ביאור 10 - חכירות

א. רקע כללי ומדיניות חשבונאית:

במועד ההתקשרות בחכירה, בוחנת החברה בהתאם לתנאי החכירה האם החכירה מהווה חכירה מימונית או תפעולית. עיקר החכירות של החברה הינן חכירות מטוסים, אשר הוכרו כולן כחכירות תפעוליות.

נכון ליום 31 בדצמבר 2017, חוכרת החברה 17 מטוסים. יתרת תקופות החכירה נעות בין שנה ל-12 שנים. עבור חכירת המטוסים 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. בחלק מהסכמי החכירה לא קיימת רזרבת תחזוקה כאמור, ובגין אותם מטוסים מבצעת החברה הפרשות בהתאם לאומדן התחייבויותיה למחכירים לגבי תחזוקת המטוסים. לעניין חתימה על הסכמים לחכירת מטוסים מדגם 787, ראה ביאור 9.ד לעיל.

בנוסף, הסכמי החכירה של החברה כוללים גם חכירות בגין מבנים ומתקנים נוספים, לרבות התקשרויות עם רשות שדות התעופה כמפורט בסעיף ב' להלן, וכן רכבים, אשר חכורים על ידי החברה וחברות הבנות שלה.

הוצאות החכירה מוכרות בקו ישר על פני תקופת החכירה. בהסדרי חכירה בהם בתחילת תקופת החכירה לא משולמים דמי חכירה, או משולמים דמי חכירה מופחתים או מוגדלים, מכירה החברה בהוצאות החכירה בגין דמי החכירה המינימאליים על בסיס קו ישר, על פני תקופת החכירה.

הוצאות חכירה המותנות בהיקף השימוש בנכס החכור, כגון סכומים אשר יש להפקיד לרזרבות תחזוקה של מטוסים חכורים, מוכרות כהוצאה שוטפת בתקופה בה מתהווה ההוצאה.

לעניין תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16 בדבר חכירות, ראה ביאור 2.ה. (2) לעיל.

ב. שינויים להסכמי חכירת מטוסים:

בחודש ינואר 2017, חתמה החברה עם חברה זרה על הארכה להסכם חכירה של מטוס נוסעים מדגם בואינג 767-300 לתקופה נוספת של 36 חודשים, החל מחודש דצמבר 2017. חכירה זו תמשיך להיות מטופלת ע"י החברה כחכירה תפעולית. (לעניין יישום תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16 ראה ביאור 2.ה.2).

ג. התקשרויות עם רשות שדות התעופה (להלן - "רש"ת"):

ביום 25 ביולי 2017, נחתם בין החברה לבין רש"ת כתב הארכה להסכם החכירה, לפיו הוארכה זכות השימוש של החברה בקמפוס אל על לתקופה של 25 שנה, החל מיום 1 בינואר 2011 ועד ליום 31 בדצמבר 2035 ("תקופת ההתקשרות"). שטח קמפוס אל על הינו כ- 288 דונם, מתוכם כ- 82,000 מ"ר בנויים המשמשים לפעילות החברה.

בגין תקופת ההתקשרות, תשלם החברה לרש"ת דמי שימוש שנתיים (לפי ממוצע רב שנתי) בסך של כ- 7.1 מיליון דולר (לא מהוון) (כ- 180 מיליון דולר (לא מהוון) בגין כל תקופת ההתקשרות) ("דמי השימוש"). יובהר, כי בגין התקופה מיום 1 בינואר 2011 ועד למועד החתימה, שילמה החברה לרש"ת דמי שימוש באופן שוטף. דמי השימוש כוללים תשלום בגין שימוש בקרקע וכן בגין מבנים ומתקנים, כאשר במסגרת כתב הארכה עודכנו דמי השימוש בגין המבנים והמתקנים ביחס לקבוע בהסכם המקורי, באופן שהחל מיום 1 בינואר 2025 תשלם החברה לרש"ת תוספת בשיעור של 25% לדמי השימוש בגין רכיב המבנים והמתקנים בלבד המסתכמת בסך כולל של כ- 11 מיליון דולר בגין כל תקופת ההתקשרות, ביחס לדמי השימוש הכוללים בהסכם המקורי.

דמי השימוש אינם כוללים השקעות אשר החברה תבצע במהלך תקופת ההתקשרות במסגרת תחזוקה ושיפוץ המבנים והמתקנים בקמפוס אל על.

יצוין, כי בהתאם להסכם, לרש"ת זכות לדרוש מהחברה לפנות חלק משטח ו/או מבנה שיידרש לה לתפעול נמל התעופה, בטיחותו, פיתוחו או בטחונו ו/או בטיחות טיסה, בכפוף לתנאים הקבועים בהסכם. כן יצוין, כי לחברה אין אפשרות לסיים את ההתקשרות באופן חד צדדי.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 10 - חכירות (המשך)

ג. התקשרויות עם רשות שדות התעופה: (המשך)

כמו כן, החברה הינה בעלת זכות שימוש במתקנים ובמבנים מסוימים בטרמינל 1 ובטרמינל 3, לרבות שימוש במחסן בנתב"ג (הסכם זה בתוקף עד שנת 2019), וכן בעלת זכות שימוש בטרקלין אירוח בטרמינל 3 בנתב"ג (הסכם זה בתוקף עד שנת 2024).

ד. סכומים שהוכרו כהוצאה בגין חכירה ברווח והפסד:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2015	2016	2017
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
57,290	54,340	57,269
19,343	19,445	22,382
*18,909	*19,514	23,356
95,542	93,299	103,007

תשלום בגין חכירת מטוסים ומנועים (1)

תשלום בגין רזרבות תחזוקה

חכירות אחרות

* הוצג מחדש

(1) יובהר, כי ההוצאות המוצגות בביאור זה אינן כוללות הוצאות בגין "חכירות רטובות" (חכירות מטוסים על צוותיהם).

ה. התחייבויות לתשלומי דמי חכירה מינימאליים עתידיים בגין חכירות תפעוליות שאינן ניתנות לביטול:

להלן פירוט סכומי התשלומים עבור דמי החכירה המינימאליים העתידיים בגין החכירות התפעוליות של החברה, לרבות חכירות מטוסים מדגם 787, אשר צפויים להיכנס לשירות פעיל על ידי החברה, בין השנים 2017-2020, בהדרגה. יצוין, כי הסכומים אינם כוללים תשלום עבור רזרבות תחזוקה בגין חכירה תפעולית של מטוסים ומנועים, אשר מותנים בהיקף השימוש בהם.

אלפי דולר
90,443
129,607
150,399
1,426,816
1,797,265

ליום 31 בדצמבר 2017:

שנת 2018

שנת 2019

שנת 2020

שנת 2021 ואילך

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 11 - זכאים ויתרות זכות

התחייבויות שוטפות:

ליום 31 בדצמבר	
2016	2017
אלפי דולר	אלפי דולר
31,746	36,433
11,819	13,079
2,211	2,324
1,524	1,934
12,558	14,303
59,858	68,073

מיסי נמל לשלם
זכאים בגין קטעי טיסה חברות זרות שטרם מומשו (1)
ריבית לשלם
פיקדונות שהתקבלו בגין קבוצות נוסעים
זכאים אחרים

(1) יתרה זו משקפת סכומים של כרטיסי טיסה שנמכרו על ידי החברה, ועליה להעבירם לחברות זרות אשר תבצענה את הטיסות.

התחייבויות לא שוטפות:

ליום 31 בדצמבר	
2016	2017
אלפי דולר	אלפי דולר
-	1,254
-	472
4,499	4,010
4,499	5,736

יתרות זכות בגין מיצוע דמי חכירה
הפרשות לשיפוצים עתידיים של מטוסים חכורים
יתרות זכות בגין מענקים לרכישת רכוש קבוע

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 12 - הכנסות מראש

א. מכירות כרטיסי טיסה, נכללות כהכנסות 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.

בנוגע לתוכניות למועדוני נוסעים, מיישמת החברה את פרשנות IFRIC 13 - "תכניות נאמנות לקוחות". בהתאם, מכירות של כרטיסי טיסה אשר במסגרתן מעניקה החברה ללקוחותיה נקודות טיסה אותן ניתן להמיר לטיסות במועד מאוחר יותר, מטופלות כעסקאות מרובות רכיבים, תוך הקצאת התשלום המתקבל מהלקוח לרכיב ההטסה ולרכיב הנקודות, בהתבסס על השווי ההוגן של נקודת הטיסה המוערך על ידי החברה. התמורה המיוחסת לנקודות המועדון תוכר כהכנסה בעת ביצוע השירות הניתן על ידי החברה תמורת המרת הנקודות (לדוגמה הטסה בפועל של כרטיס הבונוס). 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 המרת הנקודות.

לעניין שיקולי דעת חשבונאיים קריטיים ומקורות מפתח לאומדני אי וודאות ששימשו בקביעת ערכה של ההתחייבות בדוחות הכספיים, ראה ביאור ג.2.(6).

לעניין יישום תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 15 בדבר חוזים עם לקוחות, החל משנת 2018, ראה ביאור ד(1).

ב. התחייבויות שוטפות:

ליום 31 בדצמבר	
2016	2017
אלפי דולר	אלפי דולר
254,914	293,291
*58,447	69,035
313,361	362,326

ממכירת כרטיסי טיסה
בגין נקודות מועדון

* סווג מחדש

ג. התחייבויות לא שוטפות:

ליום 31 בדצמבר	
2016	2017
אלפי דולר	אלפי דולר
41,730	34,597

בגין נקודות מועדון

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 13 - הלוואות מתאגידים בנקאיים ואחרים

ההלוואות אותן נוטלת החברה לרכישת מטוסים, מוכרות לראשונה בסכום שגויס, לאחר ניכוי עלויות עסקה ועמלות ששולמו, בעיקר בגין ערבויות המועמדות לחברה על ידי צדדים שלישיים, כגון ערבות EX-IM (ראה להלן). לאחר מועד ההכרה הראשונית, נמדדות ההלוואות בעלות מופחתת תוך שימוש בשיטת הריבית האפקטיבית.

א. תנועות ויתרות:

אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הלוואות קבועה בריבית	הלוואות בריבית משתנה (ריבית ליבור)	הלוואות למימון מקדמות על מטוסים PDP	משיכות יתר	סה"כ
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
2.44 - 4.90	1.29-5.59	3.72-3.88	-	-
28,508	133,294	-	19,097	180,899
222,672	173,852	30,000	-	426,524
251,180	307,146	30,000	19,097	607,423
-	(3) 19,250	-	-	19,250
-	-	(1) 55,000	-	55,000
(33,442)	(62,185)	-	7,874	(87,753)
4,064	(1)	-	-	4,063
221,802	264,210	85,000	26,971	597,983
33,649	50,304	85,000	26,971	195,924
188,153	213,906	-	-	402,059
2.44-4.90	0.74-5.08	2.92-3.69	-	-
28,572	73,352	72,051	19,252	193,227
209,095	230,235	-	-	439,330
237,667	303,587	72,051	19,252	632,557
41,000	82,000	(72,051)	-	50,949
-	-	30,000	-	30,000
-	(15,700)	-	-	(15,700)
(32,302)	(61,441)	-	(155)	(93,898)
4,815	(1,300)	-	-	3,515
251,180	307,146	30,000	19,097	607,423
28,508	133,294	-	19,097	180,899
222,672	173,852	30,000	-	426,524

לשנה שנסתיימה
ביום 31 בדצמבר 2017:

ריבית שנתית באחוזים

ליום 1 בינואר 2017:

חלויות שוטפות

הלוואות זמן ארוך

סה"כ הלוואות

תנועות במהלך שנת 2017:

קבלת הלוואות זמן ארוך

קבלת הלוואות PDP

פירעונות שוטפים ותנועה

במשיכת יתר

שינויים אחרים

סה"כ הלוואות

ליום 31 בדצמבר 2017

מזה: חלויות שוטפות

הלוואות זמן ארוך

לשנה שנסתיימה

ביום 31 בדצמבר 2016:

ריבית שנתית באחוזים

ליום 1 בינואר 2016:

חלויות שוטפות

הלוואות זמן ארוך

סה"כ הלוואות

תנועות במהלך שנת 2016:

קבלת הלוואות זמן ארוך

ופירעון PDP

קבלת הלוואות PDP

פירעון מוקדם של הלוואה

פירעונות שוטפים ותנועה

במשיכת יתר

שינויים אחרים

סה"כ הלוואות

ליום 31 בדצמבר 2016

מזה: חלויות שוטפות

הלוואות זמן ארוך

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 13 - הלוואות מתגידים בנקאיים ואחרים

ב. שינויים במצבת ההלוואות של החברה בשנת הדיווח ולאחריה:

- (1) בחודש פברואר 2017, חתמה החברה על הסכם עם בנק זר למימון תשלומי מקדמות לשני מטוסים חדשים מדגם בואינג 787-9, אשר נרכשו כחלק מעסקת ההצטיידות. סכום ההלוואות הכולל הינו בסך של כ-55 מיליון דולר. ההלוואות הועמדו לחברה עד למועד קבלת כל אחד מהמטוסים בחברה, עם אפשרות להארכה בשלושה חודשים נוספים, במקרה של דחיית מועד קבלת המטוסים. ההלוואות הינן בריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח שתשולם מדי רבעון. ההלוואות תיפרענה בעת קבלת המטוסים באמצעות קבלת מימון ארוך טווח. כבטוחה לפירעון ההלוואות הסבה החברה לבנק הזר את זכויותיה במטוסים על פי הסכם הרכישה עם חברת בואינג.
- (2) בחודש במרץ 2017, התקשרה החברה עם בנק מקומי למימון מחדש של הלוואה שנלקחה למימון רכישת מטוסי 737-800, אשר יתרתה במועד הפירעון היתה כ-30 מיליון דולר, ושל הלוואה שנלקחה למימון מטוסי 777-200, אשר יתרתה במועד הפירעון היתה כ-48 מיליון דולר. ההלוואות החדשות הינן לתקופות בנות 4 שנים מעבר לתאריכי הפירעון של ההלוואות הקודמות שהינן אפריל 2017 ויולי 2017, בהתאמה. שתי ההלוואות הינן בריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח אשר תשולם מדי רבעון.
- (3) בחודש אוקטובר 2017, חתמה החברה על הסכם עם בנק זר לצורך מימון מנוע רזרבי ראשון חדש מסוג Rolls Royce Trent 1000-TEN, אשר התקבל ברבעון הרביעי של שנת 2017, עבור מטוסים מדגם בואינג 787-9, אשר נרכשו במסגרת תכנית ההצטיידות של החברה במטוסים רחבי גוף. סכום ההלוואה הינו בסך של כ-19 מיליון דולר, אשר הועמדה לחברה לתקופה של 10 שנים. ההלוואה הינה בריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח, שתשולם מידי רבעון.
- (4) ביום 23 בפברואר 2018, לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי, חתמה החברה על הסכם עם בנקים זרים לקבלת מימון בסך של 135 מיליון דולר לרכישת מטוס מדגם 787-9, אשר התקבל על ידי החברה בחודש מרץ 2018. המימון מורכב מהלוואה Senior (בכירה) בסך 114 מיליון דולר, בריבית LIBOR ל-3 חודשים בתוספת מרווח עם החזר רבעוני על פני 12 שנים מיום קבלתה, והלוואה Junior (זוטרה) בסך 21 מיליון דולר, בריבית LIBOR ל-3 חודשים בתוספת מרווח עם החזר רבעוני על פני 6 שנים מיום קבלתה. מרווח הריבית המשוקלל למימון הינו בטווח שבין 1.50% לבין 2.50%.
- ההלוואות נלקחו על ידי חברה ייעודית ("Special Purpose Company" – SPC), אשר הוקמה במסגרת עסקת המימון, כמקובל בעסקאות מסוג זה.
- ההלוואות מובטחות על ידי שעבוד המטוס, המחאת זכויות החברה בקשר עם ביטוחי המטוס ואחריות (Warranty) חברת בואינג למטוס וחברת רולס רויס למנועי המטוס.
- בנוסף, ההסכם כולל סעיפים מקובלים בעסקאות מסוג זה, כגון אפשרות של המממנים לפירעון מוקדם של ההלוואות בקרות אירועי הפרה על ידי החברה. לחברה זכות לפירעון מוקדם מלא או חלקי (כפוף לסכום מינימלי) של יתרת ההלוואות, בכפוף לתנאים שנקבעו בין הצדדים בהסכמים. ההלוואות אינן כוללות התחייבות לעמידה באמות מידה פיננסיות.
- (5) בחודש מרץ 2018, לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי, חתמה החברה על הסכם עם בנק זר למימון תשלום מקדמה למטוס בואינג חדש מדגם 787-9 אשר נרכש מחברת בואינג כחלק מעסקת ההצטיידות (ראה ביאור 9.ד. לעיל), ואשר צפוי להתקבל בחברה בחודש יוני 2019. ההלוואה הינה בסך של כ-37 מיליון דולר, והיא הועמדה לחברה עד ליום ה-31 ביולי 2019, או עד קבלת המטוס בחברה, לפי המוקדם מביניהם. ההלוואה הינה בריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח שתשולם מדי רבעון, והיא תיפרע במועד קבלת המטוס באמצעות קבלת מימון ארוך טווח. כבטוחה לפירעון ההלוואה תסב החברה לבנק הזר את זכויותיה במטוס על פי הסכם הרכישה עם חברת בואינג.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 13 - הלוואות מתגידים בנקאיים ואחרים (המשך)

ג. מאפייני האשראי, בטוחות ויחס הלוואות לביטחונות:

חלק מהסכמי האשראי קובעים, כי יחס יתרת החוב לבנק אל מול שווי שוק המטוסים המשועבדים לא יעלה על יחס של כ-80% (ראה סעיף 1 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 לתגידים הבנקאיים, על מנת לעמוד ביחס הנדרש. נכון ליום 31 בדצמבר 2017 ובסמוך למועד פרסום הדוח, עומדת החברה ביחס ההלוואות לביטחונות כנדרש.

להלן פירוט מקורות המימון של החברה, הבטוחות שהועמדו כנגד ההלוואות וכן, מקום שרלוונטי, דרישה ליחס יתרה בלתי מסולקת לשווי בטחונות:

מקור המימון	יתרה בלתי מסולקת ליום 31/12/2017 אלפי דולר	מטוסים ומנועים רזרביים כבטוחה	דרישה ליחס יתרה בלתי מסולקת לשווי בטחונות
		3 מטוסי 777-200	
		3 מטוסי 737-800	80%
		1 מטוס 737-900	
בנק מקומי (1)	106,096	1 מטוס 747-400 (2)	
בנק מקומי	35,021	1 מטוס 737-900	80%
		2 מטוסי 737-900	
		3 מטוסי 777-200	
		2 מנועים רזרביים	
בנקים מקומיים וזרים	228,340	3 מטוסי 737-800	-
אגרות חוב אשר הונפקו על ידי חברה "עודית (3)	128,887	4 מטוסי 737-900	-

(1) קיים מנגנון Cross Default בין ההלוואות השונות של אותו מוסד בנקאי.

(2) הנ"ל נלקח לביטחון ביחס של 50%.

(3) הלוואות שנלקחו למימון מטוסים, ומומנו על ידי אגרות חוב אשר הונפקו על ידי חברות "עודיות (SPC) אשר אינן בבעלות החברה, ומובטחות בערבות EX-IM, שהינו בנק בבעלות ממשלת ארה"ב, כאשר מקור ההתחייבות הינו תשלומי קרן וריבית אשר משולמים לחברה הייעודית על ידי החברה. במקרה שאגרות החוב לא תפרענה כסדרן על ידי החברה, ותמומש ערבות ה-EX-IM, תממש EX-IM את המטוסים המשועבדים ותפרע את יתרת אגרות החוב. ככל שכספי מימוש המטוסים לא יספיקו לכיסוי סכום הערבות, תהא החברה מחויבת להשיב ל-EX-IM את יתרת החוב.

יצוין, כי רוב ההלוואות הקיימות ליום 31 בדצמבר 2017, ניתנות לפירעון מוקדם על ידי החברה, כמקובל. כמו כן, חלק מהסכמי ההלוואות שנטלה החברה כוללים זכות לבנק לדרוש פירעון מיידי של יתרת ההלוואות כלפי 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.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 13 - הלוואות מתאגידים בנקאיים ואחרים (המשך)

ד. שווי הוגן של הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים בריבית קבועה:

שווי הוגן (1)		ערך בספרים	
ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
2016	2017	2016	2017
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
259,140	225,646	267,339	234,167

הלוואות לזמן ארוך בריבית קבועה

(1) השווי ההוגן של ההלוואות מבוסס על חישוב הערך הנוכחי של תזרימי המזומנים לפי שיעור ריבית של 2.92% ליום 31 בדצמבר 2017 (ליום 31 בדצמבר 2016: 2.8%) המקובל להלוואות בעלות מאפיינים דומים. (רמה 2- מבוסס על נתונים נצפים)

ה. סיכון מזילות:

הטבלאות הבאות מפרטות את מועדי הפירעון החוזיים הנוטרים של החברה בגין התחייבויות פיננסיות, אשר אינם מהווים מכשיר פיננסי נגזר. הטבלאות נערכו בהתבסס על תזרימי המזומנים הבלתי מהוונים, על פי המועד המוקדם ביותר בו החברה עשויה לקבל את הנכסים או להידרש לפדיון את ההתחייבויות.

שנת 2018	שנת 2019	שנת 2020	שנת 2021	שנת 2022	סה"כ
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
185,407	151,353	73,505	55,982	178,994	645,240

ליום 31 בדצמבר
2017:
תשלומי קרן וריבית
הלוואות

לחברה התחייבויות תזרימיות עתידיות נוספות הנובעות מדמי החכירה העתידיים המפורטים בביאור 10.ה, וכן מתכנית ההצטיידות כאמור בביאור 9.ד. לעיל.

להערכת הנהלת החברה, פירעון ההתחייבויות הנ"ל יבוסס על תזרימי המזומנים החיובי של החברה הנובע והצפוי לנבוע לה מפעילותה השוטפת בסביבה העסקית הנוכחית בה היא פועלת. זאת ועוד, תכנית ההצטיידות במטוסים רחבי הגוף החדשים כאמור בביאור 9.ד. לעיל, צפויה להביא לחיסכון משמעותי בעלויות צריכת הדלק ובהוצאות התחזוקה, ולתרומה ניכרת ליכולת החברה לעמוד בהתחייבויותיה, הן הקיימות והן העתידיות הנגזרות מתכנית ההצטיידות האמורה.

*לעניין הלוואות למימון מקדמות על מטוסי בואינג 787-9 (pre delivery payments) של החברה בסך של כ-85 מיליון דולר, סך של כ-30 מיליון דולר נפרע עם קבלת המטוס לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי כמפורט לעיל, ויתרת הסכום צפויה להיפרע במהלך שנת 2018, על ידי מימון לטווח ארוך אשר צפוי להתקבל במועד קבלת המטוסים הנוספים בהמשך שנת 2018.

כמו כן, לחברה יתרות מזומנים ושווי מזומנים ופיקדונות זמינים לזמן קצר ליום 31 בדצמבר 2017, בניכוי משיכות יתר, בסך כולל של כ-247.3 מיליון דולר.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 14 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים

א. מדיניות חשבונאית:

(1) הטבות לאחר סיום העסקה:

הטבות לאחר סיום העסקה כוללות התחייבות לפיצויי פרישה ופיטורין, פדיון 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 תכנית להטבה מוגדרת.

הוצאות בגין התחייבות החברה להפקדת כספים במסגרת תכנית להפקדה מוגדרת (Contribution Plan) (Defined) נזקפות לדוח רווח והפסד במועד קבלת שירותי העבודה, בגינם מחויבת החברה לביצוע ההפקדה.

הוצאות בגין תכנית להטבה מוגדרת (Defined Benefit Plan) נזקפות לדוח רווח והפסד בהתאם לשיטת יחידת הזכאות החזויה (Projected Unit Credit Method), 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. ראה להלן לגבי המדיניות החשבונאית בדבר מענק לטייסיים ותיקים.

בהתאם למדיניות החשבונאית של החברה, עלות הריבית נטו (אחרי קיזוז התשואה על נכסי התכניות) נכללת בדוח על הרווח או הפסד במסגרת הוצאות השכר. רווחים והפסדים אקטואריים נזקפים לרווח הכולל האחר במועד היווצרתם 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.

(2) הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך:

הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך, הן הטבות אשר צפוי כי תנוצלה 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 נזקפות הטבות לאחר סיום העסקה, ובלבד שרווחים והפסדים אקטואריים בגין נזקפים לרווח והפסד במועד היווצרתם, 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 ומענקים. הטבות אלו נזקפות לדוח רווח והפסד במועד היווצרתן.

(4) 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. בעת הכרת ההתחייבות בדוחות הכספיים מוכרת גם ההוצאה המלאה בגין התכנית בדוח רווח והפסד של החברה.

(5) לעניין שיקולי דעת חשבונאיים קריטיים ומקורות מפתח לאומדני אי וודאות ששימשו בקביעת ערכה של ההתחייבות בדוחות הכספיים, ראה ביאור ג.2.(3).

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 14 - התחייבויות בגין הטבות לשעבדים (המשך)

ב. ההרכב:

ליום 31 בדצמבר 2016			ליום 31 בדצמבר 2017			מטבע התכנית	הפנייה
נכסים לא שוטפים	התחייבויות לא שוטפות	התחייבויות שוטפות	נכסים לא שוטפים	התחייבויות לא שוטפות	התחייבויות שוטפות		
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר		
-	-	52,924	-	-	66,057	בעיקר ש"ח	
58,937	-	-	70,575	5,362	-	ש"ח	ג
-	35,119	-	-	38,584	-	ש"ח	ד
-	12,830	-	-	10,217	-	דולר	ה
-	7,481	-	-	7,837	-	ליש"ט	
-	8,378	-	-	13,070	-	ש"ח	ו
716	4,920	-	983	6,545	-	ש"ח	ז
-	-	42,682	-	-	48,799	ש"ח	ט1
-	4,116	-	-	4,428	-	ש"ח	ט2
-	447	-	-	1,192	-	ש"ח	י
59,653	73,291	95,606	71,558	87,235	114,856		

הטבות עובד לטווח קצר:
שכר עבודה, משכורת וסוציאליות

הטבות לאחר סיום העסקה:
הטבה בגין פיצויי פרישה ופיטורין בישראל
פדיון ימי מחלה
קרנות פנסיה בגין עובדים בנציגויות החברה בחו"ל:
ארצות הברית
אנגליה
הטבות לגמלאים
הטבות אחרות לאחר סיום העסקה

הטבות עובד אחרות לטווח ארוך:
התחייבות בגין ימי חופשה ומנוחה*
הטבות אחרות לטווח ארוך

הטבות בגין פיטורין:
תוכניות פרישה מרצון
סך הכל בדוח על המצב הכספי

* 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 בזמן הקצר.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ **ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים**

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-1963", מחייבים את החברה לשלם פיצויי פיטורין לעובדים בעת פיטוריהם או פרישתם. ראה להלן בסעיף זה לעניין הסכם שנחתם בדבר מעמדם של טייסים ותיקים ומענקי הפרישה בגינו.

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-1963, וזאת בגין אותו חלק של השכר ובגין אותה התקופה שלגביהם בוצעו התשלומים. לרוב, עובדים אשר קיבלו קביעות בחברה לאחר התאריך הנ"ל חייבים היו, אפוא, להצטרף לתכנית. כמו כן יצוין, כי מרבית העובדים שהצטרפו לחברה החל מחודש ספטמבר 1992 חתומים על סעיף 14 כאמור (בין אם הם עובדים קבועים, זמניים או מנהלים בכירים).

תכנית 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 בגין 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.

(2) הסדרים ותכניות להבטחת תשלומי הפרישה והפיטורין (נכסי התכנית):

על פי הוראות ההסכם הקיבוצי, מאז ינואר 1983, מפקידה החברה 8.33% 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 1983, וכן מאחר ומאז ינואר 1983 שולמו פיצויי פיטורים לעובדים שפרשו (גם על תקופות שקדמו למועד תחילת ההפקדות) מהצבירה בקופות הגמל לפיצויים, לא נותר, עבור לתאריך הפרטת החברה, 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-516 מיליון ש"ח), בתוספת ריבית והצמדה ממועד זה ועד מועד ההפקדה בקופות בפועל, ואשר קשור לזכאות עובדים שהיו מועסקים בחברה בשנת 1982 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 2003, לרבות תמורת מימוש אופציות אותן הנפיקו המדינה והחברה במסגרת תשקיף זה.

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"מ **ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים**

ביאור 14 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ג. הטבות בגין פיצויי פרישה ופיטורין של עובדים בישראל: (המשך)

(2) הסדרים ותכניות להבטחת תשלומי הפרישה והפיטורין (נכסי התכנית): (המשך)

לאחר ביצוע ההפקדות כאמור וכיסוי מלוא הגרעון בקופת הפיצויים, כמתחייב מההסכם, הפקידה החברה סך של כ-32.6 מיליון ש"ח (ליום 31 בדצמבר 2017, לרבות ריבית שנצברה עד למועד הדוח), המהווה את העודף בין תמורת ההנפקה ממכירת מניות המדינה והתמורה מהנפקת מניות החברה ובין הגרעון שנוצר בקופת 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.

לעניין תביעה בסך של כ-125 מיליון ש"ח, אשר הוגשה כנגד החברה על ידי משרד האוצר שעניינה, השבת כספים אשר הועברו לקופת הפיצויים ביתר, נוכח רווחים שנצברו בגינם לטענת המדינה, ראה ביאור 15.ב.(27).

הסכם קיבוצי מיוחד לעובדים ותיקים להפקדת כספי פיצויי פיטורים בקופה על שם העובד:

בהתאם להסכם שנחתם ביום 22 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 לטייסיים ותיקים

במהלך חודש פברואר 2017, נחתם הסכם בין החברה לבין ההסתדרות ונציגות העובדים להסדרת מעמדם של טייסיים ותיקים עם הגיעם לגיל 65, מועד בו אינם יכולים להמשיך לשמש כטייסיים פעילים על פי תקנות הטיס. בהתאם להסכם, חלק מהטייסיים האמורים ישמשו בתפקידי מדריכים ומפקחים והאחרים יסיימו את עבודתם ויהיו זכאים למענקי פרישה בסכומים שנקבעו.

בעקבות ההסכם הכירה החברה בגידול בהתחייבות לפיצויי פרישה ופיטורין ובעלות השירות השוטף של החברה בגין תכנית זו, וזאת בהיקף של כ-6.3 מיליון דולר לכל שנת 2017 (במסגרת הוצאות ההפעלה), סכום אשר יפחת בהדרגה בשנים שלאחר מכן.

הטבה זו מוכרת בדוחות הכספיים בדרך של מכאן ולהבא, כלומר, תקופת השירות המתייחסת להטבה זו הינה מרגע החתימה על ההסכם ועד למועד הפרישה החזוי של הטייסיים.

(4) מנהלים 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 מנהלות על ידי בתי ההשקעות מהמובילים במשק.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ **ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים**

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 לעובדים הקבועים 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 צפויה להשלים סכומים מסוימים בגין המחויבויות גם ממקורותיה העצמיים.

ו. הטבות לגימלאים:

עובדי חברה זכאים לאחר פרישתם (בכפוף לוותק) לכרטיסי טיסה בהתאם למדיניות החברה וכן לשי לחגים.

ז. הטבות אחרות לאחר סיום העסקה:

הטבות אחרות כוללות מענק הסתגלות לו זכאים חלק מעובדיה הבכירים של החברה. בנוסף, בחלק מנציגויות החברה, 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 קיטרס אינק" (ארה"ב), משתתפת בתכנית פנסיה מרובת מעסיקים עבור חלק מעובדיה, בגינה השקיעה חברת הבת סכום של כ-395 אלפי דולר בשנת 2017. חלקה של החברה הבת במחויבויות הלא ממומנות של התכנית הינה כ-12.3 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.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 14 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ט. פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים:

פיצויי פיטורין בישראל	פדיון ימי מחלה	קרנות פנסיה	הטבות לגמלאים	הטבות אחרות	סה"כ
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:					
לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2017:					
8,600	1,997	550	325	721	12,193
2,785	1,046	2,544	375	247	6,997
(4,664)	-	(1,882)	-	(153)	(6,699)
22	-	-	-	-	22
(6,420)	3,830	699	726	198	(967)
(108)	-	-	-	276	168
215	6,873	1,911	1,426	1,289	11,714
לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2016:					
1,906	1,972	547	136	408	4,969
2,651	1,070	2,725	314	286	7,046
(4,587)	-	(1,899)	-	(132)	(6,618)
34	-	-	-	-	34
(1,131)	586	(1,254)	85	42	(1,672)
-	-	-	-	114	114
(1,127)	3,628	119	535	718	3,873
לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2015:					
2,176	1,857	607	116	265	5,021
2,940	1,308	2,702	339	239	7,528
(4,918)	-	(1,791)	-	(93)	(6,802)
295	-	-	-	-	295
(29)	(29)	(360)	(19)	237	381
(1,522)	-	-	-	-	(1,522)
(477)	3,136	1,158	436	648	4,901

ההוצאות בגין תכניות להטבה מוגדרת נכללו בסעיפים הבאים בדוח רווח והפסד:

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר			
2015	2016	2017	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
3,936	3,110	10,665	הוצאות הפעלה (ראה גם סעיף ג(3) לעיל)
274	217	298	הוצאות מכירה
691	546	751	הוצאות הנהלה וכלליות
4,901	3,873	11,714	סך הכל

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 14 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ט. פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים: (המשך)

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2017

פיצויי פיטורין בישראל אלפי דולר	פדיון ימי מחלה אלפי דולר	קרנות פנסיה אלפי דולר	הטבות לגמלאים אלפי דולר	הטבות אחרות אלפי דולר	סה"כ אלפי דולר
81,490	35,119	69,960	8,378	7,945	202,892
8,600	1,997	550	325	721	12,193
2,785	1,046	2,544	375	247	6,997
1,096	127	2,941	3,869	540	8,573
(17,952)	(3,535)	(3,061)	(603)	(434)	(25,585)
8,712	3,830	1,883	726	469	15,620
(108)	-	-	-	276	168
84,623	38,584	74,817	13,070	9,764	220,858
140,293		49,685		3,741	193,719
4,664		1,882		153	6,699
4,572		2,631		113	7,316
1,709		4,438		19	6,166
(16,512)		(3,057)		(95)	(19,664)
(22)		-		-	(22)
15,132		1,184		271	16,587
149,836		56,763		4,202	210,801
8.0	8.5		17.9		
2.39	2.5		3.21-4.25		
(3,140)	(2,691)		(2,325)		
3,549	3,115		2,325		

התנועה בערך הנוכחי של המחויבות:
 יתרת פתיחה - ערך נוכחי של המחויבות
 עלות שירות שוטף
 עלות הריבית
 הפסדים אקטואריים*
 הטבות ששולמו
 שינויים בשער חליפין
 שינויים אחרים

יתרת סגירה - ערך נוכחי של המחויבות

שינוי בשווי ההוגן של נכסי התכנית:
 יתרת פתיחה - שווי הוגן של נכסי התכנית
 תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון
 מדידות מחדש בגין הפרש בין התשואה בפועל על נכסי התכנית לבין
 התשואה המחושבת על פי שיעור ההיוון
 הפקדות על ידי המעסיק**
 הטבות ששולמו
 תשואה ריאלית שהועברה מסעיף הפיצויים לסעיף התגמולים
 שינויים בשער חליפין

יתרת סגירה - שווי הוגן של נכסי התכנית

משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)

שיעור ההיוון באחוזים

ניתוח רגישות לגידול של 1% בשיעור ההיוון

ניתוח רגישות לקטון של 1% בשיעור ההיוון

* עיקר ההפסד האקטוארי נובע מקטון בשיעור הריבית להיוון. בגין קרנות הפנסיה, ההפסד האקטוארי קוזז על ידי רווח אקטוארי כתוצאה מירידה בתוחלת החיים כמפורט להלן.
 ** אומדן התבדה להפקדות הצפויות בשנת 2018 הינו סך של כ- 6 מיליון דולר.

