

OS AA01

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



Companies House

001142/E20

TU--WEDNESDAY



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

☒ **What this form is NOT for**
You cannot use this form to
an alteration of manner of
with accounting requireme

A05 *A89XB9VK*
17/07/2019 #65
COMPANIES HOUSE
A04 *A88D3PYQ*
25/06/2019 #63
COMPANIES HOUSE

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'.
Name of organisation or body ¹	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.

2018 ANNUAL REPORT

CHAPTER A - Description of the Corporation's Business

CHAPTER B - Board of Director's Report

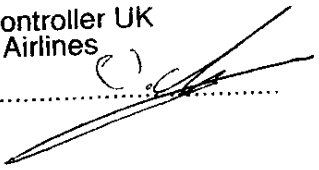
CHAPTER C - Consolidated Financial Statements for 2018

CHAPTER D - Additional Details about the Corporation

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

APPROVED

Oren Chen
Financial Controller UK
El Al Israel Airlines

Signature.....

Chapter A

Description of the Corporation's Business

El Al Israel Airlines Ltd.
Periodic Report for 2018

Table of Contents

1. THE COMPANY'S ACTIVITY AND DESCRIPTION OF THE DEVELOPMENT OF ITS BUSINESS	4
1.1. GENERAL	4
1.2. HOLDINGS CHART	5
1.3. YEAR OF THE COMPANY'S INCORPORATION AND FORM OF INCORPORATION	6
1.4. CHANGES IN THE CORPORATION'S BUSINESS	6
1.5. OPERATING SEGMENT	6
2. CONTRIBUTIONS TO THE COMPANY'S CAPITAL	7
2.1. GENERAL	7
2.2. INTERESTED PARTIES HOLDINGS	7
3. DIVIDEND DISTRIBUTION	7
4. FINANCIAL INFORMATION ON THE COMPANY'S OPERATING SEGMENT	7
5. GENERAL ENVIRONMENT AND IMPACT OF EXTERNAL FACTORS ON THE COMPANY.....	8
5.1. TRAFFIC IN THE INTERNATIONAL AVIATION SECTOR	8
5.2. TRAFFIC IN THE ISRAELI AVIATION INDUSTRY	9
5.3. FLUCTUATIONS IN JET FUEL PRICES	9
5.4. FLUCTUATIONS IN FOREIGN CURRENCY RATES	10
5.5. FLUCTUATIONS IN INTEREST RATES	10
6. AIR TRANSPORT OPERATING SEGMENT	11
6.1. GENERAL INFORMATION ON THE OPERATING SEGMENT	11
6.2. SERVICES IN THE OPERATING SEGMENT	16
6.3. SEGMENTATION OF REVENUES AND PROFITABILITY OF SERVICES	18
6.4. NEW SERVICES	18
6.5. CUSTOMERS	21
6.6. MARKETING AND DISTRIBUTION	21
6.7. ORDER BACKLOG	28
6.8. COMPETITION	28
6.9. SEASONALITY	38
6.10. PRODUCTION CAPACITY	39
6.11. AIRCRAFT FLEET	40
7. INFORMATION ON THE COMPANY'S OPERATIONS	42
7.1. FIXED ASSETS AND FACILITIES	42
7.2. INSURANCE	45
7.3. INTANGIBLE ASSETS	45
7.4. HUMAN CAPITAL	46
7.5. RAW MATERIALS AND SUPPLIERS	58
7.6. WORKING CAPITAL	60
7.7. INVESTMENTS	63
7.8. FINANCING	66
7.9. TAXATION	67
7.10. ENVIRONMENTAL PROTECTION AND CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY	68
7.11. RESTRICTIONS AND SUPERVISION OF THE COMPANY'S BUSINESS	72
7.12. MATERIAL AGREEMENTS	88
7.13. COOPERATION AGREEMENTS	92
7.14. LEGAL PROCEEDINGS	95
7.15. GOALS AND BUSINESS STRATEGY AND ANTICIPATED DEVELOPMENT FOR THE NEXT YEAR	95
7.16. DISCUSSION ON RISK FACTORS	100

Chapter 1: General

El Al Israel Airlines Ltd respectfully submits the following Report of the Description of the Corporations' Business as of December 31, 2018, which sets out a description of the corporation and the development of its business in 2018. Financial data included in the Report are expressed in US dollars, unless otherwise stated.

Data contained herein are correct as of the date hereof, unless otherwise stated. Data contained herein and referred to as of immediately prior to the Report approval date, are revised as of March 6, 2019, unless otherwise stated

The materiality of the information included in this Report was examined from the Company's point of view. Occasionally, additional description is given to provide a comprehensive picture of the subject described.

Legend

For the sake of convenience, the following shortened terms contained in this Periodic Report shall have the meaning appearing next to them.