אל על בתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 14 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ט. פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים: (המשך)

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2016

פיצויי פיטורין בישראל אלפי דולר	פדיון ימי מחלה אלפי דולר	קרנות פנסיה אלפי דולר	הטבות לגמלאים אלפי דולר	הטבות אחרות אלפי דולר	סה"כ אלפי דולר
89,517	*35,305	69,184	7,769	7,859	209,634
1,906	1,972	547	136	408	4,969
2,651	1,070	2,725	314	286	7,046
7,685	(219)	4,275	564	(429)	11,876
(17,593)	(3,595)	(3,170)	(490)	(368)	(25,216)
1,466	586	(3,507)	85	76	(1,294)
(4,142)	-	-	-	114	(4,028)
81,490	35,119	70,054	8,378	7,946	202,987
155,410		47,063		3,430	205,903
4,587		1,899		132	6,618
(2,181)		1,719		56	(406)
2,185		4,484		151	6,820
(17,996)		(3,170)		(61)	(21,227)
(34)		-		-	(34)
2,597		(2,253)		34	378
(4,142)		-		-	(4,142)
140,426		49,742		3,742	193,910
7.5	8	13.1	12		
3.04	3.21	2.7-4.0	4.03-5.25		
(3,224)	(2,452)	(8,031)	(1,685)		
3,643	2,839	9,346	(1,685)		

התנועה בערך הנוכחי של המחויבות:

יתרת פתיחה - ערך נוכחי של המחויבות
 עלות שירות שוטף
 עלות הריבית
 (רווחים) הפסדים אקטואריים
 הטבות ששולמו
 שינויים בשער חליפין
 שינויים אחרים

יתרת סגירה - ערך נוכחי של המחויבות

שינוי בשווי ההוגן של נכסי התכנית:

יתרת פתיחה - שווי הוגן של נכסי התכנית
 תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון
 מדידות מחדש בגין הפרש בין התשואה בפועל על נכסי התכנית לבין
 התשואה המחושבת על פי שיעור ההיוון
 הפקדות על ידי המעסיק
 הטבות ששולמו
 תשואה ריאלית שהועברה מסעיף הפיצויים לסעיף התגמולים
 שינויים בשער חליפין
 שינויים אחרים

יתרת סגירה - שווי הוגן של נכסי התכנית

משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)

שיעור ההיוון באחוזים

ניתוח רגישות לגידול של 1% בשיעור ההיוון

ניתוח רגישות לקטון של 1% בשיעור ההיוון

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 14 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ט. פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים: (המשך)

הנחות אקטואריות נוספות:

ההנחות האקטואריות העיקריות (מעבר לשיעור הריבית כמפורט מעלה בנתונים הכמותיים) ששימשו את החברה על מנת לאמוד את המחויבויות וההשפעות הכמותיות שלהן כמפורט לעיל הן כדלקמן:

- שיעור עליית השכר החזוי הינו בטווח של בין 2.8% ל-3.7%, בדומה להנחות שהובאו בחשבון בשנת 2016, זאת למעט תוספת עליית שכר של אחוז נוסף בשנת 2018, אשר אינה צפויה למועד הדיווח. 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-13.8 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 0.5% ל-4.1% כתלות בגיל האוכלוסייה (ללא שינוי משנת 2016).
- תוחלת החיים על בסיסה נאמדו המחויבויות בגין פנסיה בארה"ב ובאנגליה, נקבעה בהתאם ללוחות התמורה המתאימים. בשנת 2017, חלה ירידה בתוחלת החיים החזויה הנובעת מתיקון לוחות התמורה המפורסמים על ידי הרשויות בארה"ב, דבר שהביא לרווח אקטוארי בסך של כ-433 אלפי דולר.

י. הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך:

(1) ימי חופשה בתשלום:

בהתאם לחוק חופשה שנתית התשי"א-1951 ובהתאם להסכמי העבודה של החברה, זכאים עובדי החברה לימי חופשה בתשלום בגין כל שנת עבודה. יצוין, כי עד היום לא פעלה החברה למחיקת ימי חופשה צבורים מעבר לתקרה המותרת. 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.

(2) 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.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 14 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

י. הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך: (המשך)

(3) פירוט ההשפעות הכמותיות בגין הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך על הדוחות הכספיים:

הטבות אחרות לטווח ארוך אלפי דולר	חופשה ומנוחה אלפי דולר	
4,116	42,682	
202	32,368	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2017:
166	1,352	יתרת פתיחה
400	4,615	סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:
(51)	5,443	עלות שירות שוטפת
717	43,778	עלות הריבית
		הפרשי שער
		רווחים (הפסדים) אקטואריים*
		סך הכל רווח והפסד
(404)	(37,661)	הטבות ששולמו
4,429	48,799	יתרת סגירה
12.3	8.7	

משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)
* ההפסד נובע מירידה בשיעור הריבית, וכן מגידול בהתחייבות בגין פדיון ימי מנוחה, כתוצאה מגידול בשווי ליום מנוחה, בין היתר כתוצאה מעלייה בשכר המינימום.

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2016:

4,345	42,225	
171	29,421	יתרת פתיחה
140	1,638	סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:
48	724	עלות שירות שוטפת
(260)	(54)	עלות הריבית
99	31,729	הפרשי שער
		רווחים אקטואריים
		סך הכל רווח והפסד
(328)	(31,272)	הטבות ששולמו
4,116	42,682	יתרת סגירה
*12.7	8.4	

משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)

* הוצג מחדש

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2015:

4,159	42,658	
57	26,484	יתרת פתיחה
42	1,382	סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:
2	1,500	עלות שירות שוטפת
200	(2,533)	עלות הריבית
301	26,833	הפרשי שער
		רווחים (הפסדים) אקטואריים
		סך הכל רווח והפסד
(115)	(27,266)	הטבות ששולמו
4,345	42,225	יתרת סגירה
19	8	

משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 14 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

י. הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך: (המשך)

(4) ההוצאות בגין חופשה ומנוחה שנכללו בסעיפים הבאים בדוח רווח והפסד:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2015	2016	2017	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
21,547	25,478	35,154	הוצאות הפעלה
1,503	1,777	2,452	הוצאות מכירה
3,783	4,474	6,173	הוצאות הנהלה וכלליות
26,833	31,729	43,779	סך הכל

יא. תוכניות פרישה מוקדמת:

ליום 31 בדצמבר		
2016	2017	
אלפי דולר	אלפי דולר	
4,939	4,605	מחויבות בגין תוכניות פרישה
(4,492)	(3,413)	נכסי תוכנית למימון המחויבות
447	1,192	מחויבות נטו

יג. מידע נוסף:

(1) במהלך הרבעון השלישי לשנת 2017, תוקן חוק שכר מינימום, תשמ"ז-1987, כך שביום 1 בדצמבר 2017, בוצע עדכון לשכר המינימום והחל ממועד זה, עומד שכר המינימום על סך של 5,300 ש"ח לחודש למשרה מלאה. לאור זאת, צפויה החברה להכיר בגידול בעלויות השכר שלה, בהיקף של כ-6 מיליון דולר לשנה קלנדרית (לא כולל השפעה על המחויבויות האקטואריות, אשר מובאת בחשבון כהפסד אקטוארי).

(2) למידע בדבר התחייבויות שוטפות בגין הטבות לעובדים שניתנו לאנשי מפתח ניהוליים, ראה ביאור 23.ו.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - הפרשות והתחייבויות תלויות

בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי IAS 37, נכללות הפרשות בגין תביעות והליכים משפטיים (לרבות שומות ניכויים), אשר צפוי כי יידרש בגין תזרים שלילי (בהסתברות מעל ל-50%), אשר לדעת הנהלת החברה, בהתבסס, בין היתר, על חוות דעת של יועציה המשפטיים, הן נאותות בהתאם לנסיבות המקרה.

על כן, הדוחות 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 מוכחות על ידה.

לעניין שיקולי דעת חשבונאיים קריטיים ומקורות מפתח לאומדני אי וודאות ששימשו בקביעת ערכה של ההתחייבות בדוחות הכספיים, ראה ביאור ג.2.(2).

נכון למועד פרסום הדוח, הוגשו כנגד החברה תביעות משפטיות (לרבות שומות ניכויים) בסך כולל של כ-977 מיליון דולר ותביעות משפטיות בלתי מכומתות בסכומים כספיים. בגין תביעות אלו רשמה החברה הפרשה בדוחות הכספיים בסך כולל של כ-39 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 הפרשות שנכללו בדוחות הכספיים.

א. תנועה בהפרשות:

מדינת ישראל בגין מחלוקת על עודפי קופת הפיצויים של העובדים הזכאים*			
סך הכל אלפי דולר	הפרשות אחרות אלפי דולר	אלפי דולר	
10,478	2,117	8,361	יתרה ליום 1 בינואר 2016
7,296	7,296	-	הפרשות נוספות שהוכרו (כולל עדכון הפרשות קיימות)
(79)	(79)	-	סכומים שנוצלו ובוטלו במהלך השנה
151	27	124	השפעת שער חליפין
17,846	9,361	8,485	יתרה ליום 31 בדצמבר 2016
20,532	20,532	-	הפרשות נוספות שהוכרו (כולל עדכון הפרשות קיימות)
(512)	(512)	-	סכומים שנוצלו ובוטלו במהלך השנה
1,140	199	941	השפעת שער חליפין
39,006	29,580	9,426	יתרה ליום 31 בדצמבר 2017

* ראה ביאור ג.14.(2) בדבר התחייבויות בגין הטבות לעובדים.

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים:

תובענות ייצוגיות:

(1) בחודש פברואר 2013, נתקבלה במשרדיה של החברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית, אשר הוגשה בבית המשפט המחוזי מרכז, כנגד החברה וכנגד חברות התעופה בריטיש איירווייס, לופטהנזה וסוויס. הבקשה הוגשה על ידי עמותת "הצלחה התנועה הצרכנית לקידום חברה כלכלית הוגנת", בשם לקוחות אשר שילחו מטענים לישראל או ממנה (למעט לארה"ב או ממנה), זאת משלא נמצא תובע אחר, כפי שצוין בבקשה. בבקשה נטען להסדר כובל לתיאום רכיבים שונים של מחירי שילוח מטענים, אשר פורסם על ידי רשויות שונות בעולם בחודש פברואר 2006 ועילות התובענה הינן על פי חוק ההגבלים העסקיים. סך הנזקים המצוין בבקשה עומד על 613 מיליון ש"ח, כאשר מתוכו מיוחס לחברה סך של 473 מיליון ש"ח.

שלב דיוני ההוכחות בתיק הסתיים והוגשו סיכומים על ידי הצדדים. הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים של החברה, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: (המשך)

תובענות ייצוגיות: (המשך)

(2) בחודש אפריל 2014, נתקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה ייצוגית, אשר הוגשה כנגדה בבית המשפט המחוזי בירושלים. עיקרי הבקשה הניסו, כי רוכשים אשר ביצעו עסקאות עם החברה ורכשו כרטיסי טיסה לא קיבלו את המידע בדבר תנאי שינוי וביטול כרטיסי הטיסה, כנדרש על פי חוק, וכן, כי החברה לא עמדה בתנאי הביטול והשינוי אותם הציגה ללקוחותיה אלא פעלה על פי תנאים שונים שלא היו גלויים להם, זאת על פי טענת התובע בבקשה. הבקשה המקורית נקבה בסכום אישי המוערך ב- 774 ש"ח והנזק הקבוצתי מוערך בסך של כ-226 מיליון ש"ח. ביום 23 במרץ 2016, אישר בית המשפט המחוזי בירושלים להגיש את התובענה כתובענה ייצוגית. החברה הגישה בקשת רשות ערעור אשר נדחתה ביום 11 ביולי 2016. על פי ההחלטה, הוגדרה קבוצת התובעים כרוכשי כרטיסי טיסה באמצעות אתר האינטרנט של החברה בלבד (ולא רוכשים בערוצים אלטרנטיביים) אשר לא קיבלו את המידע בדבר שינוי וביטול כרטיסי טיסה, כנדרש על פי החוק והתקנות, אשר ביקשו בפועל לשנות או לבטל את כרטיסי הטיסה אותו רכשו, והחברה לא אפשרה להם לעשות כן או גבתה מהם בגין פעולה זו קנס, אשר לא ידעו עליו מראש ואינו בגובה דמי ביטול או שירות סבירים. הדיון בתביעה התנהל בבית המשפט המחוזי בירושלים במסגרתו הוגש כתב תביעה מתוקן וכתב הגנה מתוקן. במסגרת כתב התביעה המתוקן, העריך התובע את הנזק לקבוצה בסכום שנע בין 160 מיליון ש"ח לבין כ-523 מיליון ש"ח. הצדדים הופנו להליך גישור, במסגרתו הגיעה החברה להבנות עם התובע אשר כפופות לחתימה על הסכם מפורט ואישור בית המשפט להסכם זה ובהתאם, בגין תביעה זו, הכירה החברה בהפרשה בסכום המשקף את ההבנות כאמור.

(3) בחודש ינואר 2015, נתקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה ייצוגית אשר הוגשה בבית המשפט המחוזי מרכז. הבקשה הוגשה כנגד ארקיע קווי תעופה ישראלים בע"מ, 'ישראיר תעופה ותיירות בע"מ', החברה ורשות שדות התעופה. על פי הנטען בבקשה, המשיבות מפירות את חובתן לפי חוק שוויון לאנשים עם מוגבלות, תשנ"ח-1988, להפעיל מערכת עזר לשמיעה עם סליל השראה בכל בית נתיבות לנוסעים של נמל תעופה לטובת ציבור האנשים בעלי מוגבלות בשמיעה והמשתמשים במכשירי שמיעה. בבקשה מצוין סכום אישי על סך של 500 ש"ח וסכום כולל לכלל הקבוצה על סך של כ-83 מיליון ש"ח. החברה הגישה את תגובתה והצדדים ניהלו הליך גישור, במסגרתו הגיעה החברה להבנות בסכומים זניחים הכפופות לחתימה על הסכם מפורט ואישור בית המשפט להסכם זה.

(4) בחודש ינואר 2015, נתקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה ייצוגית אשר הוגשה בבית המשפט המחוזי מרכז. על פי הנטען בבקשה, עניינה באי השבת אגרות ו/או מיסי נמל אותם גובה החברה מלקוחותיה במועד החיוב בגין כרטיסי טיסה במקרים בהם לא התייצבו אלה לטיסתם, זאת חרף העובדה שהחברה אינה מעבירה לצדדים שלישיים את האגרות ו/או מיסי הנמל שגבתה מלקוחות כאמור. בבקשה מצוין סכום אישי על סך של 183 ש"ח וסכום כולל לכלל הקבוצה על סך של כ-30 מיליון ש"ח. החברה הגישה את תגובתה. הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים של החברה, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.

(5) בחודש אפריל 2015, נתקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה ייצוגית, אשר הוגשה כנגדה בבית המשפט המחוזי בתל אביב. הבקשה הוגשה בשם חברי מועדון הנוסע המתמיד של החברה. על פי עיקרי הטענות בבקשה, החברה שינתה באופן חד צדדי את תנאי תכנית המועדון במספר מאפיינים אשר כולם מהווים הרעה משמעותית של תנאי המועדון ופגיעה כלכלית מהותית בערך הנקודות שנצברו על ידי הקבוצה. בבקשה צוין סכום אישי על סך של כ-7,300 ש"ח וסכום כולל לכלל הקבוצה, שהוערך על ידי המבקש, על סך של כ-1.3 מיליארד ש"ח. ביום 14 בנובמבר 2017, אישר בית המשפט המחוזי בתל אביב-יפו את הבקשה. הסעדים הנתבעים העיקריים הם סעד הצהרתי המורה כי השינויים שנערכו בתנאי תכנית המועדון נעשו שלא כדין; פיצוי כספי לחברי הקבוצה בגין הנזק שנגרם להם כתוצאה משינוי תנאי המועדון; ולחלופין מתן צו המורה לחברה לאפשר לחברי המועדון לנצל את הנקודות שצברו בעבר על פי התנאים שנהגו במועדון טרם השינוי. קבוצת התובעים הוגדרה ככלל חברי המועדון אשר במועד כל אחד מהשינויים שנערכו בתכנית המועדון, החזיק בנקודות ושערך נקודותיהם פחת בשל השינויים. החברה הגישה את תגובתה. בגין תביעה זו, הכירה החברה בהפרשה, על פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים. בחודש דצמבר 2017 הגישה החברה בקשת רשות ערעור לבית המשפט העליון על החלטת בית המשפט המחוזי לאשר את התובענה ייצוגית.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: (המשך)

תובענות ייצוגיות: (המשך)

(6) בחודש פברואר 2016, נתקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית אשר הוגשה כנגדה בבית המשפט המחוזי מרכז. על פי הנטען בבקשה, רכשה המבקשת מן החברה כרטיסי טיסה לארה"ב, כאשר בפועל בוצעה הטיסה בדרך של "חכירה רטובה" על ידי חברת תעופה ספרדית. המבקשת טוענת כי נזקה האישי עומד על סך של 100 דולר וכן כי הבקשה מוגשת בשם כלל רוכשי כרטיסי טיסה של החברה שטיסתם בוצעה בפועל על ידי חברה זרה ב"חכירה רטובה" ולא ניתנה להם הודעה מבעוד מועד כדין, כאשר לטענת המבקשת הנזק עומד על סך של 328 דולר ארה"ב לכל נוסע בקבוצה, זאת על פי חישוב שנערך על ידי המבקשת בין מחירי כרטיסי הטיסה בחברה לבין מחיריהם של כרטיסי טיסה בחברות זרות, כפי שנטען על ידי המבקשת. החברה הגישה את תגובתה לבקשת האישור. הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים של החברה, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.

(7) בחודש מאי 2016, התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור כתובענה ייצוגית, אשר הוגשה כנגד החברה לבית המשפט המחוזי מרכז. הבקשה הוגשה על ידי שני נוסעים אשר רכשו מוצרים פטורים ממכס במהלך טיסותיהם באמצעות החברה. על פי הנטען בבקשה, מחירי המוצרים הפטורים ממכס, אשר מוכרת החברה במטוסיה וכן באתר האינטרנט, באמצעות הזמנה מראש, תוך שהתשלום בגין המוצרים מתבצע במטוס, מוצגים במטבע דולר ארה"ב ולא במטבע ישראלי וכי ההמרה מבוצעת על פי שער יציג, אשר מתעדכן אחת לשבוע ולא על פי השער היציג שהיה ידוע ביום המסחר במטבע חוץ שקדם למועד הרכישה. החברה הגישה תגובתה לבקשת האישור. הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים של החברה, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.

(8) בחודש אוגוסט 2016, התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית אשר הוגשה כנגדה בבית המשפט המחוזי מרכז. עיקר הטענות בבקשה הינן, כי החברה מפרסמת, משווקת ומוכרת כרטיסי טיסה על פי לוח טיסות המפורסם על ידה, בעוד שמלכתחילה אין לה די טייסים וקברניטים לביצוע לוח הטיסות כאמור ויש בכך כדי להטעות את הציבור ולפתות אותו לרכוש כרטיסי טיסה לטיסות, כאשר ידוע לחברה, שאת חלק מהטיסות לא תוכל לקיים במועד המתוכנן או שהן תבוטלנה או שייגרמו בהן עיכובים משמעותיים. עוד נטען בבקשה, כי לוח הטיסות של החברה גדל והתרחב ואילו מספר הטייסים ובעיקר הקברניטים המועסקים בשירותה לא גדל באופן שיוכל לתמוך ולקיים את לוח הטיסות כפי שנמכר לציבור, וכי החברה אינה מיידעת את ציבור הרכשי הכרטיסים מראש ואף מסרבת לפצות את רוכשי כרטיסי הטיסה שנפגעו. בבקשה כאמור הוגדרה הקבוצה כמי שרכשו מהחברה בשבע השנים שקדמו למועד הגשת הבקשה, כרטיסי טיסה למועד המראה מסוים כפי שפורסם ושוקק על ידי החברה, כאשר בפועל המריאה הטיסה באיחור העולה על שעותיים מן המועד שהיה נקוב בטיסה, בשל היעדר טייסים ולא קיבלו פיצוי מהחברה. היקף הנזק המוערך בבקשה לכלל הקבוצה עומד על סך של "עשרות מיליוני שקלים". הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים של החברה, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.

(9) בחודש נובמבר 2016, נתקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית אשר הוגשה כנגדה בבית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו. עיקר הטענות בבקשה הינן, כי החברה אינה מיידעת את נוסעיה בעלי האזרחות הישראלית בדבר זכאותם לפיצוי במקרה של עיכוב של שלוש שעות ומעלה בטיסותיה הממריאות או נוחתות בשדות תעופה במדינות האירופי, כנדרש על פי דירקטיבה של האיחוד האירופי בנושא פיצוי לנסעים ("הדירקטיבה האירופית"), אינה מקיימת את יתר הוראות הדירקטיבה האירופית ומפלה בין נוסעיה הישראלים לבין נוסעיה הזרים. בבקשה מצוין סכום אישי על סך של 3,270 ש"ח וכן תחשיב מוערך לכלל הקבוצה הנטענת, בסך של כ-50 מיליון ש"ח. החברה הגישה תגובתה לבקשת האישור. הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים של החברה, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: (המשך)

תובענות ייצוגיות: (המשך)

(10) בחודש נובמבר 2016, נתקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית אשר הוגשה כנגדה בבית המשפט המחוזי בתל אביב. עיקר הטענות בבקשה הינן, כי החברה ו/או עובדיה גורמים לעיכוב מכון של טיסות מאחר והסכמי השכר של טייסי החברה מעודדים אותם להאריך את הטיסה, זאת תוך פגיעה בצרכנים אשר נאלצים לבלות זמן מיותר באוויר ועל הקרקע תוך שהם מפסידים זמן ומשלמים יותר על נסיעה ארוכה מעבר לנדרש. על פי הבקשה מוגדרת הקבוצה ככלל לקוחות החברה אשר טסו בטיסה של החברה אשר היו בה עיכובים מיותרים שנגרמו על ידי החברה ו/או עובדיה, ביחס לזמן המינימלי שיכולה הייתה הטיסה לארוך ("הקבוצה"). בבקשה מצוין נזק אישי בסך של 3,000 ש"ח וכן, כי קשה להעריך את סכום הנזק לכלל הקבוצה ללא נתונים מהחברה, אך כי המבקשים מעריכים שמדובר בעשרות מיליוני ש"ח. החברה הגישה תגובתה לבקשת האישור. הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטית של החברה, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.

(11) בחודש דצמבר 2016, נתקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית אשר הוגשה כנגדה בבית המשפט המחוזי במחוז מרכז. עיקר הטענות בבקשה הינן, כי החברה גובה מלקוחות המבצעים שינוי בכרטיס הטיסה, תשלום נוסף שהינו ההפרש בין מחיר הטיסה המקורית לבין מחיר הטיסה החלופית, זאת במקרים בהם הטיסה החלופית זולה יותר. בבקשה נטען כי גבייה זו על ידי החברה מהווה הפרה של הסכם התובלה, והפרת הוראות בחוק הגנת הצרכן. על פי הבקשה, מוגדרת הקבוצה כלקוחות החברה אשר שינו מועד או יעד טיסה לטיסה חלופית אשר הינה במועד השינוי זולה יותר מהטיסה המקורית, וזאת בשבע השנים האחרונות שקדמו להגשת הבקשה ("הקבוצה"). בבקשה מצוין סכום תביעה אישי שהוערך בסך של 45.6 דולר ארה"ב וכן תחשיב מוערך לכלל הקבוצה, אשר בוצע על ידי המבקש, בסך של כ-92 מיליון ש"ח. החברה הגישה תגובתה לבקשת האישור. הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטית של החברה, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.

(12) בחודש דצמבר 2016, נתקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית אשר הוגשה כנגדה בבית המשפט המחוזי בתל אביב לפיה נטען להפליה פסולה בגביית תשלום דמי חבר למועדון הנוסע המתמיד. הקבוצה כוללת את כל מי ששילם לחברה בגין הצטרפותו למועדון הנוסע המתמיד. המבקשת העריכה את היקף הבקשה לכל קבוצה בסך של 60 מיליון ש"ח. הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטית של החברה, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.

(13) בחודש פברואר 2017, נתקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית אשר הוגשה כנגדה בבית המשפט המחוזי מרכז. עיקר הטענות בבקשה הינן, כי בעת ביטול או עיכוב טיסה, החברה פועלת תוך הפרת חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), התשע"ב-2012, הפרת חובות חוזיות וחובות מכח חוק הגנת הצרכן ועוד. הקבוצה המוגדרת בבקשה הינה, בין היתר, לקוחות החברה אשר טיסתם בוטלה ולא 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, לכאורה. התובעים דורשים, בין היתר, סעדים הצהרתיים לקיום הוראות החוק, כנטען על ידם וכן פיצויים כספיים והעריכו את היקף הבקשה לכלל הקבוצה בסך של כ-50 מיליון ש"ח. החברה הגישה תגובתה לבקשת האישור. בגין תביעה זו, הכירה החברה בהפרשה, על פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטית.

(14) בחודש אוקטובר 2017, נתקבלה בחברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית כנגדה בבית המשפט המחוזי מרכז. עיקר הטענות בבקשה הינן, כי החברה מפרה את חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), התשע"ב-2012 ("החוק"), בכך שאינה עומדת, כביכול, במועדים הקבועים בחוק לתשלום הפיצוי הכספי ולהשבת תמורת כרטיס טיסה שבוטל בשל עילה מזכה לפי החוק, ואף אינה משלמת את הפרשי הריבית במקרה של תשלום שלא במועד. המבקשת מעמידה את נזקה האישי על סך של 100 ש"ח בתוספת 200 דולר ארה"ב, והיא מעריכה את הנזק שנגרם לקבוצה הנטענת ב"מיליוני שקלים". החברה לומדת את הבקשה ותגיש תגובתה כנדרש. בשלב מקדמי זה, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: (המשך)

תובענות ייצוגיות: (המשך)

(15) בחודש אוקטובר 2017, התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית אשר הוגשה כנגדה בבית משפט מחוזי מרכז. עיקר הטענות בבקשה הינן, כי החברה אינה מפצה נוסעים בגין נזקים חיצוניים לכבודה. גובה התביעה עומד על כ-2.5 מיליון ש"ח. בשלב מקדמי זה, לא ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל. עם זאת יצוין, כי החברה מבטחת כנגד נזקי כבודה והיא מסרה הודעה על התביעה למבטח.

(16) בחודש אוקטובר 2017, נתקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית אשר הוגשה כנגדה בבית המשפט המחוזי מרכז על ידי המועצה הישראלית לצרכנות. עיקר הטענות בבקשה הינן, כי החברה פעלה בניגוד לתקנות רישוי שירותי תעופה (העברה, הסבה ופדיון של מסמך תובלה בטיסות סדירות), התשמ"ד - 1983 אשר, לפי הנתען, נכנסו לתוקף בשנת 1983 ובוטלו בשנת 2013, בכך שקבעה תנאים מגבילים בחלק מכרטיסיה לפדיון, להעברה או להסבה של כרטיסים ופעלה, על פי הנתען בבקשה, ברשלנות, הטעיה, חוסר תום לב ועשיית עושר שלא במשפט. הקבוצה הוגדרה בבקשה ככלל לקוחות החברה אשר רכשו ממנה כרטיסי טיסה לפני יום 29.7.2013, במ נרשמו תנאים המגבילים פדיון, הסבה או העברה של כרטיסי טיסה ואשר לא ניצלו את כרטיסי הטיסה אשר רכשו או לחילופין, ביקשו לפדות, להסב או להעביר את הכרטיס שרכשו וחויבו בקנס, דמי ביטול או דמי הסבה בגין כך. בבקשה נטען, כי שווי הסעד המבוקש אינו ניתן לכימות מדויק בשלב זה, אך היקף הנזק המוערך כמצוין בדוגמה אשר פורטה בבקשה עומד על סך של כ-40.5 מיליון דולר לכלל הקבוצה ואף צוין, כי לא מן הנמנע כי יהיה גבוה מכך. החברה לומדת את הבקשה ותגיש תגובתה כנדרש. בשלב מקדמי זה, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל.

(17) בחודש אוקטובר 2017, נתקבלה בחברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית כנגדה בבית המשפט המחוזי בנצרת. עיקר הטענות בבקשה הינן, כי החברה פעלה בניגוד להוראות חוק הגנת הצרכן התשמ"א-1981 בכך שהטעתה את התובע לגבי סטנדרט השירות בטיסתה וכן הפרה את חובת הגילוי מאחר ולא ידעה את התובע אודות התקלות במערכת המושב. כמו כן, נטענו טענות בגין הפרה של עוולת הרשלנות הקבועה בפקודת הנזיקין ועשיית עושר ולא במשפט כמשמעותה בחוק עשיית עושר ולא במשפט, התשל"ט-1979 הקבוצה הוגדרה בבקשה ככל מי שרכש כרטיס לטיסה המופעלת בידי החברה והוטס במטוס המכונה "ראשון לציון", אשר מערכות מושבו (תאורה, מערכת מדיה ומערכת שמע כולן או חלקן) לא היו תקינות או לא פעלו ואשר לחברה היה ידוע מבעוד מועד שמערכות המושב כולן או חלקן אינן תקינות, אך היא לא מסרה על כך הודעה לנוסע מבעוד מועד. בבקשה מצוין סכום תביעה אישית בסך של 1,287.5 ש"ח וכן סכום תביעה כולל בסך של 16.8 מיליון ש"ח. החברה לומדת את הבקשה ותגיש תגובתה כנדרש. בשלב מקדמי זה, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל.

(18) בחודש אוקטובר 2017, נתקבלה בחברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית אשר הוגשה כנגדה וכנגד חברת דיינרס קלוב ישראל בע"מ ("דיינרס") בבית המשפט המחוזי בחיפה. עיקר הטענות בבקשה הינן, כי החברה ודיינרס מטעות במכוון בפרסומיהן את חברי מועדון הנוסע המתמיד, מחזיקי כרטיס האשראי מסוג דיינרס פליי קארד ("הכרטיס"), בנוגע לאופן חישוב נקודות הטיסה הנצברות עבור שימוש בנקודות 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 ("מגבלת הצבירה החודשית"). בבקשה נטען כי תקנון החברה, ביחס למגבלת הצבירה החודשית, שונה באופן חד צדדי ובלא מתן הודעה וכי פעולות אלה מהוות גזל נקודות טיסה וגזל של מעמד חברי המועדון, הכל על פי הנתען בבקשה. בבקשה מצוין סכום תביעה אישית בסך של 4,970 ש"ח וכן סכום תביעה לכלל הקבוצה בסך של כ-66 מיליון ש"ח. לחילופין, מצוין בבקשה סכום תביעה אישית בסך של 3,000 ש"ח וכן סכום תביעה לכלל הקבוצה בסך של 300 מיליון ש"ח, בגין הרווחים שנוצרו מעמלות על ידי שימוש בכרטיס לתשלומים במשרדי ממשלה. בנוסף, נתבקש בית המשפט ליתן סעדים שונים כנגד החברה ודיינרס הכוללים, בין היתר, לחידול מפרסום מטעה וכן להוסיף לכל פרסום את העובדה כי התקנון שונה. החברה לומדת את הבקשה ותגיש תגובתה כנדרש. בשלב מקדמי זה, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ **ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים**

ביאור 15 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: (המשך)

תובענות ייצוגיות: (המשך)

(19) בחודש אוקטובר 2017, נתקבלה בחברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית כנגדה בבית המשפט המחוזי מרכז. הקבוצה מוגדרת כלקוחות החברה אשר רכשו כרטיסי טיסה והוקצה להם מושב אשר לא ניתן להטייה אחורה בשבע השנים האחרונות בכל דגמי המטוסים אותם מפעילה החברה. עילות בקשת האישור הנטענות כוללות, בין היתר: הפרת חוק הגנת הצרכן התשמ"א-1981; הפרת חוק החוזים (חלק כללי), התשל"ג-1973; ועשיית עושר ולא במשפט כמשמעותה בחוק עשיית עושר ולא במשפט, התשל"ט-1979. המבקשת טוענת, כי הנזק ואי הנוחות שנגרמו לה ולכלל חברי הקבוצה הנטענת הוא בשיעור ההבדל שבין מחיר כרטיס טיסה סטנדרטי במחלקת תיירים לבין כרטיס טיסה במושב "מועדפים" במחלקת תיירים הנאמד ע"י המבקשת ב- 15%-20%. המבקשת מעריכה את תביעתה האישית בסכום של 577 ש"ח ואת סה"כ נזקי הקבוצה בסך של 33 מיליון ש"ח. החברה לומדת את הבקשה ותגיש תגובתה כנדרש. בחודש דצמבר 2017 הגישה החברה בקשה להעברת הדיון בבקשה למושב אשר דן בבקשת אישור דומה לטענת החברה ואשר נסתיימה בחודש פברואר 2017 בפסק דין של בית המשפט אשר אישר בקשה מוסכמת להסתלקות. בשלב מקדמי זה, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל.

(20) בחודש נובמבר 2017, נתקבלה בחברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית אשר הוגשה כנגדה בבית משפט מחוזי מרכז. עיקר הטענות בבקשה הינן, כי החברה מפרה חוזה ומפרה את חובותיה מכח חוק הגנת הצרכן בעת שהיא מוכרת כרטיסי טיסה וחווית שירות בעוד, שלטענת המבקשים, במקרים רבים חווית השירות אינה מסופקת במלואה מאחר והנוסע אינו מקבל את שירותי הבידור המובטחים במהלך הטיסה. גובה התביעה עומד על 70 מיליון ש"ח. החברה לומדת את הבקשה ותגיש תגובתה כנדרש. בחודש דצמבר 2017 הגישה החברה בקשה להעברת הדיון למושב הדין בבקשה לאישור תובענה כייצוגית המפורטת בסעיף 18 לעיל מן הטעם שמדובר בבקשות שעניינן זהה. בית המשפט קיבל את בקשת החברה והורה על העברת הדיון למושב כאמור. בשלב מקדמי זה, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל.

(21) ביום 12 בפברואר 2018, לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי, נתקבלה במשרדה בקשה לאישור תובענה כייצוגית, אשר הוגשה כנגדה בבית המשפט המחוזי מרכז - לוד. עיקר הטענות בבקשה הינן, כי החברה ניצלה את מעמדה לרעה כמונופול מוכרז בקו תל אביב - מומבאי בדרך של גביית מחיר בלתי הוגן גבוה מנוסעים רגישי זמן וכן נטען, כי הימנעות חברת תעופה הודית מכניסה לקו תל אביב - מומבאי מהווה הסדר כובל. בהתאם לבקשה, התבקש בית המשפט ליתן סעדים שונים כנגד החברה וביניהם, השבת כספים לחברי הקבוצה בגין התעשרותה הנטענת של החברה שלא כדין; מתן צו עשה לשינוי ותיקון מחיר הטיסה בקו תל אביב - מומבאי, באופן שתופסק גבייתו של "מחיר בלתי סביר בקו תל אביב מומבאי לאנשי עסקים ולנוסעים רגישי זמן"; וכן תשלום פיצוי לכלל חברי הקבוצה בגין הנזקים הממוניים והלא ממוניים שנגרמו להם עקב התנהלות החברה כמתואר לעיל. הקבוצה מוגדרת ככלל הצרכנים ולקוחות החברה אשר התקשרו עם החברה בהסכם לרכישת כרטיסים ו/או שירותי טיסה, שהחברה משווקת ו/או מוכרת, לטיסה בקו תל אביב - מומבאי, ואשר שילמו "מחיר בלתי הוגן", כהגדרתו בבקשה, וזאת בתקופה של 7 השנים שקדמו למועד הגשת הבקשה ועד למתן פסק דין בתובענה. בבקשה מצוין סכום תביעה אישית בסך של 11,250 ש"ח; וכן סכום תביעה לכלל הקבוצה בסך של כ- 321 מיליון ש"ח והכל בהתאם לנטען בבקשה. החברה לומדת את הבקשה ותגיש תגובתה כנדרש. בשלב מקדמי זה, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל.

(22) ביום 28 בפברואר 2018, לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי, נתקבלה במשרדה בקשה לאישור תובענה כייצוגית אשר הוגשה כנגדה בבית המשפט המחוזי מרכז. עיקר הטענות בבקשה הינן, כי החברה גובה תשלום "היטל ביטחון" (כפי שהוגדר בבקשה), שלא כדין. לטענת המבקש, לאור עליית שיעור ההשתתפות של מדינת ישראל בהוצאות הביטחון של החברה עד לכדי 97.5%, הרי שפקעה זכותה לגבות "היטל ביטחון" בשיעור של 8 דולר (למקטע טיסה) עד לשנת 2015 והחל ממועד זה ואילך - 4 דולר (למקטע טיסה) ולחילופין, היתה צריכה להפחית את שיעור "היטל הביטחון", בהתאם לשיעור השתתפות המדינה בהוצאות הביטחון כאמור. בבקשה הוגדרה הקבוצה ככלל הלקוחות והצרכנים אשר שילמו לחברה תוספת או היטל ביטחון (או כל שם אחר) בסך של 4 דולר או 8 דולר למקטע טיסה, במהלך שבע השנים שקדמו להגשת הבקשה ועד להכרעה בתובענה או עד שתחדל החברה מגביית התוספת, המוקדם מבין שני אלה. על פי הבקשה, סכום התביעה האישית עומד על סך של 145 ש"ח, כאשר אומדן הגבייה העודפת שהינו סכום התביעה לכלל הקבוצה עומד, לטענת המבקש, על סך של 560 מיליון ש"ח. בנוסף, נתבקש בית המשפט ליתן צו עשה המורה לחברה לחדול מגביית תוספת או היטל ביטחון כאמור. החברה לומדת את הבקשה ותגיש תגובתה כנדרש. בשלב מקדמי זה, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: (המשך)

תובענות ייצוגיות שהסתיימו:

(23) ביחס לבקשה לאישור תובענה ייצוגית ובדבר ערעור שהוגש בעקבות החלטת בית המשפט המחוזי בחיפה לדחות בקשה לאישור תובענה ייצוגית ("ההחלטה"), אשר הוגשה כנגד החברה בחודש מאי 2011 ולפיה נטען, כי החברה מבצעת גביית יתר של דמי ביטול עסקת מכר מרחוק בשיעור העולה על השיעור המקסימלי המותר בהתאם להוראות חוק הגנת הצרכן, ביום 17 באוגוסט 2014, דחה בית המשפט העליון, בשבתו כבית משפט לערעורים אזרחיים, את הערעור אשר הוגש כנגד ההחלטה ובכך קיבל את עמדת החברה. בית המשפט העליון קבע, כי החברה רשאית לגבות דמי ביטול על פי חוק הגנת הצרכן בגין כל כרטיס טיסה שבוטל, גם כאשר במסגרת הזמנה אחת נרכשו כמה כרטיסים. ביום 31 באוגוסט 2014, הוגשה על ידי התובע בקשה לדיון נוסף על ידי בית המשפט העליון. ביום 12 בספטמבר 2017, ניתן פס"ד במסגרתו, קיבל בית המשפט העליון בדיון נוסף את עמדתה של החברה, כי ניתן לגבות דמי ביטול עבור כל כרטיס טיסה שבוטל. כך, נקבע בין היתר, כי צרכן שירותי התעופה הוא צרכן ייחודי ביחס לצרכן הכללי וכי כרטיס הטיסה מהווה קשר שמי בין צרכן שירותי התעופה לבין מפעילת שירותי התעופה. לפיכך, ביטול עסקה צרכנית לשירותי תעופה משמעו ביטול של כרטיס טיסה אישי, ומשכך ניתן לגבות דמי ביטול "אישיים", בגין כל כרטיס בנפרד, כפי שנהגה החברה לאורך שנים.

(24) בחודש אפריל 2016, נתקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה ייצוגית, אשר הוגשה כנגד החברה בבית המשפט המחוזי בירושלים. עיקר הטענות בבקשה הינן, כי החברה אינה מעדכנת את הלקוחות הפונים אליה טלפונית לצורך רכישת כרטיסי טיסה, במלוא הפרטים הנדרשים על פי חוק הגנת הצרכן, התשמ"א-1981 ולרבות תנאי הביטול ו/או השינוי המלאים של כרטיס הטיסה ותנאי עסקת מכר מרחוק. המבקש הגדיר את קבוצות התובעים בגינת מוגשת הבקשה, כדלקמן: (א) כל אדם אשר רכש כרטיס טיסה באמצעות המוקד הטלפוני ולא עודכן בעל פה או בכתב בדבר התנאים המהותיים בעסקה, תנאי התשלום, תנאי הביטול ותנאים נוספים וזאת בשבע השנים שקדמו להגשת הבקשה ועד למועד ההחלטה בה; (ב) כל אדם אשר רכש כרטיס טיסה באמצעות המוקד הטלפוני, לא עודכן במידע המפורט לעיל ופנה אל החברה וביקש לבטל או לשנות את כרטיס הטיסה או תנאיו אך החברה לא אפשרה לו או גבתה ממנו תשלום כספי, לגבי הרכש לא עודכן בעל פה במעמד ביצוע העסקה או לאחריה בכתב, וזאת בשבע השנים שקדמו להגשת הבקשה ועד למועד ההחלטה בה. בבקשה צוין סכום אישי על סך 987 ש"ח וסכום כולל לכלל הקבוצה על סך 105 מיליון ש"ח. ביום 28 ביוני 2017, אישר בית המשפט את בקשת ההסתלקות כפי שהוגשה על ידי הצדדים ונתן לה תוקף של פסק דין ("הבקשה"). במסגרת הבקשה, הסתלק המבקש מטענותיו, כך שנמחקתה הבקשה לאישור התובענה ייצוגית ונדחתה תביעתו האישית, וזאת מבלי שהחברה חזרה בה מעמדתה לפיה היא עומדת בהוראות החוק ומיידעת את נוסעיה בדבר דמי שינוי/ביטול כרטיס, הן בעל פה והן בכתב. במסגרת הבקשה הסכימו הצדדים, כי החברה תבצע מספר פעולות לשיפור היידוע בתנאי ביטול ושינוי הכרטיס, וזאת הן בעל פה והן בכתב, ללקוחות הרוכשים כרטיס טיסה באמצעות המוקד הטלפוני של החברה. כמו כן, הוסכם כי החברה תשלם גמול לתובע ושכר טרחה לבא כח התובע בסכום זניח.

(25) בחודש יולי 2017, נתקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה ייצוגית אשר הוגשה כנגד החברה בבית המשפט המחוזי מרכז-לוד. עיקר הטענות בבקשה הינן, כי החברה מטעה את לקוחותיה בכך שהיא מפרסמת, כי חברי מועדון הנוסע המתמיד של החברה, אשר צוברים נקודות מועדון, בין בטיסותיה ובין עקב המרת נקודות מכרטיסי אשראי, יוכלו לשדרג את מקומם בטיסות החברה, בנוסף להטבות אחרות, כאשר בפועל אין בכוונת החברה, לפי הנטען, לקיים את ההסדר המובטח וכי היא קובעת את מספר המקומות המוקצים לטובת שדרוג מתוך שיקולים עסקיים מסחריים. בנוסף, נטען בבקשה, כי החברה לא מבהירה בפרסומיה במפורש מה כולל ההסדר לשדרוג המושבים ואינה מפרסמת פרסום נאות כנדרש על פי דין ובכלל זה חוק הגנת הצרכן, התשמ"א-1981. בבקשה צוין סך של כ-1,200 דולר כפיצוי ממוצע מוערך ללקוח וכן פיצוי מוערך לכלל הקבוצה, אותה מגדיר המבקש ככל לקוח של החברה אשר רכש בשבע שנים עובר ליום הגשת הבקשה מנוי למועדון וצבר נקודות במועדון, בסך של 120 מיליון ש"ח. ביום 12 בפברואר 2018, לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי, ביקש מגיש הבקשה להסתלק מן הבקשה, וניתן פסק דין המאשר את בקשת ההסתלקות, ללא תשלום כלשהו מצד החברה.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ **ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים**

ביאור 15 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: (המשך)

פירוט הליכים משפטיים עיקריים אחרים:

(26) בחודש פברואר 2013, נתקבל בחברה כתב תביעה בסך כולל של כ-56 מיליון ש"ח, אשר הוגש כנגדה בבית הדין האזורי לעבודה בתל אביב על ידי 130 עובדי ביטחון אשר, על פי הנטען בכתב התביעה, הועסקו / מועסקים על ידי החברה כעוזרי קציני ביטחון הנשלחים מעת לעת ליעדים שונים לפי הצורך, לביצוע משימות אבטחת טיסות. התובעים דורשים מבית הדין ליתן סעד הצהרתי על פיו ייקבע, כי הסכם העבודה הקיבוצי המסדיר את זכויות העובדים בחברה חל על התובעים וכן ליתן סעדים כספיים בגין רכיבי שכר שונים. החברה הגישה כתב הגנה. ביום 11 באפריל 2016, נתקבל בחברה כתב תביעה מתוקן על פיו, בין היתר, כומת סכום התביעה להיקף של כ-86 מיליון ש"ח, עודכנו רכיבי התביעה ומספר התובעים עומד עתה על 126. ביום 30 ביולי 2017, התקבל פסק הדין, לפיו דחה בית הדין את מרבית טענות התובעים, לרבות דרישת התובעים ליתן סעד הצהרתי אשר ביקש לקבוע, כי הסכם העבודה הקיבוצי המסדיר את זכויות העובדים בחברה חל על התובעים, וקיבל מיעוט מטענות התובעים בדבר זכאותם לתשלום מספר מרכיבי שכר. בגין תביעה זו, הכירה החברה בהפרשה על פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים.

(27) בחודש אוגוסט 2014, נתקבלה במשרדי החברה תביעה אשר הוגשה כנגדה על ידי מדינת ישראל - משרד האוצר לבית המשפט המחוזי מרכז, על סך של כ-58 מיליון ש"ח. עניינה של התביעה היא דרישת המדינה להשבת כספים אשר הועברו 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 ונטר עורך בין תמורות ההנפקה של החברה ושל המדינה ובין הסכום שהופקד בקופת הפיצויים המרכזיות ל"עובדים הזכאים", כמתואר בדוחותיה הכספיים של החברה (ראה ביאור ג.14.2). 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 חשבונית ביחס לקופת הפיצויים ולגירעון הנטען. החברה הגישה כתב הגנה ביום 30 בנובמבר 2014, והמדינה הגישה כתב תשובה ביום 28 בדצמבר 2014.

לעניין הפרשה שנערכה בנוגע לעודף בתמורות ההנפקה ראה ביאור ג.14.2) לעיל. על פי הערכת הנהלת החברה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים של החברה, ונכח העובדה כי העודף בקופת הפיצויים שנוצר (כ-32.6 מיליון ש"ח) הופקד בחשבון נפרד, לא נרשמה הפרשה נוספת בדוחות הכספיים.

בחודש מרץ 2015, הוגשה על ידי משרד האוצר תביעה נוספת כנגד החברה לבית המשפט המחוזי מרכז בלוד בסכום של כ-77 מיליון ש"ח, ביחס לרווחים כתוצאה מהשקעת הכספים בקופת הפיצויים, בצירוף עודפים הנובעים 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-IFRS, ועל כן נתבעת השבת הסכומים כאמור. בחודש מרץ 2016, הוגש על ידי משרד האוצר כתב תביעה מתוקן כנגד החברה לבית המשפט המחוזי מרכז בלוד בסכום של כ-125 מיליון ש"ח. בכתב התביעה המתוקן נטען ביחס להפקדות יתר כתוצאה מרווחים מהשקעות בקופת הפיצויים, ולא (כפי שנטען בתביעה השנייה המקורית מחודש מרץ 2015) 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. 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, בחודש יולי 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. בית המשפט קבע במסגרת החלטתו, כי נציגות העובדים והסתדרות העובדים הכללית לא יוכלו לעלות טענות בנוגע לזכאותם הנטענת בכספים מול החברה במסגרת התביעה. על הצדדים להגיש כתבי טענות מתוקנים.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: (המשך)

פירוט הליכים משפטיים עיקריים אחרים: (המשך)

(28) בחודש נובמבר 2015, נתקבלה במשרדי החברה תביעה אשר הוגשה כנגדה בבית המשפט המחוזי מרכז בסך של כ-20 מיליון דולר ארה"ב. עיקר הטענות, כפי שעולה מהתביעה, עניין בהפרת חוזה, נזקים ועשיית עושר ולא במשפט במסגרת מיזם משותף בתחום כרטיסי אשראי בארה"ב בין מועדון הנוסע המתמיד של החברה לבין חברת ("HAS") Heritage Affinity Services Ltd, חברה הרשומה במדינת ניו יורק, ארה"ב ואשר לה חברה בת בבעלות מלאה המאוגדת בישראל. החברה הגישה כתב הגנה וכן כתב תביעה בסך של כ-1.9 מיליון דולר בגין חובה של HAS לחברה, בנוסף לבקשות זמניות להפקדת ערובה ולעיקול. הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים של החברה, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.

(29) בחודש דצמבר 2016, נתקבלו במשרדי החברה הודעות שומה מטעם רשות המסים, פקיד שומה רמלה, בהמשך לביקורת ניכויים שנערכה לחברה בדבר חישוב ניכוי מס שכן והוצאות עובדים בגין השנים 2011 ו-2012, על פיהן נדרשה החברה לשלם סך של כ-33 ו-28 מיליוני ש"ח, בהתאמה (כ-9 ו-7 מיליוני דולר, בהתאמה). כמו כן, בהמשך לכך, ביום 26 בפברואר 2018, לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי, התקשרה החברה בהסכם עם פקיד השומה על פיו תשלם החברה בגין כלל השומות לשנים 2011-2013 (אף על פי שלשנת 2013 לא נתקבלה שומה רשמית) וכן בגין תשלומי דמי האש"ל לצוותי האוויר עבור השנים 2014 עד וכולל 2017, סכום כולל של כ-75 מיליון ש"ח (כ-21.6 מיליון דולר). בהתאם להסכם הפשרה ובהתאם לחוות דעת יועציה המשפטיים של החברה, הכירה החברה בהפרשה נוספת, בשנת 2017, בסך כ-17.4 מיליוני דולר, במסגרת הוצאות ההפעלה, וזאת מעבר להפרשות אשר הוכרו בדוחות הכספיים של החברה ליום 31 בדצמבר 2016. מתוך סכום זה, סך של כ-14.2 מיליוני דולר הוכר ברבעון הרביעי לשנת 2017, ואילו יתרת הסכום הוכרה בתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2017. בנוסף, הכירה החברה בתוספת הוצאת מס בסך של כ-0.5 מיליוני דולר, כתוצאה מקיטון בהפסדים המועברים שלה בגין שנים קודמות בעקבות הפשרה כאמור.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

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 שחיקתם הושלמו למעשה ליום 31 בדצמבר 2017, 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:

יתרה ליום 31 בדצמבר 2017	הוכר ברווח הכולל האחר אלפי דולר	הוכר ברווח והפסד אלפי דולר	יתרה ליום 1 בינואר 2017	אלפי דולר
(174,256)	-	6,355	(180,611)	
(4,203)	1,279	-	(5,482)	
19,321	(626)	7,247	12,700	
(159,138)	653	13,602	(173,393)	

הפרשי עיתוי:

רכוש קבוע

מכשירים פיננסיים נגזרים

הפרשות, חובות מסופקים והתחייבויות בגין

הטבות עובדים

סה"כ

הפסדים והטבות מס שלא נוצלו:

הפסדים לצורכי מס*

71,905	-	(15,270)	87,175	
(87,233)	653	(1,668)	(86,218)	

סה"כ

יתרה ליום 31 בדצמבר 2016	הוכר ברווח הכולל האחר אלפי דולר	הוכר ברווח והפסד אלפי דולר	יתרה ליום 1 בינואר 2016	אלפי דולר
(180,611)	-	25,238	(205,849)	
(5,482)	(16,499)	233	10,784	
12,700	2,926	**(5,844)	15,618	
(173,393)	(13,573)	19,627	(179,447)	

הפרשי עיתוי:

רכוש קבוע

מכשירים פיננסיים נגזרים

הפרשות, חובות מסופקים והתחייבויות בגין

הטבות עובדים

סה"כ

הפסדים והטבות מס שלא נוצלו:

הפסדים לצורכי מס*

87,175	-	(31,705)	118,880	
(86,218)	(13,573)	*** (12,078)	(60,567)	

סה"כ

* יתרת ההפסדים המועברים לצורכי מס של החברה לסוף שנת 2017 הינה כ-312 מיליון דולר. על סכום זה במלואו, הכירה החברה בנכס מס בדוחותיה הכספיים (לסוף שנת 2016: כ-379 מיליון דולר).

** במהלך שנת 2016 הכירו חברות הבנות בהוצאה בסך של כ-688 אלפי דולר בגין מיסים שוטפים.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 16 - מסים על ההכנסה (המשך)

ב. המס האפקטיבי:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2015	2016	2017
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
143,768	91,815	7,774
26.5%	25.0%	24.0%
38,099	22,954	1,866
149	353	1,049
-	(11,140)	(347)
(191)	599	480
38,057	12,766	3,048

רווח לפני מסים על הכנסה ולפני חלק רווחי חברות כלולות- ללא שיעור אופציות ממ"ן שיעור מס סטטוטורי הוצאות מס לפי שיעור מס סטטוטורי

תוספת במס בגין:

הוצאות שאינן מותרות בניכוי (ראה ביאור 15 ב. (29) לעיל)
התאמות בגין שינויים בשיעור המס (ראה סעיף ג'3 להלן)
הפרשים אחרים
סה"כ מסים על הכנסה שהוצגו בדוח רווח והפסד

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-1986, 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-1969, וזכאית, בהתאם לכך, לפחת בשיעורים מוגדלים על מטוסים וציוד טיסה. על פי תקנות מס הכנסה-פחת 1941, זכאית החברה לפחת בגין פריטי רכוש אלו, בשיעור שנתי של 30% ובגין מנועים לפחת בשיעור שנתי של 40%.

(3) שינויים בשיעורי המס במהלך 2016:

ביום 4 בינואר 2016, אישרה מליאת הכנסת את החוק לתיקון פקודת מס הכנסה (מס' 216), התשע"ו-2016, אשר קבע, בין היתר, את הורדת שיעור מס חברות, החל מיום 1 בינואר 2016 ואילך בשיעור של 1.5% כך שיעמוד על 25%. אירוע זה שוקף בדוחות הכספיים של החברה בדוחות הרבעון הראשון לשנת 2016. כמו כן, ביום 22 בדצמבר 2016, אישרה מליאת הכנסת את חוק ההתייעלות הכלכלית (תיקוני חקיקה להשגת יעדי התקציב לשנות התקציב 2017 ו-2018) התשע"ז-2016, אשר קבע, בין היתר, את הורדת שיעור מס חברות משיעור של 25% ל- 23% בשתי פעימות. הפעימה הראשונה לשיעור של 24%, החל מינואר 2017 והפעימה השנייה לשיעור של 23% החל מינואר 2018 ואילך.

ד. שומות סופיות:

לחברה הוצאו שומות מס סופיות עד וכולל שנת המס 2002 כמו כן, לחברה שומות מס הנחשבות כסופיות עד וכולל שנת המס 2012.

לענין שומות בגין ניכויים והסכם מול פקיד השומה, ראה ביאור 15 ב. (29).

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 17 - הון ועודפים

א. הון המניות של החברה:

מונפק ונפרע		ר ש ו ם	
מניה מיוחדת	מניות רגילות	מניה מיוחדת	מניות רגילות
1 ש"ח ע.ב.	1 ש"ח ע.ב.	1 ש"ח ע.ב.	1 ש"ח ע.ב.
ש"ח	ש"ח	ש"ח	ש"ח
1	495,719,135	1,000,000,000	1

יתרה לימים 31 בדצמבר
2016-2017

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:

- שמירה 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-2004, 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.

ג. דיבידנדים:

במסגרת מדיניות החברה לחלוקת דיבידנדים, תחלק החברה דיבידנדים מעת לעת, לפי שיקול דעת הדירקטוריון, ובכפיפות לצרכי החברה.

יישום מדיניות זו כפוף להוראות כל דין ולהערכת דירקטוריון החברה בדבר יכולתה של החברה לעמוד מעת לעת בחובותיה הקיימות והצפויות, ובהתחשב בנזילותה, בפעילותה ובתכניתיה העסקיות של החברה הקיימות או הצפויות בעתיד. אין באימוץ מדיניות זו כדי לגרוע מסמכותו של דירקטוריון החברה להחליט בכל עת על שינוי, תיקון ו/או ביטול מדיניות הדיבידנד שנקבעה בהחלטה זו ו/או לאשר חלוקות נוספות בגבולות המותר על פי הדין ו/או להחליט על הקטנת שיעור הדיבידנד אשר יחולק בפועל או על הימנעות מחלוקה בשים לב לנזילותה של החברה, פעילויותיה, עסקיה ומצבה המשתנה מעת לעת.

להלן פרטים אודות חלוקות הדיבידנד אשר אירעו במהלך השנה:

ביום 27 באפריל 2017, הכריזה החברה על חלוקת דיבידנד בסך של כ-7.3 אגורות (כ-2 סנט), לכל מניה רגילה בת 1 ש"ח ע.ב. סכום הדיבידנד הכולל הינו כ-36.2 מיליון ש"ח (כ-9.9 מיליון דולר). יום האקס נקבע ליום 9 במאי 2017. הדיבידנד שולם ביום 21 במאי 2017.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 18 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור

א. ניהול הסיכונים הפיננסיים ומקורם:

החברה עושה שימוש במגוון מכשירים פיננסיים 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 סיכונים השוק של החברה ומפקח על יישום המדיניות באמצעות ועדה לניהול סיכונים שוק. הדירקטוריון אחראי על הגדרת המדיניות ועדכונה. הוועדה אחראית על בקרה על יישום המדיניות ומתן 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 2017, מכשיריה הנגזרים של החברה מיועדים כמכשירים מגדרים בחשבונאות גידור תזרים מזומנים. יחסי הגידור מתועדים בידי החברה במועד ההתקשרות בעסקת הגידור. במסגרת התייעוד, מזוהים המכשיר המגדר, הפריט המגודר, הסיכון המגודר, אסטרטגיית הגידור המיושמת, ונבחנת מידת ההתאמה של האסטרטגיה למדיניות הגידור של החברה.

ב. מדיניות חשבונאית:

החל משנת 2015, מיישמת החברה ביישום מוקדם את תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 9 (2013), אשר מאפשר יישום הוראות שונות במקרים מסוימים מאלו הנדרשות בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי IAS 39. 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 עסקת הגידור לדוח על הרווח והפסד נזקפות תוצאות עסקאות גידור הדס"ל לסעיף הוצאות ההפעלה, ואילו חוזי אקדמה להגנה של שע"ח שקל-דולר נזקפים להוצאות השכר המהוות את העסקה החזויה המגודרת לעניין זה.

כאשר הגידור על ידי אופציות נעשה תוך שימוש בערך 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 קורות העסקה המגודרת, או, בתנאים מסוימים, קודם לכן.

על פי הוראות הגידור בהתאם ל-IFRS 9, רשאית החברה לגדר את השתנות מחירי הדלק הסילוני רק בגין סיכון ספציפי של השתנות מחיר חומר הגלם (נפט גולמי), לדוגמה, חלף גידור מלוא השינוי במחיר הדלק הסילוני (לרבות, שינויים במרווחי הגורמים המשוקים או עלות ההובלה). כפי שבוצע תחת הוראות IAS 39. זאת ועוד, בדיקות אפקטיביות הגידור נעשות כעת על ידי מבחן עקרוני המבוסס על "יחסים כלכליים", חלף בחינה על פי ספים כמותיים מוגדרים, כאשר הערכת אפקטיביות הגידור תיעשה בצורה פרוספקטיבית בלבד.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 18 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ג. הרכב מכשירים פיננסיים נגזרים בדוח על המצב הכספי:

ליום 31 בדצמבר 2017

מועד תשלום (תקבול) חוזי	סכום נומינלי	נכסים שוטפים	נכסים לא שוטפים	סך הכל
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
1/18-9/19	62,244	12,919	3,721	16,640
7/19-7/21	174,885	-	1,645	1,645
		12,919	5,366	18,285

מכשירים פיננסיים נגזרים אשר

יועדו כפריטים מגדרים:

עסקאות גידור דלק סילוני

עסקאות גידור ריבית*

סה"כ נכסים בגין מכשירים

פיננסיים נגזרים

*משקף את סכום הקרן.

ליום 31 בדצמבר 2016

מועד תשלום (תקבול) חוזי	סכום נומינלי	נכסים שוטפים	נכסים לא שוטפים	סך הכל
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
1/17-12/18	56,061	17,754	3,980	21,734
2/17-6/17	75,061	205	-	205
4/17-7/19	*105,720	-	980	980
		17,959	4,960	22,919

מכשירים פיננסיים נגזרים אשר

יועדו כפריטים מגדרים:

עסקאות גידור דלק סילוני

עסקאות גידור שע"ח שקל-דולר

עסקאות גידור ריבית

סה"כ נכסים בגין מכשירים

פיננסיים נגזרים

*משקף את סכום הקרן.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

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 12-24 חודשים קדימה, באופן מתגלגל מדי חודש ובשיעורים הולכים ופוחתים, כדלקמן:

- לחודש הקרוב תגדר החברה לפחות 60% מצריכת הדס"ל ולכל היותר 75%.
- היקפים אלה יפחתו ב- 5% מדי חודש עד לחודש ה-12.
- לחודשים 13-18 תינתן אפשרות להנהלת החברה לבצע גידור של עד 20% מצריכת הדס"ל הצפויה (ללא חובת גידור מינימלי).
- לחודשים 19-24 תינתן אפשרות להנהלת החברה לבצע גידור של עד 10% 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 תזקיין, והכל על פי שיקול דעתה של הנהלת החברה.

בעת גידור מחירי הדס"ל, מגדרת החברה את רכיב התזקיין בלבד מתוך התקשרויות החברה לרכישת דס"ל, הכוללות גם רכיבים אחרים כגון איחסון והובלה. מאחר ורכיב התזקיין מהווה את הרכיב המשמעותי והעיקרי בהתקשרויות אלו (כ-90%-85%), 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-85%-80%), 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 2017, הייתה החברה מגודרת, באישור הוועדה, בהיקפים נמוכים מקווי המינימום המוגדרים במדיניות המפורטת מעלה לגבי התקופות ינואר - יוני 2018 ומעל קווי המקסימום לחודשים נובמבר - דצמבר 2018. נכון למועד הדיווח, היו לחברה התקשרויות, לצורך גידור מחירי הדס"ל, בהיקף הנאמד בכ-35% מהתצרוכת הצפויה בשנת 2018 וכ-10% מהתצרוכת הצפויה לשנת 2019.

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).

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לרוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 18 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ד. נגזרי דלק סילוני: (המשך)

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2017:

גידול בנכס/קיטון בהתחייבות (קיטון) בנכס/גידול (בהתחייבות) אלפי דולר	תזרים מזומנים בגין נגזרים אלפי דולר	סך ההשפעה על הון החברה אלפי דולר	השפעה על הרווח הכולל האחר לשנה אלפי דולר	השפעה על הרווח והפסד לשנה אלפי דולר
21,734				
3,471	-	3,471	3,471	-
(8,696)	8,696	-	(8,696)	8,696
131	(131)			
(5,094)	8,565	3,471	(5,225)	8,696
16,640				
18.4/(23.7)	-	(18.4)/23.7	(18.4)/23.7	-

נגזרי דלק סילוני:

יתרת נגזרי דלק סילוני

ליום 1 בינואר 2017

שערך של עסקאות אשר

חשבונאית יועדו כמכשירים

מגדרים

תשלום עסקאות אשר חשבונאית

יועדו כמכשירים מגדרים

תשלומי פרמיות עבור מכשירים

מגדרים

סה"כ תנועה בנגזרי דלק סילוני

יתרת נגזרי דלק סילוני

ליום 31 בדצמבר 2017

השפעה פוטנציאלית של

עלייה/ירידה של 15% במחיר

הדס"ל על השווי ההוגן של

הנגזרים לסוף השנה (במיליוני

דולר)

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2016:

גידול בנכס/קיטון בהתחייבות (קיטון) בנכס/גידול (בהתחייבות) אלפי דולר	תזרים מזומנים בגין נגזרים אלפי דולר	סך ההשפעה על הון החברה אלפי דולר	השפעה על הרווח הכולל האחר לשנה אלפי דולר	השפעה על הרווח והפסד לשנה אלפי דולר
(42,186)				
31,936	-	31,936	31,936	-
31,984	(31,984)	-	31,984	(31,984)
63,920	(31,984)	31,936	63,920	(31,984)
21,734				
(23.4)/(27.1)	-	(23.4)/27.1	(23.4)/27.1	-

נגזרי דלק סילוני:

יתרת נגזרי דלק סילוני

ליום 1 בינואר 2016

שערך של עסקאות אשר

חשבונאית יועדו כמכשירים

מגדרים

תשלום עסקאות אשר חשבונאית

יועדו כמכשירים מגדרים

סה"כ תנועה בנגזרי דלק סילוני

יתרת נגזרי דלק סילוני

ליום 31 בדצמבר 2016

השפעה פוטנציאלית של

עלייה/ירידה של 15% במחיר

הדס"ל על השווי ההוגן של

הנגזרים לסוף השנה (במיליוני

דולר)

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 18 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ה. סיכון מטבע:

עיקר הכנסותיה והוצאותיה של החברה הן בדולר, שמהווה מטבע הפעילות שלה. החברה חשופה לשינויים בשער הדולר למול מטבעות אחרים בהם יש לה הכנסות והוצאות, בעיקר בגין מרבית הוצאות השכר המשולמות בישראל בשקלים. בהתאם לכך, שינוי בשער הדולר ביחס לשקל משפיע על ערך הדולרי של ההוצאות השקליות של החברה.

לחברה גם חשיפה מאזנית להיחלשות הדולר מול השקל ומול מטבעות אחרים, וזאת בגין עודף התחייבויות פיננסיות על נכסים פיננסיים (בעיקר בשל התחייבויות בגין הטבות לעובדים, ראה ביאור 14) הנקובים במטבעות שונים מהדולר (בעיקר ש"ח). לשינוי אפשרי בשערי החליפין שקל - דולר השפעה על היתרות המאזניות של החברה, בשל עודף התחייבויות על נכסים שקליים כמפורט לעיל. כך, ירידה של 10% בשער החליפין הייתה מביאה להוצאה בסך של כ- 3.8 מיליוני דולר, בשל שערות היתרות בדוח על המצב הכספי כאמור. החברה בוחנת מעת לעת את הצורך בשימוש במכשירים נגזרים להקטנת החשיפה מסיכוני מטבע.

מדיניותה של החברה מאפשרת לה לגדר את חשיפתה התזרימית הצפויה לשקל, בהיקף של עד 75% ל-12 החודשים הקרובים. היקף הגידור בפועל ייקבע על פי שיקול דעתה של ההנהלה. נכון ליום 31 בדצמבר 2017, אין לחברה מכשירים פיננסיים נגזרים לגידור שע"ח.

להלן השפעת נגזרי שע"ח שקל-דולר על הרווח והפסד, רווח כולל אחר, ההון ותזרים המזומנים של החברה לשנת 2017.

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2017:

גידול בנכס/קיטון בהתחייבות (קיטון) בנכס/גידול בהתחייבות) אלפי דולר	תזרים מזומנים בגין נגזרים אלפי דולר	סך ההשפעה על הון החברה אלפי דולר	השפעה על הרווח הכולל האחר לשנה אלפי דולר	השפעה על הרווח והפסד לשנה אלפי דולר
205				
4,600	-	4,600	4,600	-
(4,805)	4,805	-	(4,805)	4,805
(205)	4,805	4,600	(205)	4,805
-				

נגזרי שער חליפין:

יתרת נגזרי שקל-דולר
ליום 1 בינואר 2017

שערות של עסקאות אשר
חשבונאית יועדו כמכשירים
מגדרים
תשלום עסקאות אשר חשבונאית
יועדו כמכשירים מגדרים
סה"כ תנועה בנגזרי שער חליפין

יתרת נגזרי שקל-דולר
ליום 31 בדצמבר 2017

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 18 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ה. סיכון מטבע: (המשך)

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2016:

גידול בנכס/קיטון בהתחייבות (קיטון) בנכס/גידול (בהתחייבות) אלפי דולר	תזרים מזומנים בגין נגזרים אלפי דולר	סך ההשפעה על הון החברה אלפי דולר	השפעה על הרווח הכולל האחר לשנה אלפי דולר	השפעה על הרווח והפסד לשנה אלפי דולר
616				
1,986	-	1,986	1,986	-
(2,397)	2,397	-	(2,397)	2,397
(411)	2,397	1,986	(411)	2,397
205				

נגזרי שער חליפין:

יתרת נגזרי שקל-דולר

ליום 1 בינואר 2016

שערך של עסקאות אשר

חשבונאית יועדו כמכשירים

מגדרים

תשלום עסקאות אשר חשבונאית

יועדו כמכשירים מגדרים

סה"כ תנועה בנגזרי שער חליפין

יתרת נגזרי שקל-דולר

ליום 31 בדצמבר 2016

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 18 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

1. סיכון ריבית:

החברה חשופה לסיכון 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-Libor (חשיפה הנובעת מהלוואות החברה) בהיקף של עד 50% מהיקף החשיפה הכוללת לאופק של עד 5 שנים.

מדיניות הגידור מיושמת על ידי יצירת תמהיל מתאים בין הלוואות בריבית קבועה להלוואות בריבית משתנה ועל ידי עסקאות גידור להחלפת ריבית.

להלן השפעת נגזרי הריבית על הרווח והפסד, רווח כולל אחר, ההון ותזרים המזומנים של החברה לשנת 2017. השווי ההוגן של עסקאות גידור הריבית לתאריך הדוח על המצב הכספי נקבע תוך שימוש בעקומות ריבית מקובלות (רמה 2).

לשנה שנכתיימה ביום 31 בדצמבר 2017:

גידול בנכס/קיטון בהתחייבות (קיטון) בנכס/גידול בהתחייבות) אלפי דולר	תזרים מזומנים בגין נגזרים אלפי דולר	סך ההשפעה על הון החברה אלפי דולר	השפעה על הרווח הכולל האחר לשנה אלפי דולר	השפעה על הרווח והפסד לשנה אלפי דולר

נגזרי ריבית:

יתרת נגזרי ריבית
ליום 1 בינואר 2017

980

שערך של עסקאות אשר
חשבונית יועדו כמכשירים
מגדרים

תשלום עסקאות אשר חשבונית
יועדו כמכשירים מגדרים

סה"כ תנועה בנגזרי ריבית

יתרת נגזרי ריבית

ליום 31 בדצמבר 2017

השפעה פוטנציאלית של
עלייה/ירידה של 100% בשיעור
הריבית על השווי ההוגן של
הנגזרים לסוף התקופה (במיליוני
דולר)

3.6/(3.5) - (3.6)/3.5 (3.6)/3.5 -

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 19 - פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד

א. הכנסות מהפעלה:

ראה ביאור 12 בדבר המדיניות החשבונאית של החברה לגבי הכרה בהכנסה מהטסות נוסעים והכנסות מראש.

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2015	2016	2017	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
1,825,369	1,827,805	1,882,437	הטסת נוסעים
(4,291)	(4,722)	(3,386)	בניכוי - הנחות
1,821,078	1,823,083	1,879,051	
169,796	150,441	152,806	הטסת מטענים ודואר (בבטן מטוסי הנוסעים ובמטוס המטען)
*63,167	64,904	65,141	אחרות
2,054,041	2,038,428	2,096,998	סה"כ

* מוין מחדש.