BOD Report	The Board of Directors' Report of the Corporation's Affairs for the year ended December 31, 2018.
Financial Statements	The consolidated financial statements of the Company for the year ended December 31, 2018, unless otherwise stated
Additional Information on the Company	Chapter D of the 2018 Periodic Report – Additional Information on the Corporation.
USD	United States dollar.
TASE	Tel Aviv Stock Exchange Ltd.
State	The State of Israel.
Group	The Company and its subsidiaries.
Corporation or Company or El Al	El Al Israel Airlines Ltd.
Fifth Freedom	The carriage of passengers or cargo between two foreign countries by a third-country carrier; e.g. El Al carries cargo between Liege and New York.
Sixth Freedom	The carriage of passengers or cargo between two foreign countries, with a stop in the air carrier's country of origin.
Companies Law	The Companies Law, 5759-1999.
Government Companies Law	The Government Companies Law, 5735-1975
Securities Law	The Securities Law, 5728-1968.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

ISA	Israel Securities Authority.
IATA	International Air Transport Association.
Reporting Year	2018.
Report Date	December 31, 2018.
Immediately Prior to the Report Approval Date	March 6, 2019, unless otherwise stated.
Knaifaim	Knaifaim Holdings Ltd.
BGA	Ben-Gurion airport
Sun d'Or	Sun d'Or International Airlines Ltd
2003 Prospectus	The prospectus published by the Company on May 30, 2003, as amended on June 3, 2003 and June 4, 2003.
RPK	Revenue Passenger Kilometer – the number of paid passengers multiplied by the distance flown.
ASK	Available Seat Kilometer - the number of seats offered for sale multiplied by the distance flown.
PLF	Passenger Load Factor – passenger occupancy rate (RPK/ASK)

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

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

1.1. General

The main activity of the Company is air transport of passengers and cargo. The Company primarily operates scheduled flights, charter flights (marketed by the subsidiary, Sun d'Or) and carries cargo on cargo aircraft.

The Group is also engaged in air transport-related activities, such as: sale of duty free items, production and supply of food for airlines (including the Company) through subsidiaries, provision of security services, provision of ongoing and overall maintenance to its own aircraft and aircraft of other airlines at BGA, and management of travel agencies abroad. The Company is further engaged in initiation and development through a subsidiary (Cockpit Innovation Ltd.), which concentrates the Company's innovation activities relating to startup acceleration and support.

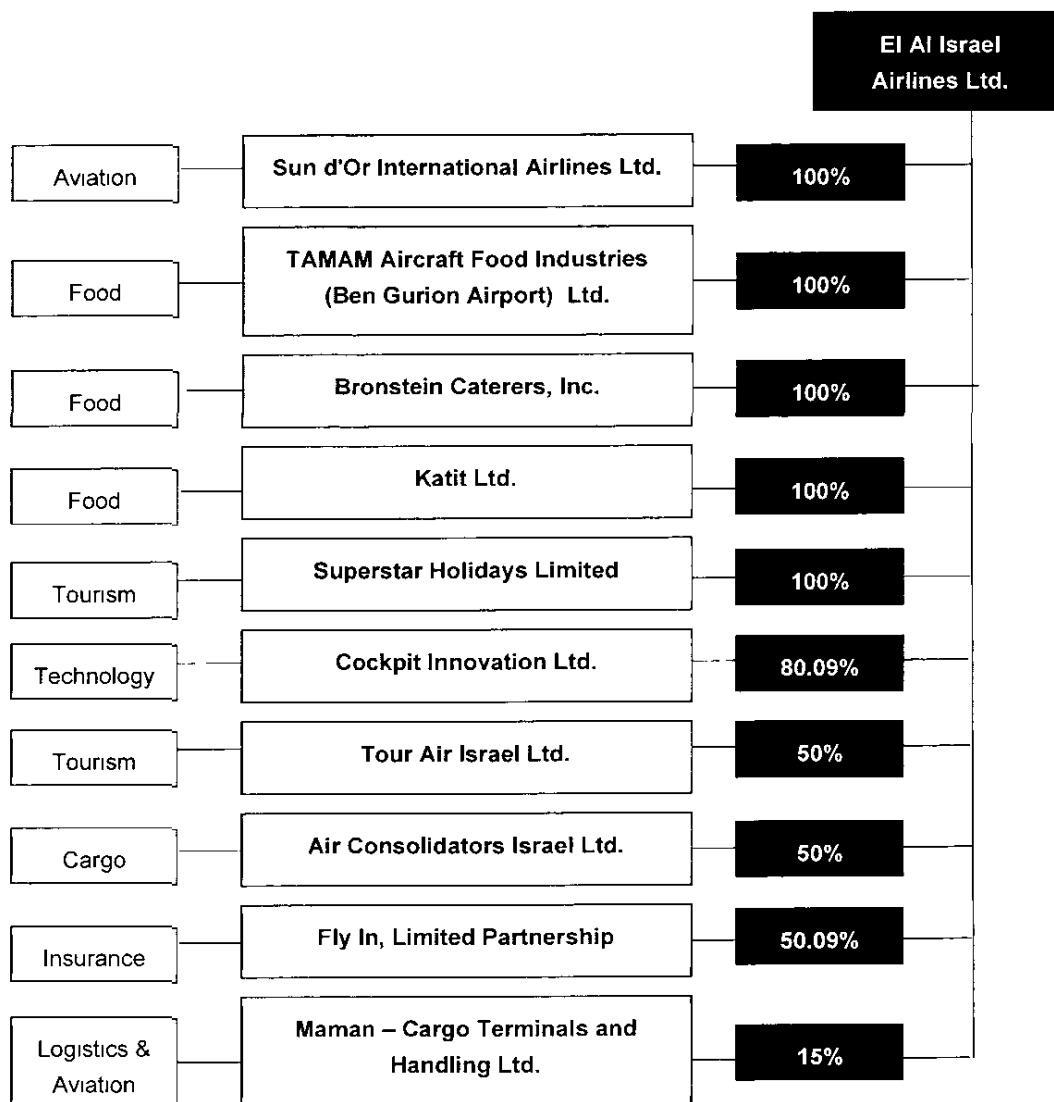
Moreover, the Company collaborates with financial institutions in a credit card venture through the Company's Matmid Frequent Flyer Club.