ב. הוצאות הפעלה:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2015	2016	2017	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
480,715	386,048	426,842	דלק
351,397	*374,989	440,184	שכר ונלוות
192,534	198,983	212,132	אגרות ושירותים בנמלי תעופה
101,663	110,014	112,415	אחזקת מטוסים, ציוד טיסה וציוד קרקע
87,957	88,686	89,782	מעבר אווירי ותקשורת אווירית
127,739	143,081	143,186	פחת
96,057	158,604	116,499	דמי חכירת מטוסים ומנועים
47,888	52,296	57,225	מזון וציידה
57,148	62,933	64,188	הוצאות צוותי אוויר
3,208	3,465	4,028	הוצאות הביטחון בניכוי השתתפות המדינה (1)
46,538	59,318	82,179	הוצאות הפעלה אחרות
1,592,844	1,638,417	1,748,660	סה"כ

(1) השתתפות בהוצאות הביטחון - שיעור ההשתתפות המדינה בהוצאות הביטחון של החברה עמד בשנים 2015, 2016 ו-2017 על 97.5%.

* סווג מחדש

ג. הוצאות מכירה:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2015	2016	2017	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
107,668	102,864	106,636	עמלות לסוכנים ולחברות כרטיסי האשראי
44,796	44,881	51,455	שכר ונלוות
13,658	12,835	18,382	פרסום ויחסי ציבור
*17,630	*19,361	20,015	הוצאות בגין מערכות הפצה
*11,159	*12,624	12,608	הוצאות מכירה אחרות
194,911	192,565	209,096	סה"כ

* מוין מחדש

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 19 - פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד (המשך)

ד. הוצאות הנהלה וכלליות:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2015	2016	2017	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
61,210	*62,209	70,022	שכר ונלוות
6,320	7,174	8,193	שירותים מקצועיים
1,419	2,352	3,111	תקשורת
9,759	10,111	7,582	שכירות ואחזקת משרד
1,622	1,740	2,050	ביטוח
12,907	15,213	22,578	אחרות
93,237	98,799	113,536	סה"כ

* סווג מחדש

ה. הוצאות (הכנסות) אחרות, נטו:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2015	2016	2017	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
5,509	763	731	הוצאות בגין תכניות פרישת עובדים, נטו
(2,043)	(1,680)	(3,998)	(ראה ביאור 14 יא)
-	(1,164)	-	רווח הון ממימוש רכוש קבוע (ראה ביאור 1.9 וביאור 2.9).
(184)	122	(4)	רווח הון ממכירת החזקה בחברה כלולה
3,282	(1,959)	(3,271)	אחרות
			סה"כ

ו. הוצאות מימון:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2015	2016	2017	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
15,617	16,248	19,054	ריבית בגין הלוואות (1)
216	-	24	הוצאות בגין עסקאות גידור ריבית
7,067	5,348	4,907	עמלות גיוס הלוואות והוצאות בנקאיות אחרות
3,920	2,614	-	הפרשי שער בגין יתרות שאינן דולריות
26,820	24,210	23,985	סה"כ

(1) בשנת 2016 – כולל רווח מפדיון מוקדם של ההלוואה בסך של כ-1.3 מיליון דולר.

ז. הכנסות מימון:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2015	2016	2017	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
236	1,077	2,040	ריבית בגין פיקדונות בנקים לזמן קצר
51	6	1,443	הפרשי שער בגין יתרות שאינן דולריות ואחרות
287	1,083	3,483	סה"כ

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 20 - דיווח מגזרי

א. כללי:

מגזרים תפעוליים מזוהים על בסיס הדיווחים הפנימיים, אשר נסקרים באופן סדיר על-ידי מקבל ההחלטות התפעוליות הראשי של החברה לצורך הקצאת משאבים והערכת ביצועי המגזרים התפעוליים, כדלהלן (מקבל ההחלטות התפעולי הראשי של החברה אינו מקבל דיווח לגבי מדידת נכסי המגזר ולפיכך מידע זה אינו כלול בדיווח המגזרי):

מגזר א' - פעילות מטוסי הנוסעים הכוללת הכנסות (ללא ניכוי הנחות) מהטסת נוסעים לרבות כבודתם, הטסת מטען בבטן מטוסי הנוסעים, הטסת דואר וכן את התרומה ממכירת מוצרים פטורים ממכס (Duty Free).

מגזר ב' - פעילות מטוס המטען הכוללת הכנסות מדמי הובלה אווירית של מטענים. בתחום הפעילות מציעה החברה שירותי הובלת מטענים באמצעות מטוס מטען (לעיתים גם באמצעות מטוסים חכורים על צוותיהם - "חכירות רטובות") מִישראל ליעדים בחו"ל ומיעדים בחו"ל לישראל.

הפעילויות האחרות של החברה כוללות את פעילות החברה הבת סאן דור, מתן שירותי תחזוקה לגורמי חוץ וכן שירותים והכנסות נוספות כגון דמי חבר במועדון הנוסעים, שירותי פריקה וטעינה ועוד. החל מהרבעון הראשון לשנת 2017, עדכנה החברה את חלוקת ההכנסות בין המגזרים בהתאם לאופן בו סוקר מקבל ההחלטות התפעוליות הראשי של החברה, כך שהכנסות בגין החברה הבת סאן דור מוצגות במלואן במגזר אחרים, חלף הצגת חלק מהן במגזר מטוסי נוסעים. החברה עדכנה את ביאור המגזרים בהתאם, לרבות עדכון מספרי ההשוואה.

ב. ניתוח הכנסות ותוצאות לפי מגזרי פעילות:

רווח מגזרי מייצג את התרומה שהפיק המגזר, אשר נקבעת באופן הבא: הכנסות שנבעו למגזרי הפעילות בניכוי הוצאות הכרוכות בהפעלת מטוסי הנוסעים ומטוס המטען, הכוללות בין השאר את הוצאות הדלק (לרבות השפעת הגידור, בעיקרו), הוצאות פחת, אגרות, הוצאות תחזוקה משתנות, דמי מעבר ותקשורת אווירית, מזון והספקות לנסעים, דמי חכירת מטוסים, הנחות שניתנו לנוסעים ועמלות ששולמו לסוכני הנסיעות, הוצאות צוותי אוויר, לרבות שכר, והוצאות ביטחון משתנות.

ההוצאות שאינן מיוחסות כוללות בעיקר הוצאות שכר שאינן מיוחסות לפעילות המבצעית של החברה והוצאות קבועות אחרות.

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2017					
מטוסי נוסעים אלפי דולר	מטוס מטען אלפי דולר	אחרים אלפי דולר	התאמות אלפי דולר	סה"כ אלפי דולר	
1,880,079*	64,454	122,230	30,235	2,096,998	הכנסות: הכנסות מלקוחות חיצוניים
1,880,079	64,454	122,230	30,235	2,096,998	סה"כ הכנסות מגזר
325,839	729	27,148	-	353,716 (324,739)	תוצאות המגזר הוצאות לא מיוחסות
				28,977 (23,985) 3,483	רווח תפעולי הוצאות מימון הכנסות מימון חלק החברה ברווחי חברות כלולות ושערוך אופציות בגין
				243	
				8,718	רווח לפני מסים על הכנסה

* כולל הכנסות ממטען ודואר בבטן מטוסי הנוסעים בסך של כ-88,351 אלפי דולר.

בשנת 2017, ייחסה החברה הוצאות פחת בסכום של כ-122,274 אלפי דולר למגזר מטוסי הנוסעים. מטוס המטען הינו חכור ולכן החברה אינה מכירה בגינו בהוצאות פחת.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 20 - דיווח מגזרי (המשך)

ב. ניתוח הכנסות ותוצאות לפי מגזרי פעילות: (המשך)

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2016					
מטוסי נוסעים	מטוס מטען	אחרים	התאמות	סה"כ	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
1,836,634 (**)	64,171	116,555 (**)	21,068 (**)	2,038,428	הכנסות:
					הכנסות מלקוחות חיצוניים
1,836,634	64,171	116,555	21,068	2,038,428	סה"כ הכנסות מגזר
336,461	(6,378)	38,888	-	368,971 (258,365)	תוצאות המגזר
					הוצאות לא מיוחסות
				110,606 (24,210) 1,083	רווח תפעולי
					הוצאות מימון
					הכנסות מימון
				5,981	חלק החברה ברווחי חברות כלולות
					ושערך אופציות בגין
				93,460	רווח לפני מסים על הכנסה

* כולל הכנסות ממטען ודואר בבטן מטוסי הנוסעים בסך של כ-81,964 אלפי דולר.
 ** הצגה מחדש, ראה סעיף א' לעיל.

בשנת 2016, "חסה החברה הוצאות פחת בסכום של כ-128,092 אלפי דולר למגזר מטוסי הנוסעים. מטוס המטען הינו חמור ולכן החברה אינה מכירה בגינו בהוצאות פחת.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 20 - דיווח מגזרי (המשך)

ב. ניתוח הכנסות ותוצאות לפי מגזרי פעילות: (המשך)

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2015					
מטוסי נוסעים	מטוס מטען	אחרים	התאמות	סה"כ	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
1,864,429**	71,386	94,151(**)	24,075(**)	2,054,041	הכנסות:
					הכנסות מלקוחות חיצוניים (1)
1,864,429	71,386	94,151	24,075	2,054,041	סה"כ הכנסות מגזר
356,927	(1,832)	38,563	~	393,658 (223,891)	תוצאות המגזר
					הוצאות לא מיוחסות
				169,767 (26,820) 287	רווח תפעולי
					הוצאות מימון
					הכנסות מימון
				1,357	חלק החברה ברווחי חברות כלולות
					ושערך אופציות בגין
				144,591	רווח לפני מסים על הכנסה

(1) במהלך שנת 2015, הגיעו החברה והמדינה להסכם המסדיר תשלום בגין מושבים בטיסות החברה. בעקבות ההסכם כאמור, הכירה החברה בשנת 2015 בהכנסה בסך של כ-11.8 מיליון דולר בגין שנים קודמות.

* כולל הכנסות ממטען ודואר בבטן מטוסי הנוסעים בסך של כ-94,097 אלפי דולר.
** הצגה מחדש, ראה סעיף א' לעיל.

בשנת 2015 ייחסה החברה הוצאות פחת בסכום של כ-112,813 אלפי דולר למגזר מטוסי הנוסעים. מטוס המטען הינו חכור ולכן החברה אינה מכירה בגינו בהוצאות פחת.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 20 - דיווח מגזרי (המשך)

ב. ניתוח הכנסות ותוצאות לפי מגזרי פעילות: (המשך)

הצגה לפי יעדים גיאוגרפיים:

סה"כ	שאר העולם	מזרח רחוק ומרכז אסיה	אירופה	צפון אמריקה
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר

שנת 2017:

הכנסות:

2,057,521	34,725	286,423	1,025,306	711,067
39,477				
2,096,998				

הכנסות מיוחסות לאזורים
הכנסות שאינן מיוחסות לאזורים

סה"כ הכנסות בדוח המאוחד

שנת 2016:

הכנסות:

1,995,062	32,535	298,748	986,713	677,066
43,366				
2,038,428				

הכנסות מיוחסות לאזורים
הכנסות שאינן מיוחסות לאזורים

סה"כ הכנסות בדוח המאוחד

שנת 2015:

הכנסות:

2,004,774	31,474	337,368	942,390	693,542
49,267				
2,054,041				

הכנסות מיוחסות לאזורים
הכנסות שאינן מיוחסות לאזורים

סה"כ הכנסות בדוח המאוחד

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 21 - חברות בנות

א. פירוט החברות שבבעלות החברה:

(1) סאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ ("סאן דור"):

פעילות טיסות השכר של הקבוצה, מבוצעת באמצעות סאן דור (חברה בבעלותה המלאה של אל על). סאן דור פועלת כמארגן תיירות לסיטונאים וליחידים ומשווקת טיסות שכר וטיסות סדירות, 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 תיירות, תוך שמירה על המותג "סאן דור" בטיסות הסדירות ובטיסות השכר המשווקות על ידיה ומבוצעות על ידי החברה (בימי אמצע השבוע) ועל ידי חברות תעופה אחרות (בטיסות סוף שבוע וחגים).

לעניין התקשרות בעסקה לרכישת מניות חברת ישראייר על ידי סאן דור, ראה ביאור 22 להלן.

(2) ת.מ.מ. תעשיות מזון מטוסים (נמל תעופה בן גוריון) בע"מ ("תמ"מ"):

תמ"מ (חברה בבעלותה המלאה של אל על) 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 ומשרדיה נמצאים בנמל התעופה בן גוריון. החברה היא הלקוח העיקרי של תמ"מ.

בחודש דצמבר 2016, 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 2016 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, תחזקתו ודמי ההרשאה השנתיים שתמ"מ תידרש לשלם לרש"ת, אינם בסכומים מהותיים לחברה. בחודש דצמבר 2017, קיבלה תמ"מ הודעה מאת רש"ת, לפיה ניתן אישור הממשלה לתקציב, אשר היווה תנאי מתלה לתחילת הפעילות מכוח המכרז. להערכת החברה, נכון למועד זה, בניית המבנה תושלם במהלך המחצית השנייה לשנת 2020.

(3) בורנשטיין קיטרס אינק (ארה"ב) - ("בורנשטיין"):

עיסוקה העיקרי של בורנשטיין (בבעלותה המלאה של החברה), הרשומה בארה"ב והפועלת בנמל התעופה ע"ש קנדי בניו-יורק, הוא ייצור ואספקה של ארוחות מוכנות כשרות לחברות תעופה ולמוסדות אחרים. החברה הינה הלקוח העיקרי של בורנשטיין.

(4) סופרסטאר הולדייז לימיטד (אנגליה) - ("סופרסטאר"):

סופרסטאר (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 (בבעלותה המלאה של החברה) מפעילה מספר מסעדות לעובדי החברה בנמל התעופה בן גוריון, מזמנים בבנייני המשרדים של החברה ואת טרקלין המלך דויד בנמל התעופה בן גוריון.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 21 - חברות בנות (המשך)

א. פירוט החברות שבבעלות החברה: (המשך)

(6) קוקפיט חדשנות בע"מ ("קוקפיט"):

קוקפיט הוקמה בשנת 2016 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. במהלך הרבעון השלישי לשנת 2017, הנפיקה קוקפיט 9.9% ממניותיה לצד שלישי, בתמורה לסך של 2 מיליון דולר. בגין עסקה זו הכירה החברה בגידול בהון עצמי (בהון המיוחס לבעלים) של 1.8 מיליון דולר, ובזכויות שאינן מקנות שליטה בסך של 0.2 מיליון דולר. יצוין, כי הרווח והפסד המיוחס לזכויות שאינן מקנות שליטה של קוקפיט הינו זניח.

(6) פליי אין, שותפות מוגבלת ("פליי אין"):

החברה מחזיקה ב- 50.09% מפליי אין, ויתרת הזכויות מוחזקות ע"י חברת הפניקס סוכנויות ביטוח 1989 בע"מ ("הפניקס"), חברה בבעלות מלאה של הפניקס חברה לביטוח בע"מ, וחברה שהוקמה על ידי הפניקס והחברה ומשמשת כשותף כללי (0.02%) ("השותפות"). במסגרת 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 2א, החברה לא כללה בדוחות התקופתיים לשנים מידע כספי נפרד בהתאם להוראות תקנה 9.ג. לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970, בשל זניחות תוספת המידע.

לחברה קיימות התקשרויות עם החברות המוחזקות שלה כמפורט להלן:

היקף הפעילות לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		סוג הפעילות	חברה
2016	2017		
אלפי דולר	אלפי דולר		
69,171	85,004	החכרת מטוסים ומתן שירותים נלווים	סאן דור
27,067	29,173	רכישת מזון לטיסות החברה מנתב"ג	תמ"מ
7,013	7,683	רכישת מזון לטיסות החברה מניו-יורק	בורנשטיין
7,361	8,467	מכירת כרטיסי טיסה וסידורי קרקע	סופרסטאר
4,408	5,373	הסעדות לעובדים ושירותי מזון בטרקלין המלך דוד בטרמינל 3	כתית

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 22 - התקשרות בעסקה לרכישת מניות חברת ישראייר

ביום 2 ביולי 2017, התקשרו החברה וסאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ ("סאן דור") עם אי די בי חברה לפיתוח בע"מ ("אי די בי פתוח"), אי די בי תיירות (2009) בע"מ ("אי די בי תיירות") וביחד עם אי די פתוח, "אי די בי" וישראייר תעופה ותיירות בע"מ ("ישראייר") בהסכם לרכישת מלוא הון המניות המונפק והנפרע של ישראייר ("הסכם הרכישה"), כמפורט להלן ("העסקה"):

תמצית הסכם הרכישה:

- א. על פי הסכם הרכישה, במועד השלמת העסקה, אי די בי תיירות תעביר לסאן דור את כל מניותיה (100%) בישראייר, כולל כל זכויותיה מכוח שטרי הון שהנפיקה ישראייר, וזאת בתמורה להקצאת מניות בסאן דור שהיוו 25% ("רכיב המניות"), באופן שישראייר תהפוך לחברה בת בבעלות מלאה של סאן דור, וסאן דור תוחזק במשותף על ידי החברה (75%) ואי די בי תיירות (25%). רכיב המניות נקבע בהתאם לתוצאות עבודה של חברת ייעוץ כלכלית, בכפוף להתאמות שנבעו מתוצאות בדיקות נאותות הדדיות שהצדדים ערכו ולמשא ומתן מסחרי שהתנהל בין הצדדים.
- ב. בנוסף, במועד השלמת העסקה תשלם סאן דור סכום במזומן השווה להון העצמי החיובי של ישראייר כפי שיהיה ביום 31 בדצמבר 2017 (כפוף למספר התאמות כמפורט בהסכם הרכישה), עד לסכום כולל שלא יעלה על סך של 24 מיליון דולר ארה"ב ("רכיב המזומן") וביחד עם רכיב המניות, "התמורה"; כאשר סך של עד 8.8 מיליון דולר ארה"ב (מתוך רכיב המזומן) יועמד לאי די בי תיירות כהלוואה, אשר תיפרע אך ורק מחלוקת דיבידנדים של סאן דור לאי די בי תיירות (ככל שיחולקו, לאחר השלמת העסקה) ו/או מתמורה שתקבל אי די בי תיירות ככל שתמכור את מניותיה בסאן דור (לרבות במקרה של מימוש אופציות ה-Put או ה-Call, כמפורט להלן (באופן מלא או חלקי)). יתרת רכיב המזומן, ככל שתהא יתרה כאמור, תירשם בספרי סאן דור כהשקעה בישראייר.
- בכוונת סאן דור לממן את רכיב המזומן באמצעות נטילת הלוואה מתאגיד בנקאי. בהתאם להסכם הרכישה, התחייבו החברה ואי די בי תיירות (כל אחת על פי חלקה היחסי באחזקות בסאן דור, לאחר השלמת העסקה), לגבות את ההלוואה כאמור בערבויות, ככל שיידרשו, וככל שלא ניתן יהיה לקבל מימון בנקאי כאמור, לממן בעצמן את רכיב המזומן כהלוואה לסאן דור (בהתאם לחלקן היחסי באחזקות בסאן דור).
- ג. יצוין, כי בהתאם להסכם הרכישה והסכם בעלי המניות (כמוגדר להלן), התחייבו החברה ואי די בי (בהתאם לחלקן היחסי באחזקות בסאן דור, לאחר השלמת העסקה), להעמיד ערבויות עד לסך מצרפי של 33 מיליון דולר ארה"ב, לצורכי ההון החוזר של סאן דור וישראייר וכן להבטחת התחייבויות ישראייר העולות מההסכם שנחתם בין ישראייר לבין טייסה והסתדרות העובדים הכללית החדשה.
- ד. הסכם הרכישה כולל, בין היתר, מצגים והתחייבויות של החברה, לרבות שיפוי, ביחס לסאן דור ושל אידיבי ביחס לישראייר בנוגע, בין השאר, למצבן העסקי והכספי במועד חתימת הסכם הרכישה ובמועד השלמת העסקה, כמקובל בעסקאות מסוג זה, וזאת בכפוף לחריגים ומגבלות הקבועים בהסכם הרכישה.
- ה. השלמת העסקה מותנית בהתקיימות מספר תנאים מתלים, אשר העיקריים בהם הינם כדלקמן: (א) אישור רשות ההגבלים העסקיים ("אישור הממונה"); (ב) ההון העצמי של סאן דור וההון העצמי של ישראייר נכון ליום 31 בדצמבר 2017, לא יהיו שליליים, לפי הדוחות הכספיים שלהן ובנוסף, ההון העצמי המוחשי של ישראייר לא יפחת מ-7 מיליון דולר ארה"ב נכון ליום השלמת העסקה; (ג) המשך התקיימות הרישיונות של ישראייר מרשות התעופה האזרחית וממשרד התחבורה; (ד) השלמת עסקת ה-SLB (כהגדרתה להלן) או מימוש האופציה החלופית (כהגדרתה להלן), וקבלת התמורה בגינה; (ה) הסדרת סוגיה בעניין הסכם לרכישת מטוס Airbus-320 שהוזמן על ידי ישראייר, באופן אשר מפורט בהסכם הרכישה ובאחריות ישראייר; (ו) חתימת ישראייר על הסכם קיבוצי עם טייסה בעקבות פקיעת ההסכם הקיבוצי הקיים, בהתאם למזכר ההבנות שגובש בין הטייסים לבין ישראייר; וכן (ז) קבלת אישורים שונים מצדדים שלישיים.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 22 - התקשרות בעסקה לרכישת מניות חברת ישראיר (המשך)

תמצית הסכם הרכישה: (המשך)

ו. בהתאם להסכם הרכישה, טרם השלמת העסקה, תמכור ישראיר לצדדים שלישיים את מטוסי ישראיר שבבעלותה בעסקת Sale and Lease Back ("עסקת ה-SLB"). החברה תסייע לישראיר במו"מ לכריתת עסקת ה-SLB, לאחר קבלת אישור הממונה. כאשר החברה התחייבה שהעסקה תושלם בתמורה לסך של 70 מיליון דולר ארה"ב. לחברה הוקנתה אופציה לרכישת המטוסים הנ"ל תוך החזרתם מחדש לישראיר, בתנאים שנקבעו בהסכם הרכישה ("האופציה החלופית"); וככל שעד 120 ימים ממועד קבלת אישור הממונה לא ייחתם הסכם מחייב לעסקת ה-SLB עם צד שלישי, תהיה החברה מחויבת לממש את האופציה כאמור, בד בבד עם השלמת העסקה. תמורת המטוסים משקפת את הערכת החברה לשווי השוק של המטוסים שבבעלות ישראיר כפי שצפוי להיות במועד השלמת העסקה.

כמו כן, ערב העסקה, ישראיר עתידה לפרוע יתרת חוב כלפי אי די בי תיירות בסכום של כ-18 מיליון דולר ארה"ב, פירעון, שלמיטב ידיעת החברה ימומן, כולו או חלקו, מתמורת עסקת ה-SLB או האופציה החלופית. בנוסף, יכול וישראיר תחלק דיבידנדים לפני מועד השלמת העסקה, ובלבד שחלוקת הדיבידנד לא תביא לתוצאה של הון שלילי בישראיר. חולק דיבידנד כאמור לאחר יום 31 בדצמבר 2017, יפחת סכום הדיבידנד מרכיב המזומן.

ז. הצדדים התחייבו בהסכם הרכישה כי, בכפוף לכל דין, עד להשלמת העסקה תפעלנה סאן דור וישראיר במהלך העסקים הרגיל, כאשר פעולות מסוימות שהצדדים הסכימו שחורגות מכך ומפורטות בהסכם הרכישה, ידרשו הסכמת הצד שמנגד.

ח. הסכם הרכישה ניתן לביטול על-ידי הצדדים (או מי מהם) טרם השלמת העסקה במספר מקרים, וביניהם: (א) על-ידי כל אחד מהצדדים, אם העסקה לא הושלמה עד ליום 31 במרץ 2018 (או בסמוך לאחר מכן בהתאם למפורט בהסכם), ובלבד שבמקרה שאישור הממונה התקבל לאחר 31 בדצמבר 2017, אולם לפני ה- 31 במרץ 2018, החברה תהא רשאית להאריך את מועד הביטול כאמור עד ליום 30 ביוני 2018; (ב) על-ידי החברה, לא יאחר מ-30 ימים לאחר קבלת אישור הממונה, אם השלמת העסקה צפויה באופן סביר לגרום להשפעה שלילית מהותית ומשמעותית על מחזור הכנסותיה או לגרום לעליה מהותית ומשמעותית בהוצאותיה התפעוליות של החברה (סולו); (ג) על-ידי החברה, בקרות אירועים מהותיים המפורטים בהסכם הרכישה לאחד ממטוסי ישראיר, כגון אירוע שיוביל להרעה משמעותית בשווי של אחד ממטוסי ישראיר או קיומה של מניעה אחרת להשלמת עסקת ה-SLB מהסיבות המפורטות בהסכם הרכישה.

ט. במועד השלמת העסקה תתקשרנה החברה, סאן דור, אי די בי פתוח ואי די בי תיירות בהסכם בעלי מניות ("הסכם בעלי המניות"), בנוסח שסוכם בין הצדדים, אשר מגדיר את הזכויות וההתחייבויות של החברה ושל אי די בי תיירות כבעלי מניות בסאן דור, לרבות בקשר עם מינוי דירקטורים באופן שרוב הדירקטורים ימונו על ידי החברה, זכויות וטו לאי די בי תיירות, כבעלת מניות מיעוט, ביחס לקבלת החלטות בנושאים מהותיים מסוימים, לרבות עסקאות בעלי עניין בסאן דור וכן מגבלות מסוימות על העברת מניות סאן דור (לרבות זכות סירוב ראשונה לחברה במקרה של העברת מניות על-ידי אי די בי תיירות וזכות הצטרפות של אי די בי תיירות להעברת מניות על-ידי החברה). עוד נקבע בהסכם בעלי המניות, כי סאן דור תאמץ מדיניות חלוקת דיבידנדים לפיה תחלק מדי שנה 50% מרווחיה הראויים לחלוקה (לאחר מס), בכפוף למגבלות שנקבעו בהסכם בעלי המניות.

י. כן נקבע בהסכם בעלי המניות, כי לחברה תינתן אופציית Call (החל ממועד ההשלמה וככלל עד לחלוף שבע שנים לאחר מכן), ולאי די בי תיירות תינתן אופציית Put (ככלל, החל מחלוף שנתיים ממועד ההשלמה ועד לחלוף שבע שנים ממועד ההשלמה) לרכישת מניות אי די בי תיירות בסאן דור על-ידי החברה, במחיר ובתנאים שנקבעו בהסכם בעלי המניות וזאת על בסיס ה- EBITDA של סאן דור בהתאם לדוחותיה המאוחדים ועל פי הנוסחה וההתאמות לה שנקבעו בהסכם בעלי המניות. בשנתיים הראשונות ממועד ההשלמה אופציית ה- Call תהיה ניתנת למימוש כנגד תשלום קבוע, (כפוף להתאמות המפורטות בהסכם בעלי המניות) ואילו אופציית ה- Put תהיה ניתנת למימוש בתום שנתיים ממועד ההשלמה כנגד תשלום לפי הנוסחה האמורה לעיל (בהתאמות המפורטות בהסכם בעלי המניות) ובכפוף לתשלום של סכום מינימלי. לאחר השנתיים הראשונות ממועד ההשלמה, אופציית ה- Call תהיה ניתנת למימוש בתוספת 15% לתוצאה שתתקבל מהנוסחה האמורה לעיל; ואילו אופציית ה- Put תהיה ניתנת למימוש בניכוי 15% מהתוצאה שתתקבל מהנוסחה האמורה לעיל, והכל בכפוף להתאמות המפורטות בהסכם בעלי המניות. ככלל, לכל אחד מהצדדים יש אפשרות לממש את האופציה גם בחלקים, אך לא יותר מפעמיים. כל המניות של אי די בי תיירות בסאן דור וכמות זהה של מניות סאן דור שבידי החברה (25%) ישועבדו לטובת הצד האחר לצורך הבטחת מימוש האופציות כאמור וקיום התחייבויות השיפוי של הצדדים בהתאם להסכם הרכישה.

יא. כמו-כן, ייחתם במועד ההשלמה הסכם שירותים בין החברה לבין סאן דור וישראיר, בנוסח שסוכם בין הצדדים, אשר מגדיר את השירותים אשר החברה תעניק לסאן דור ולישראיר, ושסאן דור וישראיר יעניקו לחברה, ואת התמורה בגינם, לרבות ביחס למטוסים אשר תעמיד החברה לרשות סאן דור וישראיר.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 22 - התקשרות בעסקה לרכישת מניות חברת ישראייר (המשך)

פרטים נוספים:

יב. מר יהודה (יודי) לוי, סגן יו"ר הדירקטוריון של החברה, הודיע לחברה כי הוא עשוי להיחשב כבעל עניין אישי בעסקה בשל כך שמשרד עורכי הדין בו הוא שותף ייצג בעסקה את אי די בי, אי די בי תיירות ואת ישראייר וכן מייצג חברות אחרות מקבוצת אי די בי בעניינים שונים. לפיכך, מר לוי לא השתתף ולא היה מעורב במשא ומתן בנוגע לעסקה, כמו גם בהחלטה של דירקטוריון החברה לגבי אישור העסקה. בהתאם, העסקה אושרה על ידי ועדת הביקורת והתגמול של החברה עובר לאישורה על ידי הדירקטוריון.

יג. ביום 10 בינואר 2018, לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי, קיבלה החברה הודעה מטעם רשות ההגבלים העסקיים בדבר התנגדותה של הרשות לעסקה כאמור. בכוונת החברה להגיש ערר לבית הדין להגבלים עסקיים על החלטת ההתנגדות. בנוסף, מובהר כי אין כל וודאות שיתקיימו יתר התנאים המתלים המפורטים לעיל או כי יתקבלו כל האישורים הנדרשים להשלמת העסקה.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 23 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

א. כללי:

חברת האם של החברה הינה חברת כנפיים אחזקות בע"מ (להלן - "כנפיים"), אשר בשליטת משפחת בורוביץ.

ב. בעלת השליטה בחברה:

בחודש יוני 2004, הפכה כנפיים לבעלת עניין בחברה. החל מחודש ינואר 2005, הפכה כנפיים לבעלת השליטה בחברה. נכון ליום 31 בדצמבר 2017 מחזיקה כנפיים ב-35.3% ממניות החברה.

להלן תיאור כללי של העסקאות, מאפייניהן והיקפן:

במסגרת ההכנסות מהפעלה בשנת 2017, נכללה הכנסה בסך של כ-792 אלפי דולר מחברה בשליטת כנפיים, בשנת 2016, נכללה הכנסה בסך של כ-619 אלפי דולר ובשנת 2015, נכללה הכנסה בסך של כ-480 אלפי דולר.

במסגרת הוצאות ההפעלה נכללות בשנת 2017 עסקאות עם כנפיים וחברות שלבעלי השליטה בחברה יש בהן עניין אישי, בסך כולל של כ-813 אלפי דולר. בשנת 2016, נכללו הוצאות בסך כולל של כ-754 אלפי דולר ובשנת 2015, סך של כ-711 אלפי דולר.

במסגרת הוצאות המכירה נכללו בשנת 2017 עסקאות באמצעות צד שלישי עם חברות שלבעלי השליטה בחברה יש בהן עניין אישי, בתחום הפרסום, בסך כולל של כ-781 אלפי דולר. בשנת 2016, נכללו הוצאות בסך כולל של כ-832 אלפי דולר ובשנת 2015, כ-386 אלפי דולר.

במסגרת הוצאות הנהלה וכלליות נכללות הוצאות בגין ביטוח דירקטורים. בשנת 2017 לא נרשמו הוצאות ביטוח כלל. בשנת 2016, נכללו הוצאות בסך של כ-146 אלפי דולר ובשנת 2015, סך של כ-153 אלפי דולר.

לעניין ההסכם לביטוח קבוצתי, ראה סעיף ז' להלן.

ג. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים:

(1) עסקאות עם בעל שליטה:

(א) ביום 6 במרץ 2018, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, 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") למשך תקופה של 3 שנים מיום 1 ביוני 2018. 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. כמו כן אישרה האסיפה את עדכון תנאי העסקתה של דלית לתקופה של שלוש שנים, כדלקמן: (א) דלית תקודם בדרגה אחת, לדרגת מנהלת יחידה במועדון הנוסע המתמיד ותהיה זכאית לשכר חודשי ברוטו בסך של 8,000 ש"ח בגין 50% משרה ובתוספת הוצאות רכב נמוך בחברה; (ב) ככל שיוענקו מענקים לעובדי החברה, תהא דלית זכאית למענק שנתי בגין כל אחת מהשנים 2017-2019 בסכום שלא יעלה על סך השווה לסכום המענק השנתי הממוצע (במונחי שכר ברוטו בגין 50% משרה) לעובדים עד דרגתה ובתנאים שנקבעו. כמו כן, אישרה האסיפה תשלום מענק לגב' דלית מוזס בגין שנת 2016 בסך של 6,000 ש"ח (ברוטו).

(ב) דירקטורים ונושאי המשרה בקבוצה מבוטחים בביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה במסגרת הכיסוי הביטוחי שנערך על ידי כנפיים ובהתאם להסכם עם כנפיים. הביטוח הינו 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 שנתיית ומיוחדת של בעלי המניות של החברה ביום 29 בנובמבר 2017, ובהתאם למדיניות התגמול 2016 ("עסקת המסגרת"), לרכישה במשותף של פוליסת ביטוח לדירקטורים ונושאי משרה בחברה ובחברות הבת שלה (לרבות ביחס לבעלי שליטה בחברה המכהנים כדירקטורים ונושאי משרה), כפי שייחזו בחברה מעת לעת, וזאת לתקופה של 3 שנים נוספות מיום 28 בדצמבר 2017, ועד ליום 27 בדצמבר 2020.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 23 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ג. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים: (המשך)

(1) עסקאות עם בעל שליטה: (המשך)

(ב) (המשך)

במהלך התקופה הנ"ל רשאית החברה, מעת לעת, בכפוף לאישור ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה ומבלי שיידרש לכך אישור נוסף של האסיפה הכללית, להצטרף לכנפיים ברכישת פוליסת ביטוח עבור חברות בנות וחברות קשורות שלה (להלן: "ביטוח קבוצתי"), וזאת ביחס לכל הדירקטורים ונושאי המשרה שיכהנו בחברה ובחברות הבנות שלה באותה עת (לרבות בעלי השליטה).

ביום 24 בינואר 2018, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, אישרה ועדת הביקורת ותגמול וביום 29 בינואר 2018, 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, לתקופה נוספת החל מיום 1 בפברואר 2018 ועד ליום 31 ביולי 2019 על פי עסקת המסגרת. גבול האחריות במסגרת פוליסת הביטוח הנרכשת תואם את תנאי עסקת המסגרת האמורה, ועמד על סך של 100 (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-1981.

בהתאם לתנאי הפוליסה ולעסקת המסגרת, חלקה של החברה בדמי הביטוח הינו סך של כ-77 אלפי דולר ארה"ב לשנה (ובאופן יחסי לתקופה של 18 חודשים כ-115 אלפי דולר), המהווים 70% מסך דמי הביטוח בגין הפוליסה הקבוצתית (זאת לעומת כ-72% מסך דמי הביטוח בגין הפוליסה אשר פקעה ביום 31 בינואר 2018 ("הפוליסה הפוקעת")) לאור המלצות יועצי הביטוח בהתחשב בפרמטרים שונים שנבחנו על ידם-הון עצמי, מאזן וניסיון תביעות (כנפיים נושאת בכ-30% הנוספים מתוך דמי הביטוח, זאת לעומת כ-28% בגין הפוליסה הפוקעת), ההשתתפות העצמית הינה בין 10 ל-75 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 1(3) ו-1ב(5) לתקנות ההקלות וקבעו כי ההתקשרות תואמת את התנאים שנקבעו בעסקת המסגרת. כמו כן, ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה 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.

(ג) ביום 29 בנובמבר 2017, אישרה מחדש אסיפה כללית שנתית ומיוחדת של בעלי מניות של החברה הענקת כתבי שיפוי לדירקטורים של החברה הנמנים על בעלי השליטה בחברה (כיום - ה"ה תמר מוזס בורוביץ וסופיה קימרלינג), לתקופה של שלוש שנים החל מיום 29 בדצמבר 2017 וכן תיקון כתבי השיפוי לכלל נושאי המשרה בחברה.

(ד) ביום 28 ביוני 2017, אישרה אסיפת בעלי מניות מיוחדת של החברה, לאחר קבלת אישור ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, את מינויו של ר"ח נמרוד בורוביץ ("נמרוד") כסגן סמנכ"ל לאסטרטגיה, הצטיידות מטוסים ופיתוח עסקי של החברה והעלאת שכרו החודשי (ברוטו) לסך של 48,000 ₪, וכן אישרה תשלום מענק לנמרוד בגין שנת 2016 בסך של 63,000 ₪ (ברוטו). יציין, כי נמרוד מועסק בחברה החל מחודש מרץ 2009 בתפקידים שונים והחל מיום 1 בינואר 2017, כיהן נמרוד בתפקיד מנהל אסטרטגיה, הצטיידות מטוסים ופיתוח עסקי של החברה. 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.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 23 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ג. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים: (המשך)

(1) עסקאות עם בעל שליטה: (המשך)

(ה) ביום 23 במאי 2017, אישר דירקטוריון החברה (לאחר אישורה של ועדת הביקורת ותגמול), את עדכון הסכם העסקתה של גב' דגנית פלטי ("דגנית"), סמנכ"ל הכספים של החברה והעלאת שכרה, לסך של 88 אלפי ₪ החל מחודש אפריל 2017. כמו כן, אישרו ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, במסגרת אישור המענקים השנתיים לכלל נושאי המשרה בגין שנת 2016 (אשר הוכרו בשנת 2017), תשלום מענק שנתי לדגנית בגין שנת 2016 בסך כ- 414 אלפי ₪. מתוך סכום המענק שאושר כאמור שולם לדגנית סך של 289,800 ₪ מההווים 70% מתוך המענק, כאשר החברה ביצעה הפרשה על פי כללי החשבונאות של 20% נוספים מתוך המענק וזאת בגין חלק מהמענק הנדחה (בשיעור של 30%). בהתאם לכללי החשבונאות, 10% מן המענק לא הוכר בדוחות הכספיים. 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 הינה עסקה שלבעל שליטה ענין אישי בה ואשר סווגה כלא חריגה.

(ו) אישור הגמול הכספי לדירקטורים בחברה (כולל דירקטורים הנחשבים בעלי שליטה בחברה) - ביום 1 בדצמבר 2016, אישרה האסיפה הכללית, במסגרת אישור מדיניות התגמול של נושאי המשרה של החברה לשנים 2017-2019 ("מדיניות תגמול"), את התגמול (כולל זכאות לכרטיסי טיסה) לו זכאים חברי דירקטוריון החברה לשלוש שנים נוספות, לרבות דירקטורים הנמנים על בעלי השליטה בחברה ולמעט הדירקטורים החיצוניים ודירקטורים שתנאי תגמולם הוסדר באופן פרטי.

(ז) 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 2008.

(2) עסקאות זניחות או עסקאות לא חריגות עם בעל שליטה:

(א) 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 2017 אישרו ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, בהתאמה, את ההתקשרות החברה עם גלובל ליסינג בהסכם לתקופה של שלוש שנים שסיומה ביום 25 בנובמבר 2020 ("ההסכם המעודכן"), בתנאים דומים לתנאים שנקבעו בהסכם המקורי שנחתם בין הצדדים בחודש יולי 2006 ואשר הוארך מעת לעת. בהתאם להסכם, גלובל ליסינג משלמת לאל על דמי אדמיניסטרציה בגין טיפולה של אל על בפוליסות האמורות.

אישור ועדת הביקורת ותגמול והדירקטוריון להתקשרות בהסכם המעודכן ניתן לתקופה של שלוש שנים, כאשר לחברה תעמוד הזכות לבטל את ההתקשרות בקורות אירועים מסוימים 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 117 (א1) לחוק החברות, התשנ"ט – 1999 ("חוק החברות"), סיווגה ועדת הביקורת ותגמול 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. לפיכך, בהתאם לסעיף 271 לחוק החברות, ההתקשרות לא טעונה אישור אסיפה כללית.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 23 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ג. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים: (המשך)

(2) עסקאות זניחות או עסקאות לא חריגות עם בעל שליטה: (המשך)

(ב) דירקטוריון החברה אישר התקשרויות של החברה עם קבוצת ידיעות אחרונות, כמפורט להלן: (1) התקשרות לרכישת שטחי פרסום באמצעי המדיה השונים שבבעלות קבוצת ידיעות אחרונות; (2) התקשרות לרכישת עיתונים ומגזינים בישראל ובניו יורק השייכים לקבוצת ידיעות אחרונות המיועדים לחלוקה לנוסעים בטיסות החברה; (3) התקשרות לרכישת מנויים לעיתונים מקבוצת ידיעות אחרונות מנהלים בחברה; (4) התקשרות חברת תור אויר לישראל בע"מ ("איירתור") עם אתר האינטרנט "ביג דיל" שבבעלות YNET (מקבוצת ידיעות אחרונות), אשר במסגרתה יפיץ אתר "ביג דיל" עבור איירתור כרטיסי טיסה בתנאים דומים לשיתופי הפעולה של איירתור עם גופים אחרים. יצוין כי החברה מחזיקה במחצית מהון המניות של איירתור וכן כי מר פנחס גינזבורג, המכהן כדירקטור בחברה, מכהן כדירקטור באירתור.

ההתקשרויות עם קבוצת ידיעות אחרונות סווגו כעסקאות שלבעל שליטה בחברה יש בהן ענין אישי הואיל וקבוצת ידיעות אחרונות הינה בשליטת אחיה של גב' תמר מוזס - בורוביץ, אשר מכהנת כסגנית יו"ר דירקטוריון החברה והינה מבעלי השליטה בכנפיים, בעלת השליטה בחברה.

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.

(א) דירקטוריון החברה אישר את התקשרויות החברה עם חברת קי. אי. אס ישראל בע"מ ("QAS"), אשר במסגרתן מספקת החברה שירותי תחזוקת קו לחברות תעופה אשר מיוצגות על ידי QAS בישראל וכן מספקת QAS לחברה שירותים אלה, במידת הצורך. כנפיים מחזיקה ב- 50% מהונה המונפק והנפרע של QAS וכן מר שלמה חנאל, המכהן כדירקטור בחברה וכיו"ר דירקטוריון כנפיים, מכהן כיו"ר דירקטוריון QAS. לפיכך, התקשרויות החברה עם QAS סווגו כהתקשרויות שלבעל שליטה בחברה יש בהן ענין אישי. ועדת הביקורת ותגמול קבעה, כי ההתקשרויות הנ"ל אינן מהוות עסקאות חריגות וכן אישרה התקשרויות אלה. דירקטוריון החברה בחן את ההתקשרויות הנ"ל והגיע למסקנה, כי ההתקשרויות הינן לטובת החברה.

"עסקה זניחה"

ביום 18 במרץ 2014, קבע דירקטוריון החברה את הקווים המנחים והכללים לסיווגה של עסקה של החברה או חברה מאוחדת או חברה כלולה שלה, עם בעל עניין בה, כ"עסקה זניחה" כקבוע בתקנה 41(א)(6) לתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים ושנתיים) התש"ע-2010 ("תקנות דוחות כספיים"). כללים וקווים מנחים אלו משמשים את החברה גם לבחינת היקף הגילוי בדוח תקופתי ובתשקיף (לרבות דוחות הצעת מדף) לגבי עסקה של החברה, תאגיד בשליטתה וחברה מאוחדת או כלולה שלה, עם בעל שליטה או שלבעל השליטה יש עניין אישי באישורה, כקבוע בתקנה 22 לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידים), התש"ל-1970 ("תקנות דוחות תקופתיים ומיידים") ובתקנה 54 לתקנות ניירות ערך (פרטי תשקיף וטיטות תשקיף - מבנה וצורה), התשכ"ט-1969 ("תקנות פרטי תשקיף") (סוגי העסקאות הקבועים בתקנות דוחות כספיים בתקנות דוחות תקופתיים ומיידים ובתקנות פרטי תשקיף המזכרים לעיל, יכונה "עסקת בעל עניין" או "עסקאות בעל עניין").

בהתאם לכך, קבע הדירקטוריון כי בהיעדר שיקולים איכותיים מיוחדים העולים מכלל נסיבות העניין, עסקת בעל שליטה הנעשית במהלך העסקים הרגיל של החברה, בתנאי שוק ושאינן לה השפעה מהותית על החברה, תיחשב כ"עסקה זניחה" אם מתקיימים בה כל התנאים הבאים:

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.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 23 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ג. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים: (המשך)

(2) עסקאות זניחות או עסקאות לא חריגות עם בעל שליטה: (המשך)

ב. החברה אינה נדרשת לדווח בדיווח מיידי על העסקה על פי תקנות דוחות תקופתיים ומיידים או על פי דין אחר.

ג. העסקה אינה עוסקת בתנאי כהונה והעסקה (כהגדרתם בחוק החברות, התשנ"ט-1999 - 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 המזכורות 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.

בנוסף לעסקאות כמתואר לעיל, במהלך העסקים הרגיל שלה, ביצעה הקבוצה, במהלך שנת הדוח או עד למועד הגשת הדוח או שהן עדיין בתוקף במועד הדוח, 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 ומתן הטבות בכרטיסי טיסה לידיעות אחרונות על פי הסכם לקוח עסקי; קבלת שירותי פרסום בתחום פרסום החוצות; מתן שירותי קרקע; שיתוף פעולה לאירוח חברי מועדון אל על בטרקלין דן; הנחות בכרטיסי טיסה על פי הסכם לקוח עסקי; רכישת מסכים והתקנתם במשרדי החברה ומתן שירותי תוכן, הפקה ותחזוקה שוטפת לחברה; שירותי הסעדה לנוסעים שטיסתם התאחרה; ביצוע בקורות סמויות בטיסות החברה ובמהלך הבידוק לטיסות החברה; בקורות על אתר האינטרנט של החברה; שירותי שינוע לצורך העלאת והורדת נוסעים ממטוסים; שיתוף פעולה פרסומי במסגרתו ניתנו הטבות לחברי מועדון הנוסע המתמיד; פרסום טיסות וחבילות של החברה במנוע חיפוש וכן, מתן שירותים שונים בתחום המזון על ידי חברת הבת, תמ"מ.

ההתקשרויות הנ"ל אושרו על ידי הדירקטוריון כ"עסקאות זניחות", זאת לאחר סיווגן על ידי ועדת הביקורת ותגמול כהתקשרויות לא חריגות.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 23 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ג. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים: (המשך)

(3) עסקאות עם בעלי עניין:

(א) עסקאות בין החברה לבין חבר הדירקטוריון, מר פנחס גינזבורג (להלן: "גינזבורג") או מי מטעמו (לרבות תאגידים בשליטתו):

למר פנחס גינזבורג, בעל מניות ודירקטור בחברה, עניין אישי, במישרין ובעקיפין, בעסקאות שונות שמבצעת החברה ו/או חברות קשורות אליה, כמפורט להלן: (א) י. הלל מבצעת, מעת לעת, עסקאות עם החברה ועם סאן דור לרכישת כרטיסי טיסה לטיסות החברה ולטיסות המשווקות על ידי סאן דור וכן לחכירת טיסות שכר המשווקות על ידי סאן דור; (ב) החברה וסאן דור מתקשרות, מעת לעת, בעסקאות עם איירתור, אשר מחזיקת ממניותיה מוחזקת על ידי החברה והמחזיקה השנייה מוחזקת, למיטב ידיעת החברה, על ידי סוכני נסיעות, ביניהם מר גינזבורג, אשר מכהן גם כדירקטור באירתור. עסקאות אלה הינן במהותן לרכישת כרטיסי טיסה, אספקת שירותי מיקור חוץ על ידי איירתור בתחומי כרטוס, ביצוע הזמנות ומתן שירותי קרקע; (ג) מר גינזבורג משמש כסוכן המכירות הכללי של חברת התעופה תאי אירווייס ("תאי") בישראל. למיטב ידיעת החברה, תגמולו של מר גינזבורג מתאי מתבסס על עמלות הנבעות ממכירת כרטיסי טיסה של תאי בישראל. בין החברה לתאי קיימים הסכמים בתחום הובלת נוסעים ומטענים, ובכלל זה הסכמי קוד משותף והסכמי אינטרליין. כמו כן, רוכשת החברה, מעת לעת, כרטיסי טיסה מאת תאי עבור עובדים לנסיעות בתפקיד ליעדים שהחברה אינה טסה אליהם. בנוסף, מכוח היותו של מר גינזבורג סוכן המכירות הכללי של תאי בישראל, ניתנו למר גינזבורג ורעייתו במהלך שנת 2017 כרטיסי טיסה מאת החברה ללא תשלום, זאת בהתאם להחלטת יאט"א מס' 788 ולנוהל חברה.

לאור עניינו האישי של מר גינזבורג בכל העסקאות הנ"ל, אישר דירקטוריון החברה, כעסקאות שאינן חריגות, נוהל עסקאות בין החברה לאירתור ובין סאן דור לאירתור וכן הסכמי מסגרת בין י. הלל ו/או מר גינזבורג לבין החברה ולבין סאן דור (כל העסקאות הנ"ל ייקראו להלן - "ההתקשרויות"). העקרונות הבסיסיים של נוהלי העסקאות והסכמי המסגרת הינם, בין היתר, כי כל ההתקשרויות תעשינה במחירי שוק ובתנאי שוק (כאשר מונה גורם המפקח על כך); התקשרויות שאינה בתנאי שוק כפופה לאישור מראש של וועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה; בתום כל חציין קלנדרי, מועבר דוח בכתב בדבר ההתקשרויות שבוצעו בחציין החולף ותנאיהן וכלל שועדת הביקורת ותגמול קובעת, כי נעשתה חריגה ממחירי ותנאי השוק באיזה מההתקשרויות, מועבר הדיון לדירקטוריון החברה לצורך קבלת החלטתו בנוגע לצעדים הנדרשים. נכון לתאריך הדוח, לא נמצאו עסקאות חורגות.

(ב) עסקאות חריגות עם בעלי עניין:

בחודש מאי 2016, אישרו ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה את מימוש האופציה של החברה להארכת ההתקשרות עם ממ"ן - מסופי מטען וניטול בע"מ ("ממ"ן") בהסכם מסגרת ("הסכם המסגרת") שנחתם ביום 3 בפברואר 2010 לתקופה נוספת שחלה למפרע, מיום 1 באפריל 2015 ועד ליום 31 בדצמבר 2019, בתנאים מסחריים משופרים. ("תקופת ההארכה"). בהסכם המסגרת נקבעו תנאי ההתקשרות ביחס לשירותי המסוף הניתנים לחברה על ידי ממ"ן אשר כוללים, בין היתר, ניטול מטענים, שינוע מטענים ואחסון מטענים. בהתאם לכתב ההארכה להסכם המסגרת ולאישור אסיפת בעלי המניות של ממ"ן בחודש אוגוסט 2016, הווארכה תקופת מימוש כתבי האופציה שהקצתה ממ"ן לחברה, הניתנים למימוש למניות רגילות של ממ"ן בשיעור של כ- 10% מהון המניות המונפק של ממ"ן בדילול מלא, עד ליום 31 בדצמבר 2018. השפעת עדכון תנאי האופציה על הדוחות הכספיים של החברה אינה מהותית. ההתקשרות עם ממ"ן סווגה כעסקה שלבעל עניין בחברה יש בה עניין אישי, היות ובמועד אישור העסקה, מר עמיקם כהן, יו"ר דירקטוריון החברה דאז, ומר יהודה (יודי) לוי, סגן יו"ר דירקטוריון החברה, כיהנו כדירקטורים בממ"ן. יצוין כי בחודש ינואר 2017, סיים מר עמיקם כהן את כהונתו כדירקטור בממ"ן. מר יהודה (יודי) לוי ממשיך לכהן כדירקטור בממ"ן.

עסקאות בעלי עניין נוספות:

יצוין, כי בנוסף להתקשרויות החברה המתוארות בביאור זה לעיל, לחברה התקשרויות נוספות שלבעלי עניין בחברה יש בהן עניין אישי ואשר אינן חריגות. היקפי התקשרויות אלה נכללים בנתונים הכספיים שלהלן.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 23 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ד. הסכם שירותים עם יושב ראש הדירקטוריון של החברה:

(1) החל מיום 1 ביוני 2017, מכהן מר אלי דפס, כיו"ר דירקטוריון החברה.

להלן תיאור תנאי כהונתו של מר אלי דפס ("דפס") כיו"ר דירקטוריון החברה:

ביום 28 ביוני 2017, החליטה אסיפת בעלי המניות של החברה לאשר את תנאי כהונתו של דפס כיו"ר דירקטוריון פעיל של החברה. דפס מספק לחברה שירותי יו"ר דירקטוריון בהיקף של 70% משרה (כ- 130 שעות שירותי ניהול בחודש).

תוקפו של הסכם הניהול בין החברה לבין דפס הינו החל מיום 1 ביוני 2017 ועד ליום בו יחדל דפס לכהן כיו"ר דירקטוריון בחברה, מכל סיבה שהיא ("הסכם הניהול"). כל צד (דפס או החברה) יוכל להביא את הסכם הניהול לידי סיום בהודעה מוקדמת של 3 חודשים מראש. במקרה של פיטורים בנסיבות מיוחדות תהיה החברה רשאית להביא את הסכם הניהול לידי סיום לאלתר.

דפס זכאי לדמי ניהול חודשיים בסך של 81,900 ש"ח בתוספת מע"מ (כנגד חשבונית מס כדין), צמוד למדד, שיעודכן אחת לשנה בחודש ינואר בהתאם לשיעור עליית המדד בשנה החולפת.

דפס זכאי לרכב בשווי רכישה שלא יעלה על 300,000 ₪. כמו כן, נושאת החברה בכל הוצאות תפעול ותחזוקתו (כולל עלות גילום המס בגין שווי השימוש ברכב, עד לסך של 6,000 ש"ח לחודש).

בנוסף, זכאי דפס למענק שנתי בסכום שלא יעלה על 63% מהמענק השנתי אשר ישולם למנכ"ל החברה, כפי שיהא מעת לעת ואשר בכל מקרה לא יעלה על סך של 1.89 מיליון ש"ח, והכל בהתאם למדיניות התגמול של החברה כפי שתהא בתוקף מעת לעת, לרבות לעניין תנאי סף לקבלת המענק, תגמול 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 2% מהרווח השנתי של החברה לפני מס, ולא יותר מסך של 3 מיליון ש"ח. שיעור המענק לדפס (63% ממענק המנכ"ל) נגזר משיעור המשרה (70%) כפול 90% (לפי התקרה הקבועה במדיניות התגמול של החברה). סכום המענק השנתי ישולם בתוספת מע"מ, כנגד חשבונית מס כדין. בשנת 2018 לא 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.

(2) עד ליום 31 במאי 2017, כיהן מר עמיקם כהן ("עמיקם") כיו"ר דירקטוריון החברה.

להלן תיאור תנאי כהונתו של עמיקם כיו"ר דירקטוריון החברה עד ליום 31 במאי 2017:

השירותים אשר ניתנו על ידי עמיקם היו בהיקף משרה שלא יפחת מ- 40%. תמורת השירותים היה עמיקם זכאי לדמי ניהול בסך של 53 אלפי ש"ח בתוספת מע"מ כדין צמוד למדד המחירים לצרכן. בנוסף היה עמיקם זכאי למענק שנתי, בהתאם למנגנון המענק השנתי שנקבע במדיניות התגמול, בשיעור שלא יעלה על 90% מגובה המענק לו זכאי המנכ"ל בהתאם להיקף המשרה (על פי מדיניות התגמול זכאי המנכ"ל למענק בשיעור של 2% מהרווח השנתי של החברה לפני מס ולא יותר מסך של 3 מיליון ש"ח). יצוין כי ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה אישרו למר עמיקם כהן מענק בגין שנת 2016 בסך של 1,080,000 ₪ (המשקפים את מלוא המענק אשר אושר לשלם לו בגין שנת 2016 - ללא חלק נדחה - לאור סיום כהונתו כיו"ר דירקטוריון החברה בחודש מאי 2017).

ה. התקשרות עם מנכ"ל החברה:

ביום 15 בפברואר 2018, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, סיים מר דוד מימון את כהונתו כמנכ"ל החברה והחל ממועד זה מכהן מר גונן אוסישקין כמנכ"ל החברה. דירקטוריון החברה אישר את מינויו של מר אוסישקין כמנכ"ל החברה ביום 8 בינואר 2018. מר אוסישקין כיהן בתפקידים שונים בחברה החל משנת 2004, כאשר החל מחודש ינואר 2017 ועד למועד תחילת כהונתו כמנכ"ל כיהן כסמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים.

(1) להלן תיאור תנאי העסקתו של מר גונן אוסישקין ("גונן") כמנכ"ל החברה:

ביום 6 במרץ 2018, אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את תנאי כהונתו 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 יהיה זכאי למשכורת חודשית כוללת בסך של 120,000 ₪ ברוטו ("שכר בסיס") החל מיום 15 בפברואר 2018. שכר הבסיס צמוד למדד המחירים לצרכן. ככל שהמדד ירד ביחס למדד הבסיס שנקבע בהסכם, אזי לא יופחת שכר הבסיס.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 23 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ה. התקשרות עם מנכ"ל החברה: (המשך)

גון זכאי למענק שנתי בשיעור של 2% מהרווח השנתי של החברה (לפני מס) ולא יותר מסך של 3 מיליון ש"ח, 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 יצוין 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 לגון בסכום שלא יעלה על סך השווה ל-3 חודשי שכר בסיס בלבד (כפי שהיה בשנה בגינה מוענק המענק המיוחד). ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה רשאים להחליט על תשלום מענק מיוחד לגון גם בשנה בה התקיימו תנאי הסף ובלבד שסך המענקים, המענק השנתי והמענק המיוחד לא יעלו על סך של 3 מיליון ש"ח.

גון זכאי לתנאים סוציאליים כגון הפרשות לביטוח מנהלים או קרן פנסיה, לאבדן כושר עבודה ולקרן השתלמות, כמקובל לגבי נושאי משרה בכירים בחברה. כמו כן, זכאי גון להחזר הוצאות אש"ל בארץ ובחו"ל על-פי נוהלי החברה ובהתאם לשיעורים ולסכומים החלים בחברה מעת לעת.

החברה מעמידה לרשות גון טלפון נייד וכן זכאי גון להחזר הוצאות בעבור אחזקת הטלפון שבבית מגוריו. החברה תעמיד לרשות גון רכב, כאשר ההוצאות הכרוכות באחזקת הרכב ובשימוש בו, חלות על החברה ומשולמות על ידה. החברה מגלמת את שווי המס החל בגין השימוש ברכב.

גון ובני משפחתו זכאים להטבות בכרטיסי טיסה בתקופת העסקתו בחברה בהתאם לקבוע בהסכם ההעסקה. ככל שגון 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 לאחר תום 5 שנים כאמור, יהא זכאי גון לכרטיסי טיסה בתנאי סמנכ"ל פורש (כפי שהיה זכאי ערב מינויו כמנכ"ל), כמקובל בחברה.

גון יהא זכאי לימי חופשה, מחלה והבראה, כמפורט להלן: (א) בעד כל שנת עבודה מלאה בחברה (לרבות תקופת ההודעה המוקדמת), גון יהיה זכאי לחופשה שנתית בת 22 ימי-עבודה, אשר תהא מותרת בצבירה בתקופת כהונתו של גון ללא הגבלה; (ב) החברה תשלם לגון בעד תקופת מחלה - עד ל-30 ימים לכל שנת עבודה בחברה, עם זכות צבירה ללא הגבלה בתקופת המחלה; (ג) בעד כל שנת עבודה בחברה, גון יהיה זכאי לדמי-הבראה בשיעור של 14 ימי-הבראה בהתאם לתעריף הנהוג בחברה. יצוין כי בהסכם ההעסקה נקבע כי אין באמור בהסכם כדי לגרוע מהזכויות שנצברו לגון החל מיום תחילת העסקתו בחברה (19 באפריל 2004) ועד למועד כניסת ההסכם לתוקף כאמור). בכלל זאת ובהתאם לאמור, עם סיום העסקת גון בחברה, יהיה גון זכאי לפדיון יתרת ימי החופשה שנצברו לזכותו בגין עבודתו בחברה טרם מינויו לתפקיד מנכ"ל (72 ימים), כאשר ערך כל יום חופשה לפדיון כאמור, יהא לפי משכורתו האחרונה כסמנכ"ל טרם מינויו למנכ"ל.

(2) מר דוד מימון כיהן כמנכ"ל החברה החל מיום 20 במרץ 2014 ועד ליום 15 בפברואר 2018.

להלן תיאור תנאי העסקתו של מר דוד מימון ("דוד") כמנכ"ל החברה עד ליום 15 בפברואר 2018:

ביום 8 באפריל 2014 אושרו תנאי כהונתו והעסקתו של דוד על ידי אסיפת בעלי מניות וביום 28 באפריל 2016 אישרה אסיפת בעלי המניות את עדכון תנאי הכהונה וההעסקה, החל מינואר 2016.

הסכם ההעסקה בין דוד לבין החברה היה לתקופה בלתי קצובה במסגרתה כיהן דוד כמנכ"ל החברה בהיקף משרה מלאה ("הסכם ההעסקה"), כאשר כל צד היה רשאי להביא את ההסכם לידי סיום בהודעה מוקדמת של 6 חודשים מראש.

דוד זכאי למשכורת חודשית ברוטו בסך של 130,000 ש"ח ("משכורת כוללת") החל מינואר 2016. המשכורת הכוללת צמודה למדד המחירים לצרכן או כל מדד אחר שיחליף אותו והיא התעדכנה מדי שנה בשנה, בחודש ינואר, עפ"י עליית המדד בשנה שחלפה, בניכוי תוספות יוקר ששולמו מאז מועד העדכון האחרון של המשכורת הכוללת. להסרת ספק, אם המדד ירד, המשכורת הכוללת לא הופחתה. דוד היה זכאי למענק שנתי בשיעור של 2% מהרווח השנתי של החברה (לפני מס) ולא יותר מסך של 3 מיליון ש"ח, וזאת בהתאם לתנאים, למגבלות ולהוראות על פי מדיניות תגמול נושאי המשרה של החברה, 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. בעניין שיעור המענק הנדחה יצוין, כי בעבר, שיעור המענק הנדחה ביחס לדוד עמד על 45% ולא על 30%, כפי שתוקן במסגרת עדכון תנאי העסקתו.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 23 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ה. התקשרות עם מנכ"ל החברה: (המשך)

דוד זכאי לתנאים סוציאליים כגון הפרשות לביטוח מנהלים או קרן פנסיה, לאבדן כושר עבודה ולקרן השתלמות, כמקובל לגבי נושאי משרה בכירים בחברה. כמו כן, דוד זכאי להחזר הוצאות אש"ל בארץ ובחו"ל על-פי נוהלי החברה ובהתאם לשיעורים ולסכומים החלים בחברה מעת לעת. החברה העמידה לרשות דוד טלפון נייד וכן דוד היה זכאי להחזר הוצאות בעבור אחזקת הטלפון שבבית מגוריו. החברה העמידה לרשות דוד רכב מקבוצת רישוי 6. ההוצאות הכרוכות באחזקת הרכב ובשימוש בו, חלו על החברה ושולמו על ידה. החברה מגלמת את שווי המס החל בגין השימוש ברכב. דוד זכאי לכרטיסי טיסה, לו ולבני משפחתו כנהוג כיום בחברה לגבי מי שמכנה במשרת מנכ"ל וזאת על פי נוהלי החברה הקיימים, כפי שיתעדכנו מעת לעת.

עם הפסקת עבודת דוד ופרישתו המוחלטת מהחברה, יחזיר דוד זכאי לכרטיסי טיסה כמנכ"ל פורש למשך תקופה של חמש שנים כאשר בתום חמש השנים כאמור יחזיר דוד זכאי לכרטיסי טיסה בתנאי סמנכ"ל פורש (כפי שהיה זכאי ערב מינויו כמנכ"ל), כמקובל בחברה. בנוסף להסדר הפנסיוני, זכאי דוד לפיצויי פיטורים שניים בשיעור של חודש לשנה בגין תקופת העסקתו בחברה לפי: משכורתו האחרונה כסמנכ"ל נכון למועד חתימת הסכם ההעסקה כמנכ"ל החברה בגין שנות הכהונה כסמנכ"ל; וכן משכורת אחרונה כמנכ"ל בגין שנות הכהונה כמנכ"ל.

כאמור לעיל, ביום 15 בפברואר 2018, סיים דוד את כהונתו כמנכ"ל החברה. עם סיום העסקתו בחברה, זכאי דוד לתנאים הקבועים בהסכם העסקתו ובהתאם למדיניות התגמול. נכון למועד פרסום הדוח, מועסק דוד בחברה בתקופת הודעה מוקדמת, בהתאם להסכם העסקתו ולמדיניות התגמול. מבלי לגרוע מהאמור, אישרו ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה את ההחלטות הבאות לעניין תשלום מענק דחה ופדיון ימי חופשה כמפורט להלן: (1) הקדמת תשלום המענק הנדחה בשיעור של 30% בגין שנת 2016 (השווה לסך של 900,000 ₪) כך שישולם בסמוך לסיום כהונת דוד כמנכ"ל החברה; (2) פדיון כל ימי החופשה שצבר כסמנכ"ל (108), כאשר ערכם ייפדה לפי שכרו האחרון כסמנכ"ל (סך של כ-76 אלפי ש"ח ברוטו לחודש); (3) ימי חופשה שצבר בתקופת כהונתו כמנכ"ל, כאשר ימי החופשה שצבר בתקופת כהונתו כמנכ"ל (44 ימים על פי ההסכם), אשר משקפים צבירה של שתי שנות צבירה שנתית בהתאם למגבלת הצבירה המופיעה בהסכם העסקתו, יהיו ניתנים למימוש (כולל נלוות) בתום תקופת ההודעה המוקדמת, לפי שכרו האחרון כמנכ"ל (סך של כ-130 אלפי ש"ח). יודגש כי האמור אושר על בסיס חוות דעת משפטית שקיבלה החברה בקשר לזכאותו בהתאם להוראות הסכמי ההעסקה של מר מימון כסמנכ"ל וכמנכ"ל והנוהג הקיים בחברה בדבר פדיון ימי חופשה ללא מגבלת צבירה. ההתחייבות בגין ימי החופשה מוכרת בדוחות הכספיים של החברה באופן שוטף.

מענק מיוחד - ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה אישרו ביום 19 במרץ 2018 וביום 20 במרץ 2018, בהתאמה, תשלום מענק מיוחד ובשיקול דעת למנכ"ל החברה היוצא, מר דוד מימון, בסכום של 3 חודשי שכר בסיס, וזאת בהתאם למדיניות התגמול. סך המענק שאושר למר דוד מימון עומד על 391,560 ₪ (השווה לסך של 3 חודשי שכר בסיס).

א. תגמול אנשי מפתח ניהוליים:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2015	2016	2017
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
5,480	4,261	5,833
277	67	26
5,757	4,328	5,859

הטבות לזמן קצר
הטבות לאחר סיום העסקה
סה"כ

ב. הטבות שניתנו לבעלי עניין:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2015	2016	2017
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
441	391	323
1	1	1
304	383	482
9	9	10

שירותי יו"ר ודמי ניהול (כולל הטבה בגין אופציות) לבעלי עניין המועסקים בחברה

מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה

גמול דירקטורים אשר אינם מועסקים בחברה

מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 23 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ח. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים:

ליום 31 בדצמבר	
2016	2017
אלפי דולר	אלפי דולר
2,290	698
49	-
<u>2,339</u>	<u>698</u>
 7,877	 4,718

בעלי עניין/ צדדים קשורים אחרים:

במסגרת הנכסים השוטפים:

לקוחות:

צד קשור - חברה כלולה

צד קשור ובעל עניין

סך יתרות החובה הגבוהות ביותר בשנת החשבון

ליום 31 בדצמבר	
2016	2017
אלפי דולר	אלפי דולר
507	603
 840	 398
 231	 283

במסגרת ההתחייבויות השוטפות:

בעל עניין

התחייבויות שוטפות בגין הטבות לעובדים:

בעל עניין

במסגרת ההתחייבויות הלא שוטפות:

בעל עניין

* הותאם למפרע.

ליום 31 בדצמבר	
2016	2017
אלפי דולר	אלפי דולר
 22,371	 23,084

חברות כלולות:

במסגרת הנכסים הפיננסיים הלא שוטפים:

השקעה במניות וכתבי אופציה

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 23 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ט. עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2015	2016	2017
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר

בעלי עניין / צדדים קשורים:

הכנסות מבעלי עניין וצדדים קשורים:

44,895	41,144	31,663	(1) כרטיסי טיסה
16,142	10,522	8,831	(1) הובלת מטען
830	927	1,444	הכנסות אחרות
2,674	1,580	1,561	הוצאות הפעלה:

הוצאות מכירה:

4,068	4,346	4,661	בעיקר עמלות ודמי שיווק לבעלי עניין
386	832	781	שירותי פרסום מבעלי עניין
2,680	2,499	2,033	הוצאות הנהלה וכלליות:

(1) 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.

פרטים נוספים על התאגיד

שם חברה: אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

מס' חברה ברשם: ח.צ. 520017146

כתובת: נמל תעופה בן גוריון 7015001

תאריך המאזן: 31 בדצמבר 2017

תאריך הדוח: 20 במרץ 2018

תקופת הדוח: שנת 2017

דוחות כספיים: הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2017, אלא אם צוין אחרת.

תקנה 10א: תמצית דוחות הרווח הכולל של התאגיד לפי רבעונים

להלן תמצית דוחות רווח והפסד רבעוניים לשנת 2017 באלפי דולר:

רבעון 1-3/2017	רבעון 4-6/2017	רבעון 7-9/2017	רבעון 10-12/2017	
417,691	540,859	626,133	512,315	הכנסות הפעלה
(376,808)	(433,579)	(472,933)	(465,340)	הוצאות הפעלה
40,883	107,280	153,200	46,975	רווח גולמי
(46,427)	(54,576)	(55,680)	(52,413)	הוצאות מכירה
(28,511)	(25,804)	(28,299)	(30,922)	הוצאות הנהלה וכלליות
-	45	(1)	3,227	הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו
(34,055)	26,945	69,220	(33,133)	רווח (הפסד) מפעולות רגילות
(6,345)	(6,109)	(5,734)	(6,136)	הוצאות מימון
1,369	1,460	686	307	הכנסות מימון
262	(491)	(333)	805	חלק החברה ברווחי חברות כלולות
(38,769)	21,805	63,839	(38,157)	רווח (הפסד) לפני מסים על ההכנסה
8,808	(5,400)	(14,900)	8,444	הטבת מס (מסים על ההכנסה)
(29,961)	16,405	48,939	(29,713)	רווח (הפסד) לתקופה
66	2,274	1,493	(5,712)	רווח (הפסד) בגין מדידות מחדש של הטבה מוגדרת, נטו ממס
1,039	630	(115)	213	הפרשי שער בגין תרגום פעילויות חוץ
(5,947)	(6,102)	2,995	5,392	רווח (הפסד) בגין גידור תזרימי מזומנים, נטו ממס
(3,254)	(2,727)	3,101	3,057	הפסד בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן, נטו ממס
(38,057)	10,480	56,413	(26,763)	סה"כ רווח (הפסד) כולל לתקופה

תקנה 10: שימוש בתמורות ניירות ערך

מחודש מאי 2003 (מועד תשקיף ההנפקה של החברה), לא גייסה החברה כספים על פי תשקיף. לפרטים בדבר עודפי תמורת מימוש אופציות שלא הופקדו בקופת הפיצויים, ראו ביאור 11.2 (לדוחות הכספיים).