The business environment in which the Company operates is the international civil aviation and tourism to and from Israel, which are characterized by seasonal volatility and high level of competition. For further information on competition, see Sections 7.1.10 and 7.8 below.

1.2. Holdings Chart

The chart below provides information on the Company's holdings in subsidiaries (including investee companies) as of Immediately Prior to the Report Approval Date (the percentages set forth in the chart represent the Company's holdings of subsidiaries).

For details regarding the activities of the Company' subsidiaries, see Sections 8.7.1 and 8.7.2 below.



Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

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

Until June 6, 2004, the Company was a "Government Company" under "Privatization" (within the meaning of these terms in the Government Companies Law) For further details, see Section 8.11 below "*Restrictions and Supervision of the Company's Business*".

To the best of the Company's knowledge, as of today, the State owns approximately 1.1% of the issued and outstanding share capital of the Company, and therefore, still has the status of a "Mixed Company". Moreover, the State owns the Special State Share (for information on the Special State Share and the rights attached thereto, see Section 8.11.10 below).

2. Operating Segment

Prior to the Financial Statements as of June 30, 2018, the Company presented two reported operating segments in its Financial Statements: (a) air transport on passenger aircraft, (b) air transport on cargo aircraft. In February 2018, following the appointment of Mr. Gonen Usishkin as the Company's CEO, who is the Chief Operating Decision Maker (CODM), changes have occurred in the information reviewed by him for the current allocation of resources. In view of the new review format, the Company re-examined, in accordance with International Reporting Standard No. 8 (IFRS 8) the operating segments of the Company. In evaluating whether the cargo air transport activity is a separate operating segments of the Company, the Company took into account, *inter alia*: (a) its perception of the cargo aircraft operations not as an independent activity but as a supplementary and supporting activity of the passenger aircraft belly cargo operations, which in and of itself is a residual activity related to the "passenger aircraft transport" operations, (b) the "cargo aircraft transport" operations are not reviewed by the Chief Operating Decision Maker separately from the overall operations of the Company for the current allocation of resources, and (c) over the years, a decline has occurred in the volume of "cargo aircraft transport" operations, which is currently considered to be immaterial in relation to the overall operations of the Company.

In view of the foregoing, the Company arrived at the conclusion that it has one operating segment - "Air Transport". Therefore, commencing from the Financial Statements as of June 30, 2018, the Company presents one operating segment designated to maximize the profitability of its entire route network. In consequence, the Company's results are not presented by segments. For details, see Note 20 to the Financial Statements.

Accordingly, this Report contains information on the Company's operations in the air transport segment, which includes a description of air transport on both passenger and cargo aircraft.

3. Contributions to the Company's Capital**3.1. General**

During the Reporting Year, there were no contributions to the capital of the Company.

3.2. Interested Parties Holdings

Below is the distribution of holdings in the Company's shares as of the Report Date:

Knafaim	35.3%
Ginzburg Group	7.97%
Delek Group ¹	8.75%
Ion Asset Management Ltd. ²	6.5%
Public	41.48%

4. Dividend Distribution

During the Reporting Year, no dividends were distributed.

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

As of December 31, 2018, the Company has no distributable profits.