תקנה 11: רשימת השקעות בחברות-בת ובחברות קשורות

להלן רשימת ההשקעות של החברה בתאריך הדוח על המצב הכספי בכל אחת מחברות הבת הפעילות והחברות הקשורות שלה (באלפי דולר):

שם החברה	סוג המניות / ניירות הערך ההמירים	מספר המניות המוחזקות / ניירות הערך ההמירים המוחזקים	ע.נ. כולל של המניות המונפקות	ע.נ. של המניות המוחזקות	השיעור ב-%		ערכן בדוח הכספי הנפרד של התאגיד כמשמעותו בתקנה 9	חלק בשווי המאזני ליום 31.12.2017	הלוואות לחברות מוחזקות ליום 31.12.2017
					בהון	בהצבעה			
סאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ ("סאן דור")	רגילות בנות 0.001 ש"ח	5,000	5 ש"ח	5 ש"ח	100	100	3	3	-
כתית בע"מ ("כתית")	רגילות בנות 0.0001 ש"ח	1,000	0.1 ש"ח	0.1 ש"ח	100	100	-	-	-
	נדחות בנות 0.0001 ש"ח	5,000	0.5 ש"ח	0.5 ש"ח	-	-	-	-	-
סופרסטאר הולדינג לימיטד ("סופרסטאר")	רגילות בנות 1 לישי"ט	50,000	50,000 לישי"ט	50,000 לישי"ט	100	100	(261)	1,024	763
תור אויר ישראל בע"מ ("אירטור")	רגילות א'	-	25.2 ש"ח	-	50		13	13	-
	רגילות ב'	50	10 ש"ח	5 ש"ח					
	רגילות ג'	-	64.8 ש"ח	-					
ת.מ.מ. תעשיות מזון מטוסים (נמל תעופה בן גוריון) בע"מ ("תמ"מ")	רגילות בנות 1 ש"ח	1,068	1,068 ש"ח	1,068 ש"ח	100	100	941	941	-
בורנשטיין קייטרוס אינק. ("בורנשטיין")	רגילות (ללא ע.נ.)	80,000	80,000 דולר	80,000 דולר	100	100	8,267	8,267	-
קוקפיט חדשנות בע"מ ("קוקפיט") ²	רגילות בנות 0.01 ש"ח	10,000	110.99 ש"ח	100 ש"ח	כ- 90.1%	כ- 90.1%	-	-	-

- 1 המניות המוחזקות על ידי החברה מקנות לה את הזכות להשתתף ולהצביע באסיפות הכלליות של אירטור בשיעור של 50% ולמנות מחצית מחברי הדיקטוריון שלה, ללא זכות לקבלת רווחים.
- 2 בחודש אוגוסט 2017 הוקצו לבואינג כ- 9.9% ממניות קוקפיט, זאת בתמורה להשקעה של בואינג בקוקפיט. לפרטים נוספים, ראו ביאור 21 לדוחות הכספיים.

-	4	4	50	50	-	1 ש"ח	-	0.01	אייר קונסולידטורס ישראל ("אק"י") ³
					-	11 ש"ח	-	0.1	
					5.5 ש"ח	11 ש"ח	55	0.1	
					-	10 ש"ח	-	1	
-	26,067	26,067	15	15	6,176,472 ש"ח	41,176,472 ש"ח	6,176,472	1	מסופי - מטען בע"מ ⁴ ("ממן")
-	-	-	14.2	0	1 ש"ח	7 ש"ח	1	1	חל"צ- מרכז המבקרים והמורשת של אל על בע"מ ("חברת מרכז המבקרים") ⁵

תקנה 12: שינויים בהשקעות בחברות בת ובחברות קשורות בשנת הדוח

בחודש אוגוסט 2017 הוקצו לבואינג כ- 9.9% ממניות חברת קוקפיט, זאת בתמורה להשקעה של בואינג בקוקפיט. לפרטים אודות פעילות קוקפיט ראו סעיף 9.7.2 בפרק א' (תיאור עסקי התאגיד) לדוח התקופתי וביאור 21 לדוחות הכספיים.

תקנה 13: רווח כולל (הפסד) של חברות בנות וחברות קשורות והכנסות מהן למועד הדוח על המצב הכספי

שם החברה	רווח (הפסד) לשנה	רווח (הפסד) כולל לאחר לשנה	סה"כ רווח כולל	דיבידנד שנתקבל לאחר הדוח על המצב הכספי	דיבידנד שנתקבל לאחר הדוח על המצב הכספי	ריבית שהתקבלה	דמי ניהול שהתקבלו	דמי ניהול לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
סאן דור	-	-	-	-	-	-	-	-
סופרסטאר	101	-	101	-	-	-	-	-
בורנשטיין	2,008	203	2,211	-	-	-	172	-
תמ"מ	2	(304)	(302)	-	-	-	-	-
כתית	-	-	-	-	-	-	-	-
קוקפיט	(245)	-	(245)	-	-	-	-	-
איירתור	98	-	98	-	-	-	-	-
אייר קונסולידטורס ישראל	16	-	16	-	-	-	-	-
ממן	8,689	(178)	8,511	1,138	-	-	-	-
מרכז המבקרים ⁶	-	-	-	-	-	-	-	-

התרגום של הנתונים השקליים בוצע לפי שער חליפין ממוצע לשנת 2017.

³ המניות הרגילות שבידי החברה מקנות לה את הזכות להשתתף ולהצביע באסיפות הכלליות של אק"י ולמנות מחצית מחברי הדירקטוריון שלה, ללא זכות לקבלת רווחים.

⁴ החל מיום 1 בינואר 2012 מחזיקה החברה ב- 15% מהון המניות של ממן וכן בכתבי אופציה הניתנים למימוש למניות רגילות של ממן, עד ליום 31 בדצמבר 2018, בשיעור של כ- 10% מהון המניות המונפק של ממן בדילול מלא.

⁵ בחודש מרץ 2016 הוקמה חברה לתועלת הציבור - מרכז המבקרים והמורשת של אל על בע"מ ("מרכז המבקרים"), המוחזקת על ידי החברה, באמצעות בין היתר עובדים ופורשים של החברה ואשר נתאגדה ונרשמה כחברה לתועלת הציבור. יצוין כי בכוונת החברה לפרק את חברת מרכז המבקרים כחברה לתועלת הציבור.

⁶ ראה הי"ש 5 לעיל.

תקנה 20: מסחר בבורסה

להלן פירוט בדבר הפסקות המסחר שאירעו בניירות הערך של החברה בשנת 2017 ועד ליום 13 במרץ 2018:

מועד הפסקת המסחר וחזרה למסחר (בהתאמה)	נייר ערך	סיבת הפסקת המסחר
22 בנובמבר 2017 הפסקה קצובה – המסחר חודש באותו היום	מנייה רגילה מס' נייר 1087824	פרסום הדוחות הכספיים בגין הרבעון השלישי לשנת 2017
10 בינואר 2018 הפסקה קצובה – המסחר חודש באותו היום	מנייה רגילה מס' נייר 1087824	פרסום הודעת החברה בדבר קבלת הודעת רשות ההגבלים העסקיים אודות התנגדותה לרכישת מניות ישראייר תעופה ותיירות בע"מ על ידי סאן דור

תקנה 21: תגמולים לנושאי משרה בכירה ולבעלי עניין כפי שהוכרו בדוחות הכספיים לשנת הדיווח

להלן פירוט התגמולים לחמשת בעלי התגמולים הגבוהים ביותר מבין נושאי המשרה הבכירה בחברה או בחברת בת, בין אם ניתנו על ידי החברה ובין אם ניתנו על ידי אחר, כפי שהוכרו בדוחות הכספיים לשנת הדיווח.

יובהר ויודגש כי, בחודש אפריל 2017 אישרו ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה תשלום מענקים לנושאי משרה בחברה, בגין שנת 2016. הסכומים המופיעים בטבלה להלן בגין המענקים ששולמו עבור שנת 2016 הינם הסכומים שהוכרו על פי כללי החשבונאות בשנת 2017.

לפרטים בדבר המענקים שאושרו לחמשת בעלי התגמולים הגבוהים ביותר מבין נושאי המשרה הבכירה בחברה בשנת 2016, ראו דיווח מיידי שפרסמה החברה ביום 27 באפריל 2017 (מס' אסמכתא: 2017-01-043806), הכלול בתקנה זו על דרך ההפניה.

שם ותפקיד	היקף הוועדה	שיעור החזקה בהון חברה	שכר*	תגמולים בעבור שירותים (במונחי עלות לחברה בש"ח)			סה"כ לפי שהוכר בשנת 2017 (ש"ח)
				מענקים שהוכרו בשנת 2017	תשלום מבוסס מניות / דמי ניהול / דמי ייעוץ / עמלה	אחר	
דוד מימון מנכ"ל לשעבר	100%	-	2,232,769	600,000 בגין שנת 2016 ראו הערה (1)	לא רלוונטי	-	2,832,769
דגנית פלטי סמנכ"ל כספים	100%	-	1,444,731	372,600 בגין שנת 2016 ראו הערה (2)	לא רלוונטי	-	1,817,331
הראל חלמיש סמנכ"ל מבצעים	100%	-	1,814,289	-	לא רלוונטי	-	1,814,289
יהודית גריסרו סמנכ"ל משאבי אנוש ומינהל	100%	-	1,318,680	351,000 בגין שנת 2016 ראו הערה (4)	לא רלוונטי	-	1,669,680
גוון אוסישקין מנכ"ל (סמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים בשנת 2017)	100%	-	1,245,827	395,000 בגין שנת 2016 ראו הערה (5)	לא רלוונטי	-	1,640,827

* תגמול בגין "שכר" בטבלה לעיל, הינו במונחי עלות לחברה וכולל תנאים נלווים לשכר, כגון החזקת רכב, תנאים סוציאליים, הפרשות אקטואריות בשל סיום יחסי עובד מעביד וכל הכנסה שנוקפה לשכר בשל מרכיב שהוענק לעובד. לא כולל החזר הוצאות אש"ל בגין שהות בחו"ל לצרכי העבודה.

שכרם של נושאי המשרה צמוד למדד המחירים לצרכן ומתעדכן אחת לשנה. החברה מעניקה לנושאי המשרה רכב וכן נושאת בכל ההוצאות הכרוכות בשימוש ובאחזקת הרכב (לרבות גילום). כמו כן, נושאי המשרה זכאים לטלפון, טלפון נייד, ימי חופשה, דמי מחלה והבראה, מענק ביגוד, ביטוח מנהלים/פנסיה וקרן השתלמות כמקובל.

בשנת 2017 חלה מדיניות תגמול נושאי משרה בכירה בחברה לשנים 2017 עד 2019 כולל, כפי שאושרה על ידי אסיפת בעלי המניות של החברה ביום 1 בדצמבר 2016 ("מדיניות התגמול"). לפרטים ראו דוח זימון אסיפה מיום 27 באוקטובר 2016 (מספר אסמכתא: 2016-01-068523) אליו צורפה מדיניות התגמול.

**** יצוין כי על פי מדיניות התגמול, הסכום ששולם לנושאי משרה בגין שנת 2016 עמד על סך של 70% בלבד מתוך הסכום המירבי כאשר חלק מן המענק - בשיעור של 30% - מהווה מענק נדחה, אשר ישולם לנושא המשרה אם בתום תקופה של 3 שנים (2016 עד 2018 - "התקופה הקובעת") תשיג החברה רווח מאוחד מצטבר לפני מס (לאחר הפרשה למענקים) גדול או שווה לסך של 60 מיליון דולר. לפיכך, חלק מהמענק המופיע בטבלה מהווה מענק נדחה אשר לא שולם בפועל לנושאי המשרה ואשר ישולם בכפוף לעמידה בתנאים הקבועים בה וכאמור לעיל.**

דירקטוריון החברה בחן וקבע, כי תנאי הכהונה של נושאי המשרה בחברה המפורטים בתקנה 21, תואמים את מדיניות התגמול.

(1) דוד מימון

מר דוד מימון כיהן כמנכ"ל החברה החל מיום 20 במרץ 2014 ועד ליום 15 בפברואר 2018. לפרטים בדבר הסכם העסקתו של מנכ"ל החברה לשעבר, ראו ביאור 23 לדוחות הכספיים ודוח זימון אסיפת בעלי מניות שפרסמה החברה ביום 23 במרץ 2016 (מספר אסמכתא 012522-01-2016).

מענק שנתי – בגין שנת 2016, אושר למנכ"ל החברה מענק שנתי בסך של 3,000,000 ש"ח ("מענק 2016"). בדוחות הכספיים של החברה **לשנת 2016**, הכירה החברה, בהתאם לכללי החשבונאות, בסך של 2,400,000 ש"ח מתוך מענק 2016 ולפיכך הם אינם כלולים בטבלה לעיל (כאשר 2,100,000 ש"ח מתוכם שולמו למנכ"ל בשנת 2017). יתרת סך מענק 2016, בסך של 600,000 ש"ח, הינו הסכום המופיע בטבלה לעיל, אשר הוכר בדוחות הכספיים של החברה **לשנת 2017** ושולם בשנת 2018 עם סיום כהונתו. בהתאם, בשנת 2018 שולם למנכ"ל החלק הנדחה בגין שנת 2016 בסך של 900,000 ש"ח. בגין שנת 2017, לא היה זכאי המנכ"ל היוצא למענק שנתי תלוי תוצאות.

מענק מיוחד – ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה אישרו ביום 19 במרץ 2018 וביום 20 במרץ 2018, בהתאמה, תשלום מענק מיוחד ובשיקול דעת למנכ"ל החברה היוצא, מר דוד מימון, בסכום של 3 חודשי שכר בסיס, וזאת בהתאם למדיניות התגמול. סך המענק המיוחד שאושר למר דוד מימון עומד על 391,560 ש"ח (השווה לסך של 3 חודשי שכר בסיס).

עם סיום העסקתו של מר מימון בחברה, זכאי מר מימון לתנאים הקבועים בהסכם העסקתו. בנוסף, אישרו וועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה למר מימון: (א) הקדמת תשלום החלק הנדחה של מענק 2016 (בסך כולל של 900,000 ש"ח כאמור לעיל); (ב) פדיון 108 ימי חופשה על פי שכרו האחרון של מר מימון כמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים בחברה (שכר ברוטו בסך של כ- 76 אלפי ש"ח) וזאת בנוסף ל- 53 ימי חופשה (שווי ערך ל- 44 ימי עבודה) שנצברו לזכותו כמנכ"ל החברה (שהינם מקסימום הצבירה על פי הסכם העסקתו) שיהיו ניתנים למימוש (כולל נלוות) בתום תקופת ההודעה המוקדמת על פי הסכם ההעסקה עם מר מימון, לפי שכרו האחרון כמנכ"ל (שכר ברוטו בסך של כ- 130 אלפי ש"ח). יצוין כי פדיון ימי החופשה למר מימון שנצברו לזכותו בהיותו סמנכ"ל בחברה אושרו על בסיס חוות דעת משפטית שקיבלה החברה בקשר לזכאותו בהתאם להוראות הסכמי ההעסקה של מר מימון בחברה כסמנכ"ל וכמנכ"ל והנוהג הקיים בחברה בדבר פדיון ימי חופשה ללא מגבלת צבירה. ההתחייבות בגין ימי החופשה מוכרת בדוחות הכספיים של החברה באופן שוטף.

(2) דגנית פלטי

גב' פלטי מכהנת כסמנכ"ל כספים בחברה החל מיום 20 במרץ 2014. יצוין כי סכום המענק אשר אושר בגין שנת 2016 עומד על סך של 414,000 ש"ח. הסכום אשר מופיע בטבלה לעיל מהווה 90% מסכום זה (בסך של 372,600 ש"ח), המהווים סיכום של 70% מתוך המענק, כפי ששולם לגב' פלטי בשנת 2017 וכפי שהוכרו באותה שנה (בסך של 289,800 ש"ח) וכן 20% מתוך המענק וזאת בגין חלק מהמענק הנדחה כפי שהוכרו בדוחות הכספיים לשנת 2017 (בסך של 82,800 ש"ח). בהתאם לכללי החשבונאות, 10% מן המענק טרם הוכר בדוחות הכספיים ולפיכך אינו מופיע בטבלה לעיל. לפרטים נוספים ראו ביאור 23 לדוחות הכספיים.

(3) הראל חלמיש

מר חלמיש מכהן כסמנכ"ל מבצעים החל מיום 16 בדצמבר 2016. בטרם מונה לתפקיד זה שימש מר חלמיש כקברניט בצי מטוסי הבואינג 747-400 של החברה.

(4) יהודית גריסרו

גב' יהודית גריסרו מכהנת כסמנכ"ל משאבי אנוש ומינהל החל מחודש יוני 2017, כאשר לפני כן כיהנה כסמנכ"ל לקוחות ושירות של החברה. יצוין כי סכום המענק אשר אושר בגין שנת 2016 עומד על סך של 390,000 ש"ח. הסכום אשר מופיע בטבלה לעיל מהווה 90% מסכום זה (בסך של 351,000 ש"ח), המהווים סיכום של 70% מתוך המענק, כפי ששולם לגב' גריסרו בשנת 2017 וכפי שהוכרו באותה שנה (בסך של 273,000 ש"ח) וכן 20% מתוך המענק וזאת בגין חלק מהמענק הנדחה כפי שהוכרו בדוחות הכספיים לשנת 2017 (בסך של 78,000 ש"ח). בהתאם לכללי החשבונאות, 10% מן המענק טרם הוכר בדוחות הכספיים ולפיכך אינו מופיע בטבלה לעיל.

(5) גונן אוסישקין

מר גונן אוסישקין מכהן כסמנכ"ל החברה החל מיום 15 בפברואר 2018, כאשר מיום 1 בינואר 2017 ועד למועד זה כיהן כסמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים. בשנת 2016 כיהן מר אוסישקין כמנהל אסטרטגיה ופיתוח עסקי של החברה. יצוין כי המענק המופיע בטבלה לעיל הינו בגין שנת 2016 ומשקף את מלוא המענק אשר אושר למר אוסישקין, מבלי שנוכה ממנו חלק נדחה כלשהו בהתאם למדיניות התגמול של החברה, זאת מאחר ובתקופה זו לא כיהן מר אוסישקין כנושא משרה בכירה בחברה ולכן מדיניות התגמול לא חלה עליו במהלך תקופה זאת.

להלן פירוט התגמולים אשר ניתנו על ידי החברה לכל בעל עניין בתאגיד, אשר שולמו לו על ידי החברה או על ידי חברת בת, והוא אינו נמנה בטבלאות לעיל:

סה"כ	תגמולים בעבור שירותים (במונחי עלות לחברה בש"ח)							פרטי מקבל התגמולים			
	אחר	עמלה	דמי ייעוץ	דמי ניהול	תשלום מבוסס מניות	מענק שהוכר בשנת 2017	שכר	שיעור החזקה בהון חברה	היקף המשרה	תפקיד	שם
626,815	*53,515			573,300					חלקית 70%	יו"ר הדירקטוריון	אלי דפס *
441,005	**68,785			372,220		216,000 בגין שנת 2016 **		-	חלקית 40%	יו"ר הדירקטוריון לשעבר	עמיקם כהן**

* מר אלי דפס מונה כדירקטור בחברה בחודש נובמבר 2015 והחל מחודש יוני 2017 מכהן כיו"ר דירקטוריון החברה במקום מר עמיקם כהן. שירותי הניהול הניתנים על ידי מר דפס הינם בהיקף משרה שלא יפחת מ- 70%. מר דפס זכאי להטבות בקבלת כרטיסי טיסה מהחברה. ההתקשרות עם מר דפס בהסכם השירותים הינה עד ליום בו יחדל לכהן כיו"ר הדירקטוריון של החברה מכל סיבה שהיא. כמו כן, הסכם השירותים ניתן לביטול בכל עת על ידי כל אחד מהצדדים, מכל סיבה שהיא, בהודעה מראש ובכתב של 90 ימים. על פי הסכם השירותים, המענק השנתי למר דפס הינו בשיעור שלא יעלה על 90% מגובה המענק לו זכאי המנכ"ל (בהתאם להיקף המשרה של 70%), זאת בכפוף למדיניות התגמול.

לפרטים נוספים בדבר תנאי ההתקשרות עם מר דפס כיו"ר דירקטוריון, ראו דוח זימון אסיפת בעלי מניות מיום 24 במאי 2017 (מספר אסמכתא: 2017-01-052647) וכן ביאור 23 לדוחות הכספיים.

הסכום המופיע בעמודה "אחר" הינו בגין גמול דירקטורים אשר שולם למר דפס כגמול דירקטור בגין כהונתו כדירקטור בחברה, טרם מינויו כיו"ר הדירקטוריון, בסך של 39,477 ש"ח, וכן בגין שווי הטבת כרטיסי טיסה (לא כולל המס החל על הדירקטור) בסך של 14,038 ש"ח.

****** מר עמיקם כהן כיהן כיו"ר דירקטוריון החברה עד לחודש מאי 2017. לפרטים בדבר תנאי ההתקשרות עם מר עמיקם כהן בתקופת כהונתו כיו"ר דירקטוריון ראו ביאור 23 לדוחות הכספיים. סכום המענק המופיע בטבלה לעיל הינו בגין המענק ששולם למר כהן עבור שנת 2016 עבור החלק שהוכר, על פי כללי החשבונאות, בשנת 2017. יצוין כי סך המענק אשר אושר למר עמיקם כהן בגין שנת 2016 עמד על 1,080,000 ש"ח (המשקפים את מלוא המענק אשר אושר לשלם לו בגין שנת 2016). מלוא המענק שולם בשנת 2017 עקב סיום כהונתו של מר כהן כיו"ר הדירקטוריון. הסכום המופיע בעמודה "אחר" הינו בגין גמול דירקטורים אשר שולם למר כהן כגמול דירקטור בגין כהונתו כדירקטור בחברה, לאחר סיום כהונתו כיו"ר הדירקטוריון, בסך של 50,028 ש"ח, וכן בגין שווי הטבת כרטיסי טיסה (לא כולל המס החל על הדירקטור) בסך של 18,757 ש"ח.

סה"כ גמול הניתן לדירקטורים והוצאות נלוות, שאינם חורגים מהמקובל, אשר שולמו בגין שנת 2017 לדירקטורים של החברה, לרבות שווי כרטיסי טיסה של החברה שמומשו על ידי כל הדירקטורים הזכאים בשנת הדוח (למעט גמול ליו"ר הדירקטוריון הנוכחי וליו"ר הדירקטוריון לשעבר, המפורטים בטבלה לעיל), הינו כ- 1,835 אלפי ש"ח. לפרטים בדבר אישור האסיפה הכללית להענקת כרטיסי טיסה לדירקטורים ראו ביאור 23 לדוחות הכספיים.

תקנה 21א': השליטה בתאגיד

בעלי השליטה בחברה, נכון למועד הדוח, כהגדרת מונח זה בסעיף 1 לחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 ("חוק ניירות ערך") הינם:

- (א) כנפיים אחזקות בע"מ, מכוח החזקותיה ב-35.3% מהון המניות המונפק של החברה.
- (ב) ה"ה דוד בורוביץ ותמר מוזס-בורוביץ, המחזיקים במניות כנפיים כמפורט בטבלה להלן, ואשר רשאים למנות את רוב חברי הדירקטוריון של כנפיים, וזאת על-פי הסכמי בעלי מניות בכנפיים.

המפורטים להלן נחשבים אף הם לבעלי שליטה בכנפיים: ה"ה ישראל בורוביץ⁷ (ה"ה דוד בורוביץ, תמר מוזס-בורוביץ וישראל בורוביץ יכוננו להלן במאות: "יחיד קבוצת בורוביץ"), סופיה קימרלינג, כרמל אילן ודפנה ארנון, וזאת מכוח היותם צד להסכמי בעלי מניות בכנפיים, כמפורט להלן.

תיאור הבעלות בכנפיים - בעלת שליטה בחברה

למיטב ידיעת החברה ועל פי דיווחי כנפיים נכון ליום 31 בדצמבר 2017, ההחזקות במניות כנפיים הינן כדלקמן:

⁷ ביום 4 בינואר 2015 נחתם הסכם למכירת מניות בין ישראל בורוביץ (בעצמו וכן באמצעות חברה בבעלותו המלאה, ישראל בורוביץ החזקות בע"מ) לתמר מוזס השקעות בע"מ (חברה בבעלותה המלאה של תמר מוזס בורוביץ) במסגרתו, בין היתר, העניק ישראל בורוביץ לתמר מוזס השקעות בע"מ אופציה לרכישת 792,291 מניות כנפיים שהיו בבעלותו, בכפוף לתנאים מסוימים שנקבעו בהסכם. במסגרת הסכם זה העניק ישראל בורוביץ לתמר מוזס השקעות בע"מ ולתמר מוזס בורוביץ ייפוי כח בלתי חוזר להצביע בגין מניות האופציה לעיל עד למועד פקיעת האופציה (לכל המאוחר ביום 31 בדצמבר 2017). בהמשך לכך נמסר לכנפיים כי פועל יוצא מההסכם למכירת מניות כנפיים ומכירתן בפועל הינו פקיעת ההסכם הקודם בין בעלי המניות הרלוונטיים (דוד בורוביץ ותמר מוזס-בורוביץ מחד וישראל בורוביץ מאידך). ביום 1 בינואר 2018 פקעה האופציה שניתנה לגבי תמר מוזס בורוביץ כאמור לעיל וכן פקע באותו מועד תוקפו של ייפוי הכח הבלתי חוזר שהעניק לה ישראל בורוביץ להצביע בגין מניותיו כאמור לעיל.

שם המחזיק		מספר מניות כנפיים רגילות בנות 1.00 ע.ג. כ"א, ני"ע 543017		שיעור החזקה (ללא דילול) ⁸		שיעור החזקה (בדילול מלא) ⁹	
				% הון	% הצבעה	% הון	% הצבעה
בורוביץ תמר ¹⁰		3,654,008.30		22.50	22.68	21.37	21.53
בורוביץ דוד ¹¹		1,579,836		9.73	9.80	9.24	9.31
בורוביץ ישראל ¹²		472,285		2.91	2.93	2.76	2.78
אילן כרמל ¹³		1,120,302.55		6.90	6.95	6.55	6.60
ארנון דפנה ¹⁴		863,760.20		5.32	5.36	5.05	5.09
קימירלינג סופיה		946,544		5.83	5.87	5.54	5.58
לוי יהודה ¹⁵		4,411.90		0.03	0.03	0.03	0.03
The Zabłudowicz Trust ¹⁶		2,184,019		13.45	13.55	12.77	12.87
פוקס יוסי ¹⁷		2,396		0.01	0.01	0.01	0.01

- ⁸ יצוין כי ההבדל בין השיעור בהון לשיעור בהצבעה נובע מקיומן של 128,353 מניות רדומות המוחזקות ע"י כנפיים.
- ⁹ שיעורי ההחזקה בהון ובכוח ההצבעה (בדילול מלא) בטבלאות לעיל, הינם בהנחה תיאורטית של הקצאת מניה רגילה אחת בגין כל כתב אופציה שהוענק לנושאי משרה בכנפיים; אולם בפועל, ככל שימומשו כתבי האופציה, הקצאת המניות תהא בכמות המשקפת את סכום ההטבה הגלום בכתבי האופציה (מימוש על בסיס "מזומן בלבד"), בהתאם לתנאי תכנית ההקצאה לפיה הוקצו.
- ¹⁰ המחזיקה מכהנת כסגנית יו"ר דירקטוריון החברה. המחזיקה מסרה, כי היא מחזיקה בניירות הערך באמצעות תמר מוזס השקעות בע"מ, חברה בבעלותה המלאה. המחזיקה הינה רעייתו של דוד בורוביץ וגיסתו של ישראל בורוביץ. יצוין כי ביום 7 בינואר 2018 רכשה הגבי תמר מוזס בורוביץ מישראל בורוביץ 105,580 מניות של כנפיים, בדרך של מימוש אופציה (ביום 31.12.2017) שניתנה לה על ידי מר ישראל בורוביץ (ראו ה"ש 7 לעיל). כן יצוין כי ביום 1 בינואר 2018 פקעה האופציה שנתן ישראל בורוביץ לגבי תמר מוזס בורוביץ לרכישת יתרת מניותיו וכן פקע ייפוי הכוח שהעניק לה להצבעה מכוח מניותיו - לפרטים ראו ה"ש 7 לעיל.
- ¹¹ המחזיק מסר, כי הוא מחזיק בניירות הערך באמצעות בי אמ גיי (בורוביץ מוזס גרופ) בע"מ, חברה בבעלותו המלאה, למעט מניה אחת המוחזקת על ידו במישרין. המחזיק הינו אחיו של ישראל בורוביץ ובעלה של תמר בורוביץ.
- ¹² המחזיק מסר, כי הוא מחזיק בניירות הערך הן במישרין והן באמצעות ישראל בורוביץ החזקות בע"מ, חברה בבעלותו המלאה. המחזיק הינו אחיו של דוד בורוביץ וגיס לתמר בורוביץ. יצוין כי ביום 7 בינואר 2018 רכשה הגבי תמר מוזס בורוביץ מישראל בורוביץ 105,580 מניות של כנפיים, בדרך של מימוש אופציה שניתנה לה על ידי מר ישראל בורוביץ (ראו ה"ש 7 לעיל). כן יצוין כי ביום 1 בינואר 2018 פקעה האופציה שנתן ישראל בורוביץ לגבי תמר מוזס בורוביץ לרכישת יתרת מניותיו וכן פקע ייפוי הכוח שהעניק לה להצבעה מכוח מניותיו - לפרטים ראו ה"ש 7 לעיל.
- ¹³ המחזיקה הינה אשתו של ערן אילן, דירקטור בכנפיים, ואחותה של ארנון דפנה. המחזיקה מסרה כי הינה מחזיקה בניירות הערך הן במישרין והן באמצעות חברת כרמל אילן אחזקות בכנפיים בע"מ, חברה בבעלותה המלאה.
- ¹⁴ המחזיקה הינה אחותה של כרמל אילן וגיסתו של ערן אילן, דירקטור בכנפיים. המחזיקה מסרה כי הינה מחזיקה בניירות הערך הן במישרין והן באמצעות חברת דפנה ארנון אחזקות בכנפיים בע"מ, חברה בבעלותה המלאה.
- ¹⁵ המחזיק מסר כי הוא מחזיק בניירות הערך באמצעות חברת א.ל. נכסי תעופה בע"מ, שהינה חברה פרטית אשר הונה המונפק מחזק החל מיום 28 בנובמבר 2016 במלואו על ידי נכסי לויים בע"מ, חברה בשליטתם ובבעלותם המלאה של עו"ד יהודה (יו"ד) לוי, המכהן כסגן יו"ר דירקטוריון אל על וכדירקטור בכנפיים, ורעייתו (טרם כך הוחזקה א.ל. נכסי תעופה בע"מ בחלקים שווים על ידי נכסי לויים בע"מ ועל ידי Miella Venture Partners, Inc, חברה בבעלות מלאה של נאמנות זרה שמוטביה הינם בני משפחת אפי ארזי). בהתאם, שם המחזיק לעיל שונה באותו מועד ליהודה לוי חלף א.ל. נכסי תעופה בע"מ.
- ¹⁶ המחזיקה מסרה כי The Zabłudowicz Trust הינה נאמנות הרשומה בליכטנשטיין (מס' נאמנות 4-506.639-0001-FL), אשר פו"ו זבלודוביץ הינו הנהנה העיקרי שלה; The Zabłudowicz Trust מחזיקה במניות כנפיים באמצעות טמרס אחזקות כנפיים בע"מ, חברה בבעלות מלאה של חברת טמרס ישראל השקעות בע"מ, אשר הינה חברה בבעלות מלאה (באופן עקיף) של The Zabłudowicz Trust. בחודש אוגוסט 2013 נכנסה לתוקפה ההחייבות חד צדדית שניתנה על ידי יחיד קבוצת בורוביץ וחברות פרטיות בשליטתן (להלן בסעיף זה: "קבוצת בורוביץ") לטמרס לפיה בכל אסיפה כללית של כנפיים אשר על סדר יומה יעמוד מינוי דירקטורים, יצביעו בגין כל מניות כנפיים שתהיינה בבעלותם במועד הקובע להצבעה שנקבע לכל אסיפה כאמור, בעד מינוי דירקטור אחד שיומלץ על ידי טמרס, ובלבד שהוא (א) עומד בכל דרישות הכשירות על פי כל דין; ו- (ב) קבוצת בורוביץ לא תתנגד לזהותו. קבוצת בורוביץ תהיה רשאית להתנגד לזהות מועמד לדירקטוריון כאמור בפסקת משנה (ב) לגבי לא יותר משני מועמדים בשנה, והודיעה לטמרס מראש על שמות מועמדים שלהם לא תתנגד. תוקף ההתחייבות הנ"ל של קבוצת בורוביץ יפקע במועד הראשון מבין המועדים הבאים: (1) המועד הראשון בו שיעור החזקת טמרס בהון המניות המונפק של כנפיים יפחת מ-13%; (2) המועד הראשון בו קבוצת בורוביץ תחזל מלהיות בעלת שליטה בכנפיים (כהגדרת "שליטה" בחוק ניירות ערך); ו- (3) המועד הראשון בו מר פו"ו זבלודוביץ או מי מיורשיו יחדלו להיות הנהנים (beneficiary) העיקריים של טמרס. כמו כן קבוצת בורוביץ תפעל לכינוס אסיפה כללית במקרה בו יידרש מינוי או החלפה של דירקטור שיומלץ ע"י טמרס, ויצביעו באסיפה זו כאמור לעיל. נכון למועד דוח זה מכהן מר עמי אראל כדירקטור בכנפיים מטעם טמרס.

שם המחזיק		מספר מניות כנפיים רגילות בנות 1.00 ע.ג. כ"א, ני"ע 543017		שיעור החזקה (ללא דילול) ⁸		שיעור החזקה (בדילול מלא) ⁹	
				% הון	% הצבעה	% הון	% הצבעה
כנפיים אחזקות בע"מ		128,353		0.79	--	0.78	--
הפניקס אחזקות בע"מ ¹⁸		835,796		5.15	5.19	4.89	4.93
אקסלנס השקעות בע"מ בע"מ ¹⁹		75,803.16		0.47	0.47	0.44	0.45
אלטשולר שחם בע"מ - קרנות נאמנות ²⁰		855,674		5.27	5.31	5.00	5.04
נץ גידור בע"מ (שותף כללי) ²¹		1		0.00	0.00	0.00	0.00

להלן ההסכמים הקיימים, למיטב ידיעת החברה, בין בעלי המניות בכנפיים ביחס להפעלת זכויותיהם מכוח החזקותיהם בכנפיים, נכון למועד פרסום הדוח:

הסכמי בעלי מניות בכנפיים

על-פי הסכם בעלי מניות מיום 22.11.1993 (כפי שתוקן ביום 27.5.2004), אשר הצדדים לו נכון למועד דוח זה הינם יחידי קבוצת בורוביץ, סופיה קימרלינג (להלן בסעיף זה: "קימרלינג"), ילדיו של דוד בורוביץ (אמיר בורוביץ, נמרוד

¹⁷ המחזיק הינו דירקטור בכנפיים. המחזיק מסר כי הוא מחזיק כמו כן ב-27,472 מניות רגילות של החברה המהוות כ-0.006% מהון המניות המונפק של החברה (עם וללא דילול). ניירות הערך בכנפיים ובחברה מוחזקים על ידי בניו של הדירקטור יוסי פוקס, אשר בהתאם לחוק ניירות ערך רואים אותם כאדם אחד לעניין זה.

¹⁸ המחזיק הינו חבר בקבוצת דיווח מוסדית, אשר כוללת חברות בקבוצת דלק בע"מ, בקבוצת הפניקס אחזקות בע"מ וכן חברות בקבוצת אקסלנס השקעות בע"מ. ההחזקות לעיל כוללות החזקות בחשבון נוסטרו ובחשבונות ביטוח חיים משתתף ברווחים. המחזיק החזיק כמו כן, נכון ליום 31.12.2017 כמו כן ב-1,848,000 אגרות חוב (סדרה ז') של כנפיים (המהוות כ-1.19% מסדרה זו) באמצעות חשבונות בביטוח חיים משתתף ברווחים; ובמניות של החברה, לפי הסדר הבא: (א) חשבון נוסטרו - 750,000 מניות רגילות של החברה המהוות כ-0.15% מהון המניות המונפק של החברה (עם וללא דילול); (ב) הפניקס אחזקות בע"מ - משתתף ברווחים - 230,191 מניות רגילות של החברה המהוות כ-0.05% מהון המניות המונפק של החברה (עם וללא דילול); (ג) שותפות מניות ישראל- 25,375,986 מניות רגילות של החברה המהוות כ-5.12% מהון המניות המונפק של החברה (עם וללא דילול); (ד) שותפות ת"א 125 - 1,052,787 מניות רגילות של החברה המהוות כ-0.21% מהון המניות המונפק של החברה (עם וללא דילול); (ה) אקסלנס גמל בע"מ - 18,341 מניות רגילות של החברה המהוות כ-0.004% מהון המניות המונפק של החברה (עם וללא דילול).

¹⁹ המחזיק הינו חבר בקבוצת דיווח מוסדית, אשר כוללת חברות בקבוצת דלק בע"מ, בקבוצת הפניקס אחזקות בע"מ וכן חברות בקבוצת אקסלנס השקעות בע"מ. ההחזקות לעיל כוללות החזקות בחברות לניהול קרנות להשקעות משותפות בנאמנות ובמניפק מוצרי מדדים. קבוצת אקסלנס השקעות בע"מ הינה בעלת עניין בכנפיים מכוח אחזקות. המחזיק החזיק כמו כן, נכון ליום 31.12.2017, ב-4,326,724.85 אגרות חוב (סדרה ז') של כנפיים (המהוות כ-2.78% מסדרה זו) באמצעות חברות לניהול קרנות להשקעות משותפות בנאמנות; וב-318,171 מניות רגילות של החברה (המהוות כ-0.06% מהון המניות המונפק של החברה).

²⁰ המחזיק הינו חבר בקבוצת דיווח מוסדית, אשר כוללת חברות בקבוצת אלטשולר-שחם בע"מ. החזקות לעיל כוללות החזקות בחברות לניהול קרנות להשקעות משותפות בנאמנות. קבוצת אלטשולר שחם בע"מ הינה בעלת עניין בכנפיים מכוח אחזקות. כפי שנמסר לכנפיים, חלק מבעלי השליטה באלטשולר שחם בע"מ (בעלת השליטה בקבוצת הדיווח המוסדית), הינם גם בעלי שליטה בחברות שהינן שותף כללי במספר שותפויות שעוסקות בניהול קרנות גידור. המחזיק החזיק כמו כן, נכון ליום 31.12.2017, ב-8,808,314 מניות רגילות של החברה (המהוות שיעור החזקה של כ-1.77% מהונה המונפק והנפרע של החברה (עם וללא דילול)). כמו כן, לאלטשולר שחם ישנן גידור בע"מ (שותף כללי) החזקה, נכון ליום 31.12.2017, של 668,500 מניות רגילות של החברה (המהוות 0.13% מהונה המונפק והנפרע של החברה (עם וללא דילול)).

²¹ המחזיק הינו חבר בקבוצת דיווח מוסדית, אשר כוללת חברות בקבוצת אלטשולר שחם בע"מ. כפי שנמסר לכנפיים, חלק מבעלי השליטה באלטשולר-שחם בע"מ (בעלת השליטה בקבוצת הדיווח המוסדית) הינם גם בעלי השליטה במספר קרנות גידור, בהן אלטשולר שחם נץ גידור בע"מ. אלטשולר שחם נץ גידור בע"מ הינה השותף הכללי בשותפות שעוסקת בניהול קרן גידור. יובהר, כי האחזקות המופיעות תחת אלטשולר שחם נץ גידור בע"מ, כמפורט לעיל, הינן אחזקות של השותפות שאלטשולר שחם נץ גידור בע"מ הינה השותף הכללי בהן. קבוצת אלטשולר שחם בע"מ הינה בעלת עניין בכנפיים מכוח אחזקות. המחזיק החזיק כמו כן, נכון ליום 31.12.2017, ב-400,000 אגרות חוב (סדרה ז') של כנפיים (המהוות כ-0.26% מסדרה זו) וכן, כפי שמסרה כנפיים לחברה, 1 מניה רגילה של החברה.

בורוביץ ומיה בורוביץ²² וכן בנותיו של יגאל ארנון (כרמל אילן ודפנה ארנון) (שתיהן יכונן להלן יחדיו: "יחיד ארנון"), הוסכם כי הצדדים יפעילו את כוח ההצבעה שלהם בכפיים על מנת שבכל עת ימונו לדיקטוריון כפיים שמונה לדיקטוריון שיומלצו על-ידי הצדדים בהתאם לרשימה שתיקבע על-ידם, כמפורט להלן²³. כן כולל ההסכם הוראות בדבר זכות סירוב ראשונה ומינוי יו"ר לדיקטוריון ומנכ"ל כפיים, כמפורט להלן. (להלן בסעיף זה: "הסכם בעלי המניות").

מינוי לדיקטוריון בכפיים

רשימה זו תגובש על ידי הצדדים להסכם בעלי המניות, כמפורט להלן:

- (1) יחיד קבוצת בורוביץ יהיו זכאים לכלול שישה (6) לדיקטוריון ברשימה;
- (2) יחיד ארנון וקימרינג, כל אחד מהם, יהא זכאי לכלול לדיקטוריון אחד ברשימה;
- (3) בהקשר זה הוסכם, כי במידה והחזקותיה של קימרינג פחתו אל מתחת לשיעור של 5% מהון המניות המונפק והנפרע של כפיים, תהא ליחיד קבוצת בורוביץ הזכות לדרוש בהודעה בכתב לקימרינג את ביטול זכותה לכהונת לדיקטור או למינוי לדיקטור. במקרה כאמור בו ניתנה ההודעה מצד יחיד קבוצת בורוביץ תתפטר קימרינג (או הדיקטור אשר מונה על-ידה) והזכאות למנות לדיקטור במקום זה אשר פוטר כאמור, תועבר ליחיד קבוצת בורוביץ. התפטרות קימרינג מדיקטוריון כפיים כתוצאה מדרישת בורוביץ, אזי קימרינג לא תהיה מחויבת להפעיל את זכות ההצבעה שלה בנוגע למינוי לדיקטוריון בכפיים מטעם יתר הצדדים להסכם בעלי המניות, כאמור לעיל. כמו כן, התפטרות קימרינג מדיקטוריון כפיים כתוצאה מדרישת יחיד קבוצת בורוביץ, כאמור לעיל, אזי לא תחול עליה זכות הסירוב הראשונה כלפי יחיד קבוצת בורוביץ, המפורטת להלן.
- (4) פחתו החזקותיהם של יחיד ארנון (יחדיו) אל מתחת לשיעור של 5% ממניות כפיים, תתבטל זכאותם למינוי לדיקטור לדיקטוריון כפיים וזכאותם למינוי לדיקטור כאמור תועבר לקבוצת בורוביץ.
- (5) הצדדים יצביעו יחד כנגד פיטורי לדיקטור שמונה על-פי ההסכם, אלא אם כן ביקש הצד שהכניסו לרשימה לפטרו. ביקש צד שמינה לדיקטור שפוטר למנות לדיקטור אחר במקומו, יפעילו הצדדים את כוח הצבעתם על מנת לבצע מינוי כאמור.

מינוי יו"ר ומנכ"ל כפיים

בכפוף לכל דין, הצדדים להסכם יפעלו באופן שליו"ר לדיקטוריון כפיים וכן למנכ"ל כפיים ימונה אדם אשר הומלץ לתפקיד זה על-ידי יחיד קבוצת בורוביץ.

זכות סירוב ראשונה

יחיד ארנון ו/או קימרינג העניקו לקבוצת בורוביץ זכות סירוב ראשונה לרכוש מהם את מניותיהם בכפיים אם וכאשר יפחת שיעור ההחזקה של כל אחד מהם אל מתחת ל- 5% מהון המניות המונפק והנפרע של כפיים. זכות הסירוב הראשונה כאמור לא תחול על העברה או מכירה של מניות על-ידי יחיד ארנון ו/או קימרינג ל"נעבר מורשה" אשר הנו בן/בת זוגו הנשוי לצד להסכם ו/או ילדיו הבגירים (להלן: "נעבר מורשה"), ובלבד שנעבר מורשה כאמור ימסור את אישורו להתחייבויות המעביר על-פי ההסכם.

²² נכון למועד הדוח ולמיטב ידיעת החברה, ילדיו של דוד בורוביץ אינם בעלי מניות בכפיים.

²³ יצוין כי על-פי תקנון ההתאגדות של כפיים, לדיקטוריון כפיים יכולות לא פחות מ- 3 לדיקטוריון ולא יותר מ- 14. נכון לתאריך פרסום הדוח מכהנים בדיקטוריון כפיים 12 לדיקטוריון הכוללים שלושה לדיקטוריון חיצוניים.

הסכם בין BMG לתמר מוזס-בורוביץ

למיטב ידיעת החברה, בהסכם שנחתם בין BMG ודוד בורוביץ מחד, ותמר מוזס-בורוביץ, מאידך, מינוי הדירקטורים בכנפיים שבורוביץ-מוזס זכאים למנות מעת לעת (לפי הסכם בעלי המניות כאמור לעיל), מתבצע על-פי הסדר ביניהם, הכולל גם הוראות לעניין זכות סירוב ראשונה וזכות הצטרפות.

תקנה 22: עסקאות עם בעלי שליטה

לפירוט, לפי מיטב ידיעת החברה, בדבר עסקאות עם בעלי שליטה או שלבעל השליטה יש עניין אישי באישורן, אשר החברה התקשרה בהן בשנת הדיווח או עד למועד הגשת הדוח או שהן עדיין בתוקף במועד הדוח, ראו ביאור 23 לדוחות הכספיים.

תקנה 24: החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה

לפירוט החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה נכון ליום 31 בדצמבר 2017, ראו דוח מיידי על מצבת החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה שפורסמה על ידי החברה ביום 7 בינואר 2018 (מספר אסמכתא: 2018-01-002551).

כמו כן, להלן פירוט החזקות בעלי עניין בחברה במניות וני"ע אחרים של החברה ושל חברות מוחזקות של החברה שפעילותן מהותית לפעילות החברה, בתאריך 13 במרץ 2018:

שם בעל העניין	נייר הערך	כמות	שיעור ההחזקה (%)	
			הון	הצבעה
כנפיים אחזקות בע"מ ²⁴	מניה רגילה	175,000,000	35.3	35.3
פנחס גינזבורג ²⁵	מניה רגילה	39,486,699	7.97	7.97
קבוצת דלק	מניה רגילה	32,779,416	6.61	6.61

כמו כן, מדינת ישראל מחזיקה במניית מדינה מיוחדת, בהתאם לתשקיף החברה מחודש מאי 2003. למיטב ידיעת החברה ועל פי המידע שנמסר לה, מחזיקה מדינת ישראל גם בכ- 1.1% מהון המניות של החברה. לפרטים בדבר מניית המדינה המיוחדת והזכויות הנלוות אליה, ראו סעיף 9.11.9 לפרק א' לדוח התקופתי של החברה לשנת 2017.

החזקות נושאי משרה בכירה במניות וני"ע אחרים של החברה, חברת בת או חברה קשורה, בתאריך 13 במרץ 2018: אין.

²⁴ אל על קיבלה ביום 22.12.2004 אישור מאת המחזיק במניית המדינה המיוחדת על פיו מסכים המחזיק כי כנפיים תחזיק למעלה מ- 40% מהון המניות המונפק של החברה ובשיעור המקנה לה שליטה בחברה.

²⁵ פנחס גינזבורג (המכנה כדירקטור בחברה) וחברת י. הלל ושות' בע"מ ("י. הלל"), אשר בבעלותו המלאה, קיבלו אישור מאת המחזיק במניית המדינה המיוחדת ביום 3 בספטמבר 2006, על פיו מסכים המחזיק כי יחידים בני משפחת פנחס גינזבורג וי. הלל יחזיקו ביחד במניות החברה בשיעור כולל הנמוך מ- 15% מהון המניות המונפק של החברה. יצוין כי לפנחס גינזבורג עניין אישי, במישרין ובעקיפין, בעסקאות שונות שמבצעת החברה ו/או חברות קשורות אליה, כמפורט בביאור 23 לדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2017.

תקנה 24א: הון רשום, הון מונפק וניירות ערך המירים של התאגיד נכון ליום 13 במרץ 2018

סוג מניה: מניה רגילה
 ההון הרשום: 1,000,000,001 (כולל מניית מדינה מיוחדת)
 ההון המונפק: 495,719,135
 מספר ני"ע: 1087824
 סוג מניה: מניית מדינה מיוחדת
 ההון הרשום: 1
 ההון המונפק: 1

ניירות ערך המירים:
 נכון ליום 13 במרץ 2018, אין בחברה ניירות ערך המירים.

תקנה 24ב': מרשם בעלי מניות

מרשם בעלי מניות מניות רגילות - מס' ני"ע 1087824						
המחזיק	מספר זיהוי	כתובת	כמות ע.נ.	מועד הקצאה	מספר סידורי	עד מספר סידורי
מדינת ישראל	-----	משרד האוצר, ירושלים	1		מניית מדינה מיוחדת	
חברה לרישומים של בנק הפועלים בע"מ	513056603	יהודה הלוי 62, תל אביב	495,706,357	החל מינואר 2005	מוחזק באמצעות תעודות מניה מפוצלות רבות	
עדן שהרבני	324978832	מאיר שפיה 2 פתח תקווה	980	26.11.2003	31,999,021	32,000,000
דוד נוימן	008332884	דוד שמעוני 14, ירושלים	100	1.08.2003	31,998,921	31,999,020
נתן פנצר	008037392	ת.ד. 4241 חיפה 31042	250	1.07.2004	395,717,678	395,717,927
אברהם ברקוביץ	7675838	ברסימנטוב 123, יהוד	77	11.07.2004	395,717,601	395,717,677
ברלב יהודה	064837123	יהודה לייב הלוי ברסקי 6א תל אביב	100	5.07.2006	399,458,971	399,459,020
				14.05.2007	399,459,021	399,459,070
סביון טל	35506499	הגאולים 44, זכרון יעקב	9,070	4.11.2004	395,708,531	395,717,600
יצחק פחטר - ITZAK PACHTER	003730165	555 Lake View Drive, Miami Beach Florida 33140 USA.	1,100	1.03.2005	31,997,821	31,998,920
בתיא ספן - BATIA SEPIN	003730173	6917 Collins Ave. #1503 Miami Beach Florida 33141	1,100	1.03.2005	31,996,721	31,997,820

תקנה 25א: מען רשום

המען הרשום: ת.ד. 41, נתב"ג 7015001
 דוא"ל: corporate@elal.co.il
 טלפון: 03-9716720
 פקס: 03-9717334

תקנה 26: הדירקטורים של החברה

שם מס' ת.ז. תאריך לידה נתינות	מען להמצאת כתבי בית דין	דירקטור בלתי תלוי/ דירקטור חיצוני חברות בוועדות הדירקטוריון	האם הוא עובד של החברה, של חברה בת, חברה קשורה שלה או של בעל עניין בה	התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור	השכלתו והתעסקותו בחמש השנים האחרונות פירוט התאגידים שבהם הוא משמש דירקטור	האם הוא בן משפחה של בעל עניין אחר בחברה	בעל מיומנות חשבונאית או מיננסית או שירות מקצועית
אלי דפס יו"ר דירקטוריון החברה 052016631 31/07/1953 ישראלית	אל על משרד ראשי, נמל תעופה בן גוריון 7015001	ועדת קשרי ממשל ורגולציה, ועדת ביטחון (יו"ר), ועדת ממשל תאגיד (יו"ר), ועדת אקזקטיבה (יו"ר), ועדת כספים ותקציב, ועדת כוח אדם, ועדת ניהול סיכוני שוק.	לא	29/11/2015	<u>השכלה אקדמאית:</u> בוגר מדעי המדינה - אוניברסיטת בר אילן; מוסמך מדעי המדינה וסוציולוגיה - אוניברסיטת חיפה; בוגר המכללה לביטחון לאומי. <u>ניסיון עסקי בחמש השנים</u> <u>האחרונות:</u> החל מחודש יוני 2017 - יו"ר דירקטוריון החברה. עד חודש מאי 2017 - מנכ"ל קבוצת שירותי בריאות כללית; יו"ר מועצת מנהלים מכון מור; יו"ר מועצת מנהלים של ה - שירותי רפואה בע"מ; יו"ר מועצת מנהלים כללית הנדסה רפואית בע"מ. <u>דירקטור בחברות:</u> הראל חברה לביטוח בע"מ.	לא	כשירות מקצועית
תמר מוזס בורוביץ סגנית יו"ר דירקטוריון החברה 056400997 11/03/1960 ישראלית	ראול וולנברג 2, רמת החייל, תל אביב	ועדת קשרי ממשל ורגולציה, ועדת כוח אדם, ועדת ניהול סיכוני שוק, ועדת אקזקטיבה.	מנכ"ל תמר מוזס השקעות בע"מ - חברה בבעלותה המלאה של הדירקטורית, המחזיקה במניות כנפיים, בעלת השליטה בחברה.	6/01/2005	<u>השכלה אקדמאית:</u> סיימה לימודי תואר שני במנהל עסקים, אוניברסיטת תל אביב; בוגר מדעי המדינה, אוניברסיטת בר אילן. <u>ניסיון עסקי בחמש השנים</u> <u>האחרונות:</u> מנכ"ל תמר מוזס השקעות בע"מ, מנכ"ל מפל תקשורת בע"מ. <u>דירקטורית בחברות:</u> כנפיים אחזקות בע"מ, גלובל כנפיים ליסינג בע"מ, סאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ; דורי מדיה גרופ בע"מ; מפל תקשורת בע"מ, תמר מוזס השקעות בע"מ, נעה מ.ב.	כן. אשתו של מר דוד בורוביץ, מבעלי השליטה בכנפיים.	כשירות מקצועית

		תקשורת בע"מ, Communica TV בע"מ, דורי מדיה דרסט בע"מ, דורי מדיה פארק בע"מ; דורי ניו מדיה בע"מ; מפל - ל.ד.י. בע"מ; מפל - עדן טלנובלות בע"מ; מפל מותגים - כ.א.ס.איי בע"מ; נעה ויריב אחזקות בע"מ; סיטי.וי. מדיה ישראל בע"מ; באס.איי. - ברנד מג'מנט אינטרנשיונל בע"מ, MeMeMe Studios, Novebox A.G. I.L.D. אפולו י.א.ק בע"מ.					
כשירות מקצועית	לא	השכלה אקדמאית: בוגר הפקולטה למשפטים של האוניברסיטה העברית. חבר לשכת עורכי הדין בישראל ולשכת עורכי הדין בניו יורק. <u>ניסיון עסקי בחמש השנים</u> <u>האחרונות:</u> שותף מנהל של משרד עורכי דין גולדפרב זליגמן ושות'. <u>דירקטור בחברות:</u> כנפיים אחזקות בע"מ; דורי מדיה גרופ בע"מ; ממן מסופי מטען וניטול בע"מ; גלובל כנפיים ליסינג בע"מ; א.ל. נכסי תעופה בע"מ; נכסי לויים בע"מ; The Shalem Foundation; מרכז אקדמי שלם בע"מ, חברת עו"ד יודי לוי.	28/01/2008	לא	ועדת ניהול סיכוני שוק, ועדת קשרי ממשל ורגולציה, ועדת ביטחון, ועדת כוח אדם, ועדת ממשל תאגידי, ועדת אקזוטיבה.	יגאל אלון 98, תל אביב אצל גולדפרב זליגמן ושות'	יהודה (יודי) לוי סגן יו"ר דירקטוריון החברה 046201323 10/06/1945 ישראלית
כשירות מקצועית	לא	<u>השכלה אקדמאית:</u> תואר BA בהנדסת תעשייה וניהול, אוניברסיטת בן גוריון. <u>ניסיון עסקי בחמש השנים</u> <u>האחרונות:</u> יו"ר דירקטוריון החברה - עד חודש מאי 2017; מנכ"ל Hutchison water, <u>דירקטור</u> <u>בחברות:</u> גני עמיעד בע"מ.	30/12/2008	לא	ועדת ממשל תאגידי, ועדת ביטחון.	רחוב גלגלי הפלדה 11, הרצליה פיתוח	עמיקם כהן 005265855 08/06/1948 ישראלית
מומחיות חשבונאית ופיננסית	לא	<u>השכלה אקדמאית:</u> בוגר כלכלה וראית חשבון, אוניברסיטת תל אביב. <u>ניסיון עסקי בחמש השנים</u> <u>האחרונות:</u> מנכ"ל י. הלל ושות'	24/06/2009	מנכ"ל י. הלל ושות' בע"מ, שהינה חלק מקבוצת פנחס גינזבורג, שהינה	ועדת ניהול סיכוני שוק יו"ר, ועדת כספים ותקציב, ועדת מאזן,	רחוב מוטה גור 12, גבעת שמואל	פנחס גינזבורג 054189451 02/01/1957 ישראלית, גרמנית

		בע"מ – סוכנות נסיעות ונציגות חברות תעופה זרות בישראל, מנכ"ל ווסט איסט נציגות חברות תעופה בע"מ. <u>דירקטור בחברות</u> : יהלל ושות' בע"מ, ווסט איסט נציגות חברות תעופה בע"מ, מריבילג תיירות בע"מ, מדיטרד ירושלים (1994) בע"מ, תור אויר (ישראל) בע"מ, תלפיות נציגי חברות תעופה בע"מ.		כעלת עניין בתברה מכח אחזקותיה.	ועדת אקדמיקה.		
כשירות מקצועית	לא	השכלה <u>אקדמאית</u> : בוגר הנדסה אווירונאוטית, טכניון; מוסמך במנהל עסקים, אוניברסיטת תל-אביב. <u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות</u> : יו"ר כנפים אחזקות בע"מ. <u>דירקטור בחברות</u> : כנפים אחזקות בע"מ, גלובל כנפים ליסינג בע"מ, כנפי תחזוקה (2005) בע"מ, QAS ישראל בע"מ.	24/06/2009	יו"ר דירקטוריון כנפים אחזקות בע"מ, בעלת השליטה בחברה	ועדת קשרי ממשל ורגולציה, ועדת ניהול סיכוני שוק, ועדת כספים ותקציב, ועדת ביטחון	בית איילון ביטוח, דרך אבא הלל 12, רמת גן אצל כנפים	שלמה חנאל 064516271 10/01/1950 ישראלית
כשירות מקצועית	לא	השכלה <u>אקדמאית</u> : תואר במנהל עסקים, אוניברסיטת דרבי ישראל. <u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות</u> : יזמות. <u>דירקטור בחברות</u> : כנפים אחזקות בע"מ, סאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ, תמ"מ תעשיות מזון מטוסים (נתב"ג) בע"מ.	19/01/2011	לא	ועדת ממשל תאנידי	ת.ד. 3050, הרצליה 46638	סופיה קימרלינג 71511174 01/05/1951 ישראלית
מומחיות חשבונאית ופיננסית	לא	השכלה <u>אקדמאית</u> : בוגרת MBA התמחות במימון וחשבונאות, האוניברסיטה העברית ירושלים; בוגרת BA בכלכלה, האוניברסיטה העברית ירושלים. <u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות</u> : מייסדת ומנהלת חברת TMF – Tailor Made Finance, סמנכ"ל בחברת Standard &	31/12/2013	לא	ועדת ביקורת ותגמול, ועדת מאזן, ועדת כספים ותקציב (יו"ר), ועדת ניהול סיכוני שוק.	רחוב ארלוזורוב 26, גבעתיים	רות דהן (פורטנוי) דירקטורית בלתי תלויה 024807927 01/02/1970 ישראלית

		Poor's Maalot (החל משנת 2003 ועד אפריל 2013). <u>דירקטוריות בחברות</u> : קבוצת לוויין בע"מ, אסותא מרכזים רפואיים בע"מ.					
מומחיות חשבונאית ופיננסית	לא	השכלה אקדמאית: מוסמך במנהל עסקים (M.A) אוניברסיטת דרבי; בוגר במנהל עסקים (B.Ac) צימפליין קולג; הנדסאות בניין, המכללה למנהל. <u>ניסיון עסקי</u> : בחמש השנים האחרונות: מנכ"ל הרשות לפיתוח ירושלים (2015 – היום); מנהל לשכת ראש הממשלה (2014-2012).	18/02/2015	לא	ועדת ביקורת ותגמול (יו"ר), ועדת מאזן, ועדת כספים ותקציב, ועדת ממשל תאגיד, ועדת קשרי ממשל ורגולציה.	אחד העם 22, ירושלים	אייל חיימובסקי דירקטור חיצוני 027425800 29/05/1974 ישראלית
מומחיות חשבונאית ופיננסית	לא	השכלה אקדמאית: MBA התמחות במימון וחשבונאות, האוניברסיטה העברית; BA בכלכלה וסוציולוגיה, האוניברסיטה העברית. בוגרת התכנית להתמחות פקידי ממשל בכירים, הרווארד. <u>ניסיון עסקי</u> : בחמש השנים האחרונות: מנכ"לית משרד האוצר (2013-2015); שותפה מנהלת בקרן ויולה קרדיט (2013-2012). <u>דירקטוריות בחברות</u> : אלרון תעשיות אלקטרוניקה בע"מ - דירקטורית בלתי תלויה; קסטרו מודל בע"מ - דירקטורית חיצונית.	29/10/2017	לא	ועדת ביקורת ותגמול, ועדת מאזן, ועדת כספים ותקציב, ועדת ניהול סיכונים.	אבא הלל 12, רמת גן	יעל אנדורן דירקטורית חיצונית 027897958 3/10/1970 ישראלית
דירקטורים שחדלו לכהן במהלך שנת 2017							
פרופ' יהושע (שוקי) שמר - דירקטור חיצוני: התאריך שבו החל כהונתו - 19.11.2008; התאריך בו חדל לכהן - 19.11.2017.							

תקנה 26א': נושאי משרה בכירה של התאגיד

שם מס' ת.ז. תאריך לידה	תפקיד	תאריך תחילת כהונה	ממלא תפקיד בחברת בת של החברה, בחברה קשורה שלה או בבעל עניין בה	בעל עניין בתאגיד או בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר, או של בעל עניין בחברה	השכלתו ועיסוקיו בחמש השנים האחרונות
גונן אויסקין 011031820 19/08/1967	מנכ"ל	15/2/2018	לא	לא	השכלה: בוגר - מנהל עסקים וכלכלה, אוניברסיטת תל אביב; מוסמך - מנהל עסקים, אוניברסיטת תל אביב. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: סמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים (ינואר 2017 - פברואר 2018) מנהל אסטרטגיה ופיתוח עסקי של החברה (אוקטובר 2014-דצמבר 2016); ראש אגף ניהול הכנסה של החברה (2011-2014) * יצוין כי במהלך שנת 2017 ועד ליום 15.2.2018 כיהן מר דוד מימון כמנכ"ל החברה.
דגנית פלטי 057696551 11/06/1962	סמנכ"ל כספים	20/3/2014	לא	לא	השכלה: רואת חשבון. בוגר - כלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת תל אביב; מוסמך - מנהל עסקים, אוניברסיטת תל אביב. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: סמנכ"ל כספים בגרנית הכרמל השקעות בע"מ.
יוסף ברזני 057938367 06/01/1963	סמנכ"ל תחזוקה והנדסה	1/9/2014	לא	לא	השכלה: בוגרת - מדעי החברה, האוניברסיטה העברית; תואר שני במנהל עסקים - מרכז האקדמי פרס. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: סמנכ"ל כנפי תחזוקה שותפות מוגבלת (2010-2014).
הראל חלמיש 050845858 15/9/1951	סמנכ"ל מבצעים	16/12/2016	לא	לא	השכלה: בוגר - אומנות מודרנית, UNIVERSITY AUBURN; מוסמך - גיאוגרפיה, מוסמך - יחסים בינלאומיים, אוניברסיטת חיפה. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: קברניט בצי 747.
אמיר רוגובסקי 022756456 02/05/67	סמנכ"ל לקוחות ושירותי	1/5/2017	לא	לא	השכלה: בוגר תואר ראשון בכלכלה ולוגיסטיקה - אוניברסיטת בר אילן; בוגר תואר שני במדעי המדינה וביטחון לאומי - אוניברסיטת חיפה; בוגר המכללה לביטחון לאומי. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: מנהל חטיבת שירותי הלקוחות בפרטנר

					תקשורת בע"מ (2012-2014). * יצוין כי עד ליום 30.4.2017 כיהנה גבי יהודית גריסרו כסמנכ"ל לקוחות ושירות של החברה.
דן פוגלמן 034457499 23/10/1977	יועץ משפטי	1/5/2017	לא	לא	השכלה: בוגר תואר ראשון במשפטים - אוניברסיטת תל אביב. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: יועץ משפטי של חברת כנפיים אחזקות בע"מ ושל גלובל כנפיים ליסינג בע"מ (עד חודש מרץ 2017). * יצוין כי עד ליום 30.4.2017 כיהן עו"ד עומר שלו כיועץ המשפטי של החברה.
יהודית גריסרו 057895385 28/9/1962	סמנכ"ל משאבי אנוש ומינהלי	1/6/2017	לא	לא	השכלה: מוסמכת - מנהל עסקים (EMBA), אוניברסיטת תל אביב; בוגרת - מדעי החברה, אוניברסיטת תל אביב. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: סמנכ"ל לקוחות ושירות של החברה (1.1.2011-30.4.2017). * יצוין כי עד ליום 30.5.2017 כיהן מר חנן מטסרו כסמנכ"ל משאבי אנוש ומינהל של החברה.
מיכאל שטרסבורגר 039343488 29/3/1984	סמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים	15/02/2018	כן	לא	השכלה: בוגר תואר ראשון בכלכלה ומנהל עסקים - אוניברסיטת בר אילן; בוגר EMBA - אוניברסיטת תל אביב. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: מנהל תחום לוי"ז ורשת הנותנים של החברה (2009-2014); מנכ"ל סאן דור נתיבי אויר לישראל בע"מ (2014 - 21 במרץ 2018). * יצוין כי במהלך שנת 2017 ועד ליום 15.2.2018 כיהן מר גונן אוסישקין כסמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים של החברה.
שחר מרקוביץ' 034536805 28/10/1977	סמנכ"ל מחשוב ודיגיטלי	1/3/2018	לא	לא	השכלה: בוגר תואר ראשון במדעי המחשב - אוניברסיטת ירושלים; בוגר MBA - Massachusetts Institute of Technology. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: שותף מומחה בינלאומי באסטרטגיה, דיגיטל וחדשנות במקינוי (2006-2016); מנהל מערך הדיגיטל בבנק הפועלים (2016-2017). * יצוין כי במהלך שנת 2017 ועד ליום 15.2.2018 כיהן מר עפר צברי כסמנכ"ל המחשוב של החברה.
גיל בר 028913051	מבקר החברה	1/6/2009	מבקר הפנים של חברות הבת של החברה.	לא	השכלה: בוגר מנהל עסקים וחשבונאות במכללה למנהל, מוסמך בביקורת פנים ומנהל ציבורי באוניברסיטת בר אילן; רואה חשבון, מבקר פנים

10/01/1972					מוסמך ארה"ב (CIA) ומנהל סיכונים ובקורות מערכות מידע מוסמך ארה"ב (CRISC) ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: מבקר הפנים של החברה וחברות הבת. מרצה באוניברסיטת בן גוריון, חיפה, תל אביב ובקריה האקדמית אונו בתחום ניהול סיכונים ובקורות פנימית. בנוסף מכהן כדירקטור באיגוד המבקרים הפנימיים IIA וכחבר ועדת ביקורת נאילן.
נושאי משרה בכירה שחדלו לכהן במהלך שנת 2017 ועד ליום 13/03/2018					
מר דוד מימון – מנכ"ל	התאריך שבו החל כהונתו – 20.3.2014 ; התאריך בו חדל לכהן – 15.2.2018.				
מר עמר צברי – סמנכ"ל מחשוב	התאריך שבו החל כהונתו – 30.6.2005 ; התאריך בו חדל לכהן – 15.2.2018.				
מר חנן מטסרו – סמנכ"ל משאבי אנוש ומינהל	התאריך שבו החל כהונתו – 1.5.2014 ; התאריך בו חדל לכהן – 30.5.2017.				

תקנה 26ב: מורשה חתימה של התאגיד

בחברה אין מורשי חתימה עצמאיים.

תקנה 27: רואה החשבון של התאגיד

משרד רואי חשבון בריטמן, אלמגור, זהר ושות'.
מען: מרכז עזריאלי 1, תל אביב.

תקנה 28: שינוי בתזכיר או בתקנון

לפרטים אודות שינויים שנערכו בתקנון החברה במהלך שנת 2017, ראו האמור בתקנה 29(ג) לדוח זה להלן.

תקנה 29(א) ו-29(ב): המלצות והחלטות הדירקטורים

לפרטים בדבר תשלומי דיבידנד שחולקו בשנת 2017, ראו באור 17 לדוחות הכספיים.

תקנה 29(ג): החלטות אסיפה כללית מיוחדת

✓ באסיפה כללית מיוחדת של בעלי המניות של החברה, אשר התקיימה ביום 28 ביוני 2017 הוחלט, כדלקמן: (1) לאשר תנאי העסקה של מר אלי דפס כיו"ר דירקטוריון החברה; (2) לאשר את עדכון תנאי העסקתו של רו"ח נמרוד בורוביץ ומינויו כסגן סמנכ"ל לאסטרטגיה, הצטיידות מטוסים ופיתוח עסקי של החברה; (3) לאשר תשלום מענק לרו"ח נמרוד בורוביץ בגין שנת 2016. לפרטים נוספים ראו דיווח מיידי של החברה מיום 24 במאי 2017 (מספר אסמכתא: 2017-01-052647).

✓ באסיפה כללית מיוחדת של בעלי המניות של החברה אשר התקיימה ביום 29 באוקטובר 2017 הוחלט, לאשר את מינויה של גבי יעל אנדורן כדירקטורית חיצונית בחברה. לפרטים נוספים ראו דיווח מיידי של החברה מיום 24 בספטמבר 2017 (מספר אסמכתא: 2017-01-083665).

✓ באסיפה כללית שנתית מיוחדת של בעלי המניות של החברה, אשר התקיימה ביום 29 בנובמבר 2017 הוחלט: (1) לאשר את התקשרות החברה עם כנפיים, בעלת השליטה בחברה, בעסקת מסגרת לרכישת ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה קבוצתי ביחס עם כנפיים לתקופה של שלוש שנים. לפרטים נוספים ראו דיווח מיידי של החברה מיום 25 באוקטובר 2017 (מספר אסמכתא: 2017-01-093949) ("דוח זימון האסיפה"); (2) לאשר את תיקון תקנון ההתאגדות של החברה. לנוסח תקנון ההתאגדות העדכני והתיקונים שנערכו בו ראו נספח ב' שצורף לדוח זימון האסיפה, אשר האמור בו נכלל לעניין זה על דרך ההפניה; (3) לאשר את מינויים של הדירקטורים ה"ה אלי דפס, תמר מוזס בורוביץ, יהודה לוי, עמיקם כהן, שלמה חנאל, סופיה קימרלינג, פנחס גינזבורג ורות דהן, לתקופת כהונה נוספת; (4) לאשר מינוי מחדש של משרד בריטמן אלמגור זהר ושות' כרואי החשבון המבקרים של החברה; ו- (5) לאשר הארכת כתבי שיפוי לדירקטורים ונושאי משרה בחברה הנמנים על בעלי השליטה בחברה וכן תיקון כתבי השיפוי לכלל הדירקטורים ונושאי המשרה בחברה, לתקופה של 3 שנים נוספות וזאת החל מיום 29 בדצמבר 2017. לפרטים נוספים ראו דוח זימון האסיפה.

✓ באסיפה כללית מיוחדת של בעלי המניות של החברה, אשר התקיימה ביום 6 בפברואר 2018, הוחלט לאשר את מינויו מחדש של הדירקטור החיצוני מר אייל

חיימובסקי. לפרטים נוספים ראו דוח זימון אסיפה שפרסמה החברה ביום 2 בינואר 2018 (מספר אסמכתא 2018-01-001288).

✓ באסיפה כללית מיוחדת של בעלי המניות של החברה, אשר התקיימה ביום 6 במרץ 2018, הוחלט: (1) לאשר את תנאי הכהונה וההעסקה של מר גונן אוסישקין כמנכ"ל החברה; (2) לאשר את הארכת התקשרות החברה בהסכם העסקתה של גבי דלית מוזס ועדכון תנאי העסקתה; לאשר תשלום מענק מיוחד לגבי דלית מוזס בגין שנת 2016. לפרטים נוספים ראו דוח זימון אסיפה שפרסמה החברה ביום 30 בינואר 2018 (מספר אסמכתא 2018-01-010243) וביאר 23 לדוחות הכספיים.

תקנה 29א: החלטות החברה

(1) ביטוח אחריות נושאי משרה

ביום 24 בינואר 2018 אישרה ועדת הביקורת ותגמול של החברה וביום 29 בינואר 2018 אישר דירקטוריון החברה את חידוש ההתקשרות, באמצעות כנפיים, עם מנורה מבטחים ביטוח בע"מ בפוליסה לביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה בחברה, ובכלל זה דירקטורים ונושאי משרה הנמנים על בעלי השליטה בחברה, המכהנים ו/או כפי שיכהנו מעת לעת בחברה, בחברות הבנות ובחברות הקשורות של החברה ("הדירקטורים ונושאי המשרה המבוטחים"), לתקופה נוספת החל מיום 1 בפברואר 2018 ועד ליום 31 ביולי 2019 ("פוליסת הביטוח").

התנאים העיקריים של הפוליסה הינם כדלקמן:

(א) גבול האחריות במסגרת פוליסת הביטוח הינו בסך של 100 (מאה) מיליון דולר ארה"ב למקרה ובסה"כ לתקופת ביטוח שנתית, בתוספת הוצאות הגנה משפטיות סבירות בהתאם לחוק חוזה ביטוח, תשמ"א – 1981;

(ב) חלקה של החברה בפרמיית הביטוח הינו סך של כ- 76,700 דולר במונחי עלות לשנה וסך של כ- 115,000 אלפי דולר לתקופה של 18 חודשים, המהווים כ- 70% מסך דמי הביטוח בגין פוליסת הביטוח הקבוצתית (לעומת כ- 72% מסך דמי הביטוח בגין הפוליסה הקבוצתית הפוקעת);

(ג) סכום ההשתתפות העצמית של החברה בתביעות כנגד החברה שעניינן הפרה של דיני ניירות ערך לא יעלה על סך של 50,000 דולר. סכום ההשתתפות העצמית של החברה בגין תביעות כנגד נושאי המשרה והדירקטורים המבוטחים הינו 10,000 דולר לתביעות בכל העולם למעט ארה"ב או קנדה, והוא לא יעלה על סך של 75,000 דולר לתביעות בארה"ב או קנדה (לא נדרש תשלום דמי השתתפות עצמית על ידי נושאי המשרה והדירקטורים המבוטחים);

(ד) הפוליסה מורחבת לכסות תביעות כנגד החברה (להבדיל מתביעות כנגד נושאי המשרה בה) שעניינן הפרה של דיני ניירות ערך בקשר עם ניירות הערך של החברה (Entity Coverage for Securities Claims). להרחבה זו נקבעו סדרי תשלום של תגמולי ביטוח, ככל שיגיעו כאלה, לפיהם זכותם של נושאי המשרה לקבלת שיפוי מהמבטחים קודמת לזכותה של החברה.

מובהר כי הכיסוי הביטוחי הינו על פי תנאי הפוליסה, לרבות החריגים השונים אשר נקבעו בה.

לפרטים נוספים ראו ביאור 23 לדוחות הכספיים.

(2) שיפוי נושאי משרה

לפרטים אודות שיפוי נושאי משרה ראו האמור בתקנה 29(ג) לדוח זה לעיל וכן ביאור 23 לדוחות הכספיים.

תאריך: 20 במרץ 2018

גונן אוסישקין
מנכ"ל

אלי דפס
יו"ר הדירקטוריון

שאלון ממשל תאגידי

עצמאות הדירקטוריון	
נכון	לא נכון
✓	
1.	בכל שנת הדיווח כיהנו בתאגיד שני דירקטורים חיצוניים או יותר
	בשאלה זו ניתן לענות "נכון" אם תקופת הזמן בה לא כיהנו שני דירקטורים חיצוניים אינה עולה על 90 ימים, כאמור בסעיף 363א(ב)(10) לחוק החברות, ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (במים) בה לא כיהנו בתאגיד שני דירקטורים חיצוניים או יותר בשנת הדיווח (ובכלל זה גם תקופת כהונה שאושרה בדיועבד, תוך הפרדה בין הדירקטורים החיצוניים השונים).
	דירקטור א': אייל חיימובסקי. דירקטור ב': ביום 19.11.2017 סיים פרופ' יהושע (שוקי) שמר את כהונתו כדירקטור חיצוני בחברה, זאת בתום תשע שנות כהונה. גב' יעל אנדורן מכהנת כדירקטורית חיצונית בחברה החל מיום 29.10.2017. מספר הדירקטורים החיצוניים המכהנים בתאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה: 2.
2.	שיעור הדירקטורים הבלתי תלויים ²⁶ המכהנים בתאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה: 3/10. שיעור הדירקטורים הבלתי תלויים שנקבע בתקנון ²⁸ התאגיד ²⁹ : לא נקבעה הוראה בתקנון.
3.	בשנת הדיווח נערכה בדיקה עם הדירקטורים החיצוניים (והדירקטורים הבלתי תלויים) ונמצא כי הם קיימו בשנת הדיווח את הוראת סעיף 240(ב) ו-(ו) לחוק החברות לעניין היעדר זיקה של הדירקטורים החיצוניים (והבלתי תלויים) המכהנים בתאגיד וכן מתקיימים בהם התנאים הנדרשים לכהונה כדירקטור חיצוני (או בלתי תלוי).
4.	כל הדירקטורים אשר כיהנו בתאגיד במהלך שנת הדיווח, אינם כפופים ³⁰ למנהל הכללי, במישרין או בעקיפין (למעט דירקטור שהוא נציג עובדים, אם קיימת בתאגיד נציגות לעובדים). אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, הדירקטור כפוף למנהל הכללי כאמור) - יצוין שיעור הדירקטורים שלא עמדו במגבלה האמורה: _____.

²⁶ בשאלון זה, "שיעור" - מספר מסוים מתוך הסך הכל כך לדוגמה 3/8

²⁷ לרבות "דירקטורים חיצוניים" כהגדרתם בחוק החברות

²⁸ לענין שאלה זו - "תקנון" לרבות על פי הוראת דין ספציפית החלה על התאגיד ולדוגמה בתאגיד בנקאי - הוראות המפקח על הבנקים.

²⁹ חברות איגרות חוב אינה מדרשת לענות על סעיף זה.

³⁰ לענין שאלה זו - עצם כהונה כדירקטור בתאגיד מוחזק חנמצא בשליטת התאגיד, לא ייחשב כ"כפופות", מאידך, כהונת דירקטור בתאגיד המכהן כנושא משרה (למעט דירקטור) ואו עובד בתאגיד המוחזק בשליטת התאגיד ייחשב כ"כפופות" לענין שאלה זו

5.	כל הדירקטורים שהודיעו על קיומו של ענין אישי שלהם באישור עסקה שעל סדר יומה של הישיבה, לא נכחו בדיון ולא השתתפו בהצבעה כאמור (למעט דיון ו/או הצבעה בנסיבות המתקיימות לפי סעיף 278(ב) לחוק החברות או עסקה לפי סעיף 271): אם תשובתכם הינה "לא נכון" - האם היה זה לשם הצגת נושא מסוים על ידו בהתאם להוראות סעיף 278(א) סיפא: ☐ כן ☐ לא יצוין שיעור הישיבות בהם דירקטורים כאמור נכחו בדיון ו/או השתתפו בהצבעה למעט בנסיבות כאמור בס"ק א': _____	√
6.	בעל השליטה ולרבות קרובו ו/או מי מטעמו, שאינו דירקטור או נושא משרה בכירה אחר בתאגיד, לא נכח בישיבות הדירקטוריון שהתקיימו בשנת הדיווח. אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, בעל שליטה ו/או קרובו ו/או מי מטעמו שאינו חבר דירקטוריון ו/או נושא משרה בכירה בתאגיד נכח בישיבות הדירקטוריון כאמור) - יצוינו הפרטים הבאים לגבי נוכחות כל אדם נוסף בישיבות הדירקטוריון כאמור: זהות: <u>נמרוד בורוביץ</u> תפקיד: <u>סגן סמנכ"ל לאסטרטגיה, הצטיינות מטוסים ופיתוח עסקי של החברה</u>. פירוט הויקה לבעל השליטה (אם מי שנכח אינו בעל השליטה עצמו): <u>מר נמרוד בורוביץ הינו בנו של מר דוד בורוביץ (מבעלי השליטה בכנפיים, בעלת השליטה בחברה, ובעלה של תמר מוזס בורוביץ, סגנית יו"ר הדירקטוריון ומבעלי השליטה בכנפיים).</u> האם היה זה לשם הצגת נושא מסוים: ☐ כן ☐ לא שיעור נוכחותו³¹ בישיבות הדירקטוריון שהתקיימו בשנת הדיווח לשם הצגת נושא מסוים על ידו: <u>50%</u> ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה). <u>לעניין שאלה זו, ראה הערה בסוף השאלון.</u>	√

כשירות ובשורי הדירקטורים

7.	בתקנון התאגיד לא קיימת הוראה המגבילה את האפשרות לסיים מיידית את כהונתם של כלל הדירקטורים בתאגיד³², שאינם דירקטורים חיצוניים (לעניין זה - קביעה ברוב רגיל אינה נחשבת מגבלה). אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, קיימת מגבלה כאמור) יצוין -	√

³¹ תוך הפרדה בין בעל השליטה, קרובו ו/או מי מטעמו.

³² חברת איגרות חוב אינה נדרשת לענות על סעיף זה.

א.	פרק הזמן שנקבע בתקנון לכהונת דירקטור: _____.
ב.	הרוב הדרוש שנקבע בתקנון לסיום כהונתם של הדירקטורים: _____.
ג.	מנין חוקי שנקבע בתקנון באסיפה הכללית לשם סיום כהונתם של הדירקטורים: _____.
ד.	הרוב הדרוש לשינוי הוראות אלו בתקנון: _____.
8.	התאגיד דאג לעריכת תוכנית הכשרה לדירקטורים חדשים, בתחום עסקי התאגיד ובתחום הדין החל על התאגיד והדירקטורים, וכן דאג לעריכת תכנית המשך להכשרת דירקטורים מכהנים, המותאמת, בין השאר, לתפקיד שהדירקטור ממלא בתאגיד. אם תשובתכם הינה "נכון" - יצוין האם התוכנית הופעלה בשנת הדיווח: x כן □ לא
9.	א. בתאגיד נקבע מספר מזערי נדרש של דירקטורים בדירקטוריון שעליהם להיות בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית. אם תשובתכם הינה "נכון" - יצוין המספר המזערי שנקבע: <u>1/3 ממספר הדירקטורים המכהנים בכל עת</u>. ב. מספר הדירקטורים שביהנו בתאגיד במהלך שנת הדיווח - בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית³³: 4. בעלי כשירות מקצועית: 6. במקרה שהיו שינויים במספר הדירקטורים כאמור בשנת הדיווח, יינתן הנתון של המספר הנמוך ביותר ולמעט בתקופת זמן של 60 ימים מקרות השינוי של דירקטורים מכל סוג שביהנו בשנת הדיווח.
10.	א. בכל שנת הדיווח כלל הרכב הדירקטוריון חברים משני המינים. אם תשובתכם הינה "לא נכון" - יצוין פרק הזמן (בימים) בו לא התקיים האמור: _____. בשאלה זו ניתן לענות "נכון" אם תקופת הזמן בה לא ביהנו דירקטורים משני המינים אינה עולה על 60 ימים, ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא ביהנו בתאגיד דירקטורים משני המינים: _____. ב. מספר הדירקטורים מכל מין המכהנים בדירקטוריון התאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה: _____. גברים: 6, נשים: 4.

³³ לאחר הערכת הדירקטוריון, בהתאם להוראות תקנות החברות (תנאים ומבחנים לדירקטור בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית ולדירקטור בעל כשירות מקצועית), התשס"ו – 2005

ישיבות הדירקטוריון (וכינוס אסיפה כללית)

1. The first part of the document is a list of references. The references are as follows:

-27 T-

ו. אקזקוטיבה			
תמר מוזס בורביץ	18/18	23/25	ו. קשרי ממשל ורגולציה ו. כוח אדם ו. אקזקוטיבה ו. לניהול סיכוני שוק
יהודה לוי (יודי)	15/18	23/29	ו. ביטחון ו. קשרי ממשל ורגולציה ו. ממשל תאגידי ו. כוח אדם ו. לניהול סיכוני שוק ו. אקזקוטיבה
עמיקם כהן	16/18	12/14	ו. ביטחון ו. ממשל תאגידי
סופיה קימרלינג	18/18	7/7 ³⁹	ו. ממשל תאגידי
מנחם גינזבורג	18/18	28/30	ו. כספים ו. ותקציב ו. לניהול סיכוני שוק ו. אקזקוטיבה
		5/5	

³⁸ מר עמיקם חדל לכהן כחבר ויו"ר ועדת אקזקוטיבה בסוף חודש מאי 2017

³⁹ גבי סופיה קימרלינג כיהנה כחברת ועדת "איתור", ועדת דירקטוריון אשר הוקמה אז-הוק בחודש נובמבר 2017 לאיתור מנכ"ל לחברה. נתוני ההשתתפות המצוינים, כוללים את השתתפות גבי קימרלינג בשיבות ועדת איתור

שלמה חנאל	18/18	17/19 ⁴⁰	ו. לניהול סיכונים שוק ו. ביטחון ו. כספים ותקציב ו. קשרי ממשל ורגולציה
רות דהן (פורטנוי)	18/18	17/17	5/5
אייל חיימובסקי	16/18	17/17	5/5
ייעל אנדורן ⁴²	2/2	4/4	1/1
12.	בשנת הדיווח קיים הדירקטוריון דיון אחד לפחות לעניין ניהול עסקי התאגיד בידי המנהל הכללי ונושאי המשרה הכפופים לו, בלא נוכחותם.		

⁴⁰ מר שלמה חנאל כיהן כחבר ועדת "איתור", ועדת דירקטוריון אשר הוקמה אד-הוק בחודש נובמבר 2017 לאיתור מנכ"ל לחברה נתוני ההשתתפות המצוינים, כוללים את השתתפות מר חנאל בשיבות ועדת איתור.

⁴¹ מר אייל חיימובסקי כיהן כחבר ועדת "איתור", ועדת דירקטוריון אשר הוקמה אד-הוק בחודש נובמבר 2017 לאיתור מנכ"ל לחברה נתוני ההשתתפות המצוינים, כוללים את השתתפות מר חיימובסקי בשיבות ועדת איתור.

⁴² גבי יעל אנדורן מכהנת כדירקטורית חיצונית בחברה החל מיום 29.10.2017.

הפרדה בין תפקידי המנהל הכללי ויושב ראש הדירקטוריון		
לא נכון	נכון	
	√	13. בכל שנת הדיווח כיהן בתאגיד יו"ר דירקטוריון. בשאלה זו ניתן לענות "נכון" אם תקופת הזמן בה לא כיהן בתאגיד יו"ר דירקטוריון אינה עולה על 60 ימים כאמור בסעיף 363א(2) לחוק החברות, ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא כיהן בתאגיד יו"ר דירקטוריון כאמור: _____.
	√	14. בכל שנת הדיווח כיהן בתאגיד מנהל כללי. בשאלה זו ניתן לענות "נכון" אם תקופת הזמן בה לא כיהן בתאגיד מנכ"ל אינה עולה על 90 ימים כאמור בסעיף 363א(6) לחוק החברות, ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא כיהן בתאגיד מנכ"ל כאמור: _____.
		15. בתאגיד בו מכהן יו"ר הדירקטוריון גם כמנכ"ל התאגיד ו/או מפעיל את סמכויותיו, כפל הכהונה אושר בהתאם להוראות סעיף 121(ג) לחוק החברות. ⁴³ ☐ לא רלוונטי (ככל שלא מתקיים בתאגיד כפל כהונה כאמור). המנכ"ל איננו קרוב של יו"ר הדירקטוריון. אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, המנכ"ל הנו קרוב של יו"ר הדירקטוריון) – א. תצוין הקרבה המשפחתית בין הצדדים: _____.
		ב. הכהונה אושרה בהתאם לסעיף 121(ג) לחוק החברות: כן _____ לא _____
	√	17. בעל שליטה או קרובו איננו מכהן כמנכ"ל או כנושא משרה בכירה בתאגיד, למעט כדירקטור. ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).

⁴³ חברת איגרות חוב – אישור בהתאם לסעיף 121(ה) לחוק החברות

ועדת הביקורת ⁴⁴		
18.	בועדת הביקורת לא כיהן בשנת הדיווח -	נכון לא נכון
א.	בעל השליטה או קרובו.	√
ב.	□ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה). יו"ר הדירקטוריון.	√
ג.	דירקטור המועסק על ידי התאגיד או על ידי בעל השליטה בתאגיד או בידו תאגיד בשליטתו.	√
ד.	דירקטור הנותן לתאגיד או לבעל השליטה בתאגיד או תאגיד בשליטתו שירותים דרך קבע.	√
ה.	דירקטור שעיקר פרנסתו על בעל השליטה. □ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).	√
19.	מי שאינו ראשי להיות חבר בוועדת ביקורת, ובכלל זה בעל שליטה או קרובו, לא נכח בשנת הדיווח בישיבות ועדת הביקורת, למעט בהתאם להוראות סעיף 115(ה) לחוק החברות.	√
20.	מניין חוקי לדיון ולקבלת החלטות בכל ישיבות ועדת הביקורת שהתקיימו בשנת הדיווח היה רוב של חברי הועדה, כאשר רוב הנוכחים היו דירקטורים בלתי תלויים ואחד מהם לפחות היה דירקטור חיצוני. אם תשובתכם הינה "לא נכון" - יצוין שיעור הישיבות בהן לא התקיימה הדרישה כאמור: _____.	√
21.	ועדת הביקורת קיימה בשנת הדיווח ישיבה אחת לפחות בנוכחות המבקר הפנימי ורואה החשבון המבקר ובלא נוכחות של נושאי משרה בתאגיד שאינם חברי הועדה, לעניין ליקויים בניהול העסקי של התאגיד.	√
	לעניין שאלה זו, ראו הערה בסוף השאלון.	
22.	בכל ישיבות ועדת הביקורת בה נכח מי שאינו ראשי להיות חבר הועדה, היה זה באישור יו"ר הועדה ו/או לבקשת הועדה (לגבי היועץ המשפטי ומזכיר התאגיד שאינו בעל שליטה או קרובו).	√

⁴⁴ ועדת הביקורת של החברה אוחדה עם ועדת ותגמול ומכונה – "ועדת ביקורת ותגמול".

23.	בשנת הדיווח היו בתוקף הסדרים שקבעה ועדת הביקורת לגבי אופן הטיפול בתלונות של עובדי התאגיד בקשר לליקויים בניהול עסקיו ולגבי ההגנה שתינתן לעובדים שהתלוננו כאמור.	✓
24.	ועדת הביקורת (ו/או הוועדה לבחינת הדוחות הכספיים) הניחה את דעתה כי היקף עבודתו של רואה החשבון המבקר ושכר טרחתו ביחס לדוחות הכספיים בשנת הדיווח, היו נאותים לשם ביצוע עבודת ביקורת וסקירה ראויים.	✓

תפקידי הוועדה לבחינת הדוחות הכספיים (להלן - הוועדה) בעבודתה המקדימה לאישור הדוחות הכספיים

לא נכון	נכון	
_____	_____	25. א. יצוין פרק הזמן (ימים) אותו קבע הדירקטוריון כזמן טביר להעברת המלצות הוועדה לקראת הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים: 2.
_____	_____	ב. מספר הימים שחלפו בפועל בין מועד העברת ההמלצות לדירקטוריון למועד הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים: דוח רבעון ראשון: 2 ימי עסקים דוח רבעון שני: 2 ימי עסקים דוח רבעון שלישי: 2 ימי עסקים דוח שנתי: 2 ימי עסקים
_____	_____	ג. מספר הימים שחלפו בין מועד העברת טיוטת הדוחות הכספיים לדירקטוריון למועד הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים: דוח רבעון ראשון: 6 ימים דוח רבעון שני: 6 ימים דוח רבעון שלישי: 6 ימים דוח שנתי: 6 ימים
_____	✓	26. רואה החשבון המבקר של התאגיד השתתף בכל ישיבות הוועדה והדירקטוריון, בה נדונו הדוחות הכספיים של התאגיד המתייחסים לתקופות הנכללות בשנת הדיווח. אם תשובתכם הינה "לא נכון", יצוין שיעור השתתפותו: _____
_____	_____	27. בועדה התקיימו בכל שנת הדיווח ועד לפרסום הדוח השנתי, כל התנאים המפורטים להלן:
_____	✓	א. מספר חבריה לא פחת משלושה (במועד הדיון בועדה ואישור הדוחות כאמור).

ב.	התקיימו בה כל התנאים הקבועים בסעיף 115(ב) ו-(ג) לחוק החברות ולענין כהונת חברי ועדת ביקורת.	✓
ג.	יו"ר הועדה הוא דירקטור חיצוני.	✓
ד.	כל חבריה דירקטורים ורוב חבריה דירקטורים בלתי תלויים.	✓
ה.	לכל חבריה היכולת לקרוא ולהבין דוחות כספיים ולפחות אחד מהדירקטורים הבלתי תלויים הוא בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית.	✓
ו.	חברי הוועדה נתנו הצהרה עובר למינוים.	✓
ז.	המניין החוקי לדיון ולקבלת החלטות בוועדה היה רוב חבריה ובלבד שרוב הנוכחים היו דירקטורים בלתי תלויים ובהם דירקטור חיצוני אחד לפחות.	✓
	אם תשובתכם הנה "לא נכון" לגבי אחד או יותר מסעיפי המשנה של שאלה זו, יצוין ביחס לאיזה דוח (תקופת/רבעוני) לא התקיים התנאי האמור וכן התנאי שלא התקיים. _____	

ועדת תגמול⁴⁵

לא נכון	נכון	
	✓	28. הועדה מנתה, בשנת הדיווח, לפחות שלושה חברים והדירקטורים החיצוניים היוו בה רוב (במועד הדיון בועדה). ☐ לא רלוונטי (לא התקיים דיון).
	✓	29. תנאי כהונתם והעסקתם של כל חברי ועדת התגמול בשנת הדיווח הינם בהתאם לתקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), התשי"ס-2000
		30. בועדת התגמול לא כיהן בשנת הדיווח -

⁴⁵ ראו ה"ש 44 לעיל.

א.	בעל השליטה או קרובו. ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).	√
ב.	יו"ר הדירקטוריון.	√
ג.	דירקטור המועסק על ידי התאגיד או על ידי בעל השליטה בתאגיד או בידי תאגיד בשליטתו.	√
ד.	דירקטור הנותן לתאגיד או לבעל השליטה בתאגיד או תאגיד בשליטתו שירותים דרך קבע.	√
ה.	דירקטור שעיקר פרנסתו על בעל השליטה. ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).	√
31.	בעל שליטה או קרובו לא נכחו בשנת הדיווח בישיבות ועדת התגמול, למעט אם קבע יו"ר הוועדה כי מי מהם נדרש לשם הצגת נושא מסוים.	√
32.	ועדת התגמול והדירקטוריון לא עשו שימוש בסמכותם לפי סעיפים 267א(ג), 272(ג) ו-272(ג)1(ג) לאישור עסקה או מדיניות תגמול, למרות התנגדותה של האסיפה הכללית. אם תשובתכם חנה "לא נכון" יצוין – סוג העסקה שאושרה כאמור: _____ מספר הפעמים בהן נעשה שימוש בסמכותם בשנת הדיווח: _____	√

מבקר פנים

לא נכון	נכון	
	√	33. יו"ר הדירקטוריון או מנכ"ל התאגיד הוא הממונה הארגוני על המבקר הפנימי בתאגיד.
	√	34. יו"ר הדירקטוריון או ועדת הביקורת אישרו את תכנית העבודה בשנת הדיווח. בנוסף, יפורטו נושאי הביקורת בהם עסק המבקר הפנימי בשנת הדיווח: במהלך שנת 2017 נבדקו מגוון של נושאים לרבות: תחזוקה, גידור דס"ל, פעילות מסחר, מדיה חברתית, נציגויות החברה בחו"ל, תחנות החברה בחו"ל, רכש, אבטחת מידע, מיחשוב, פעילות המועדון, ביטחון, סליקה, שכר ודיווח נוכחות, דיוק מבצעי, היערכות לקליטת 787, פעילות חברות בנות ועוד.

35.	היקף העסקת המבקר הפנימי בתאגיד בשנת הדיווח ⁴⁶ : 16,000 שעות.	
	בשנת הדיווח התקיים דיון (בועדת הביקורת או בדירקטוריון) בממצאי המבקר הפנימי.	√
36.	המבקר הפנימי אינו בעל ענין בתאגיד, קרובו, רו"ח מבקר או מי מטעמו וכן אינו מקיים קשרים מהותיים עם התאגיד, בעל השליטה בו, קרובו או תאגידים בשליטתם.	√

עסקאות עם בעלי עניין		
לא נכון	נכון	
		37. בעל השליטה או קרובו (לרבות חברה שבשליטתו) אינו מועסק על-ידי התאגיד או נותן לו שירותי ניהול: אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, בעל השליטה או קרובו מועסק על ידי התאגיד או נותן לו שירותי ניהול) יצוין – - מספר הקרובים (לרבות בעל השליטה) המועסקים על-ידי התאגיד (לרבות חברות שבשליטתם ו/או באמצעות חברות ניהול): 2. - האם הסכמי העסקה ו/או שירותי הניהול כאמור אושרו בידי האורגנים הקבועים בדיון: א כן ☐ לא ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).
	√	38. למיטב ידיעת התאגיד, לבעל השליטה אין עסקים נוספים בתחום פעילותו של התאגיד (בתחום אחד או יותר). אם תשובתכם הינה "לא נכון" – יצוין האם נקבע הסדר לתיחום פעילויות בין התאגיד ובעל השליטה בו: ☐ כן ☐ לא

⁴⁶ כולל שעות עבודה שהושקעו בתאגידים מוחזקים ובביקורת מחוץ לישראל, ולפי העניין

☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).

הערות:

הערה לשאלה מס' 6: במהלך שנת 2017 התקיימו 18 ישיבות דירקטוריון, כאשר ב- 9 ישיבות התבקש מר נמרוד בורוביץ להציג נושאים שונים הרלוונטיים לתפקידו בחברה.
הערה לשאלה מס' 11(א): בתשובה לשאלה מס' 11(א) הוצגו נתונים אודות מספר ישיבות הדירקטוריון בלבד, לא כולל ועדות הדירקטוריון.
הערה לשאלה מס' 21: התקיים דיון לצורך הצגת ליקויים בניהול עסקי החברה על ידי מבקר החברה.

יו"ר הדירקטוריון, אלי דפס: _____

יו"ר ועדת ביקורת ותגמול, מר אייל חיימובסקי: _____

יו"ר ישיבת הועדה לבחינת הדוחות הכספיים (ועדת מאזן) מיום 18.3.2018, מר אייל חיימובסקי: _____

תאריך החתימה: 20 במרץ 2018

פרק ה'

**דוח שנתי בדבר אפקטיביות
הבקרה הפנימית על הדיווח
הכספי ועל הגילוי**

חלק ה' -

**דוח שנתי בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי
לפי תקנה 9ב לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים),
התש"ל-1970 ("תקנות הדוחות"):**

(1) דוח בדבר הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי:
דוח שנתי בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי לפי תקנה 9ב(א) לתקנות הדוחות:

ההנהלה, בפיקוח הדירקטוריון של חברת אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן - התאגיד), אחראית לקביעתה והתקיימותה של בקרה פנימית נאותה על הדיווח הכספי ועל הגילוי בתאגיד.

לעניין זה, חברי ההנהלה נכון למועד הסמוך לאישור הדוח הם:

- גונן אוסישקין - מנהל כללי¹.
- דגנית פלטי - סמנכ"ל כספים.
- יהודית גריסר - סמנכ"ל משאבי אנוש ומינהל².
- יוסף ברזני - סמנכ"ל תחזוקה והנדסה.
- שחר מרקוביץ' - סמנכ"ל דיגיטל ומחשוב³.
- מיכאל שטרסבורגר - סמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים⁴.
- הראל חלמיש - סמנכ"ל מבצעים.
- אמיר רוגובסקי - סמנכ"ל לקוחות ושירות⁵.
- דן פוגלמן - היועץ המשפטי⁶.
- גיל בר - מבקר החברה.

בקרה פנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי כוללת בקורות ונהלים הקיימים בתאגיד, אשר תוכננו בידי המנהל הכללי ונושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים או תחת פיקוחם, או בידי מי שמבצע בפועל את התפקידים האמורים, בפיקוח דירקטוריון התאגיד, אשר נועדו לספק מידה סבירה של ביטחון בהתייחס למהימנות הדיווח הכספי ולהכנת הדוחות בהתאם להוראות הדין, ולהבטיח כי מידע שהתאגיד נדרש לגלות בדוחות שהוא מפרסם על פי הוראות הדין נאסף, מעובד, מסוכם ומדווח במועד ובמתכונת הקבועים בדין.

הבקרה הפנימית כוללת, בין השאר, בקורות ונהלים שתוכננו להבטיח כי מידע שהתאגיד נדרש לגלותו כאמור, נצבר ומועבר להנהלת התאגיד, לרבות למנהל הכללי ולנושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים או למי שמבצע בפועל את התפקידים האמורים, וזאת כדי לאפשר קבלת החלטות במועד המתאים, בהתייחס לדרישת הגילוי.

בשל המגבלות המבניות שלה, בקרה פנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי אינה מיועדת לספק ביטחון מוחלט שהצגה מוטעית או השמטת מידע בדוחות תימנע או תתגלה.

ההנהלה, בפיקוח הדירקטוריון, ביצעה בדיקה והערכה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי בתאגיד והאפקטיביות שלה.
הערכת אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי והגילוי שביצעה ההנהלה בפיקוח הדירקטוריון כללה⁷:

מיפוי וזיהוי החשבוניות והתהליכים העסקיים אשר החברה רואה כמהותיים מאוד לדיווח הכספי והגילוי, קביעה ועיצוב של בקורות הנותנות מענה לסיכונים אשר זוהו על ידי ההנהלה ובחינת אפקטיביות הבקורות כאמור. רכיבי הבקרה הפנימית כללו: (1) בקורות ברמת הארגון, לרבות בקורות על תהליך העריכה והסגירה של דיווח כספי ובקורות כלליות של מערכות מידע; (2) בקורות על הכנסות נוסעים ממכירת כרטיסי טיסה; (3) בקורות על מועדון הנוסע המתמיד; (4) בקורות על רכוש קבוע - מטוסים, מנועים וחלפים; (5) בקורות על הוצאות דלק; (6) בקורות על הוצאות שכר לעובדים בישראל; (7) בקורות על אקטואריה לעובדים בישראל. כל רכיבי הבקרה הפנימית הינם למעט חברות בנות.

בהתבסס על הערכת האפקטיביות שביצעה ההנהלה בפיקוח הדירקטוריון כמפורט לעיל, הדירקטוריון והנהלת התאגיד הגיעו למסקנה, כי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי בתאגיד ליום 31 בדצמבר 2017 היא אפקטיבית.

¹ מר גונן אוסישקין מכהן כמנכ"ל החברה החל מיום 15.2.2018, כאשר עד למועד זה, מר דוד מימון כיהן כמנכ"ל החברה.

² גב' יהודית גריסר מכהנת כמנכ"ל מסוף חודש מאי 2017 כסמנכ"ל משאבי אנוש ומינהל של החברה במקום מר חנן מטסר.

³ מר שחר מרקוביץ' מכהן כסמנכ"ל מחשוב ודיגיטל החל מיום 1.3.2018, כאשר עד ליום 15.2.2018 כיהן מר עפר צברי כסמנכ"ל המחשוב.

⁴ מר מיכאל שטרסבורגר מכהן החל מיום 15.2.2018 כסמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים במקום מר גונן אוסישקין.

⁵ מר אמיר רוגובסקי מכהן החל מחודש מאי 2017 כסמנכ"ל לקוחות ושירות של החברה במקום גב' יהודית גריסר.

⁶ עו"ד דן פוגלמן מכהן החל מחודש מאי 2017 כיועץ המשפטי של החברה במקום עו"ד עומר שלו.

⁷ יצוין כי בבחינת חברות הבנות, לא זוהו יחידות עסקיות מהותיות נוספות.

(2) הצהרות מנהלים :

(א) הצהרת מנהל כללי לפי תקנה 9ב(ד)(1):

הצהרת מנהלים הצהרת מנהל כללי

אני, גונן אוסישקין, מצהיר כי :

- (1) בחנתי את הדוח התקופתי של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן - התאגיד) לשנת 2017 (להלן - הדוחות);
- (2) לפי ידיעתי, הדוחות אינם כוללים כל מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שנכללו בהם, לאור הנסיבות בהן נכללו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופת הדוחות;
- (3) לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של התאגיד לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות;
- (4) גיליתי לרואה החשבון המבקר של התאגיד, לדירקטוריון, לוועדת מאזן ולחברי ועדת הביקורת ותגמול של דירקטוריון התאגיד, בהתבסס על הערכתי העדכנית ביותר לגבי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי:

א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולתו של התאגיד לאסוף, לעבד, לסכם או לדווח על מידע כספי באופן שיש בו להטיל ספק במהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין ; וכן -

ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי.

(5) אני, לבד או יחד עם האחרים בתאגיד :

- א. קבעתי בקורות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקורות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לתאגיד, לרבות חברות מאוחדות שלו, כהגדרתן בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע - 2010, מובא לידיעתי על ידי אחרים בתאגיד ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות; וכן -
- ב. קבעתי בקורות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקורות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח באופן סביר את מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, לרבות בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים;
- ג. הערכתי את האפקטיביות של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, והצגתי בדוח זה את מסקנות הדירקטוריון והנהלה לגבי האפקטיביות של הבקרה הפנימית כאמור למועד הדוחות.

אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.

(ב) הצהרת נושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספיים לפי תקנה 9ב(ד)(2):

הצהרת מנהלים הצהרת נושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספיים

אני, דגנית פלטי מצהירה כי :

- 1) בחנתי את הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן - התאגיד) לשנת 2017 (להלן - הדוחות);
- 2) לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים והמידע הכספי האחר הכלול בדוחות אינם כוללים כל מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שנכללו בהם, לאור הנסיבות שבהן נכללו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופת הדוחות;
- 3) לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של התאגיד לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות;
- 4) גיליתי לרואה החשבון המבקר של התאגיד, לדירקטוריון, לוועדת מאזן ולחברי ועדת הביקורת ותגמול של דירקטוריון התאגיד, בהתבסס על הערכתי העדכנית ביותר לגבי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי:

- א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי ככל שהיא מתייחסת לדוחות הכספיים ולמידע הכספי האחר הכלול בדוחות, העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולתו של התאגיד לאסוף, לעבד, לסכם או לדווח על מידע כספי באופן שיש בו להטיל ספק במהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראת הדין; וכן -
- ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי;

5) אני, לבד או יחד עם האחרים בתאגיד :

- א. קבעתי בקורות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקורות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לתאגיד, לרבות חברות מאוחדות שלו, כהגדרתן בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע - 2010, ככל שהוא רלוונטי לדוחות הכספיים ולמידע כספי אחר הכלול בדוחות, מובא לידיעתי על ידי אחרים בתאגיד ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות; וכן -
- ב. קבעתי בקורות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקורות ונהלים תחת פיקוחנו, המיועדים להבטיח באופן סביר את מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, לרבות בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים;
- ג. הערכתי את האפקטיביות של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, ככל שהיא מתייחסת לדוחות הכספיים ולמידע הכספי האחר הכלול בדוחות למועד הדוחות; מסקנותי לגבי הערכתי כאמור הובאו לפני הדירקטוריון והנהלה ומשולבות בדוח זה.

אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.