For details regarding the Company's dividend distribution policy, see Note 17 to the Financial Statements.

5. Financial Information on the Company's Operating Segment

As described in Section 2 above, The Company has one operating segment. For details regarding the Company's business results and developments in the Company's business results during the Reporting Year compared to the past year, see the Financial Statements and Section 3A of the BOD Report.

¹ For details regarding Delek Group holdings of the Company's shares as of December 31, 2018, see immediate reports regarding the composition of holdings of interested parties and executive officers, published by the Company on January 7, 2019 (Reference No. 2019-01-003411).

² As of the date of publication of the Report, the State share-holder's approval of Ion Asset Management Ltd. holdings in the Company's shares above 5% of its share capital, as required under the Company's Articles of Association, has not yet been obtained.

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

6.1. Traffic in the International Aviation Sector

The international aviation sector is affected by the security and political condition as well as special events, such as outbreak of epidemics and natural disasters around the world in general, and in specific regions in particular, as well as the global economic condition.

According to IATA estimates, airlines are expected to report total earnings of approximately USD 32.3 billion for 2018. In 2018, passenger traffic increased, reaching a record of 4.3 billion passengers (on scheduled flights). The increase in passenger traffic is attributable to an improvement in the global economy. Based on IATA data, total passenger traffic (both international and domestic) grew by 6.5% in 2018 compared to 2017. This increase indicates a slowdown compared to the 8% increase recorded in 2017 in relation to 2016; however, this increase is higher than the 5.5% average annual increase recorded in the past decade. Average capacity rose by 6.1% compared to 2017, and average occupancy rate amounted to 81.9%.

It should be noted that the growth in passenger traffic to and from Israel recorded in recent years is significantly higher than the growth rate reported in the international aviation industry.

According to IATA data, a growth of 4.1% was recorded in total cargo traffic (both international and domestic) compared to 2017, following an increase of 9.7% in cargo traffic in 2017 compared to 2016

Below are data on the aviation industry's international operations and profitability with respect to passenger and cargo air transport in 2016-2017 and IATA estimate for 2018:

	2018 estimate	2017	2016
Change in total industry revenue	8.7%*	6.5%	(1.6%)
Growth in revenue passenger kilometer (RPK)	6.5%	8.0%	7.5%
Growth in available seat kilometer (ASK)	6.1%	6.6%	7.4%
Change in passenger load factor (PLF)	81.9%	81.5%	80.3%
Change in yield per passenger kilometer (RPK)	(0.9%)	(0.8%)	(8.8%)
Growth in cargo and mail traffic	4.1%	9.7%	3.6%
Change in yield per ton cargo	10.0%	8.1%	(6.9%)
Jet fuel price, dollar/barrel (average per year)	87.6	66.7	52.1

IATA estimates and assessments of the global aviation industry, including expected passenger traffic, international capacity and profitability, are forward-looking information, as defined in the Securities Law. This information is not based on the Company's estimates but only relies on IATA estimates, inter alia, in view of existing trends of change in the aviation and tourism industry in recent years and expected developments therein as well as in view of the economic, security and geopolitical condition in Israel and worldwide. Therefore, these data may be materially different than said estimates, if IATA estimates do not materialize as a result of a number of factors, including changes in the economic, security and geopolitical condition in Israel and worldwide.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

For information on the Company's jet fuel purchase expenses, see 8.5.1 below.

6.2. Traffic in the Israeli Aviation Industry

According Israel Airport Authority (IAI) data, in 2018, international traffic to and from BGA amounted to 22.3 million passengers, indicating an increase of 10.8% compared to 2017.

Below are data on passenger traffic at BGA, tourists entering Israel and residents³ departing Israel from BGA during 2016-2018:

Year	Passenger traffic at BGA		Tourists entering Israel		Residents departing Israel	
	In millions of flight segments	Annual change	In millions of passengers	Rate of change	In millions of passengers	Rate of change
2018	22.3	10.8%	3.6	13.4%	7.8	9.9%
2017	20.2	16.4%	3.2	22.2%	7.1	12.9%
2016	17.3	10.6%	2.6	4.5%	6.3	15.3%

Below are data on cargo traffic entering and departing BGA during 2016-2018⁴:

Cargo Traffic at BGA (in thousands of tons) for the year ended December 31*)			
Year	Export	Import	Total
2018	148.6	201.0	349.6
Change from 2017	0.3%	4.7%	2.8%
2017	148.1	192	340.1
Change from 2016	3.9%	10.8%	7.7%
2016	142.6	173.2	315.8

* Data includes cargo carried on cargo aircraft and in passenger aircraft belly

6.3. Fluctuations in Jet Fuel Prices

Jet fuel for aircraft ("Jet Fuel") is a significant component of the Company's expenses. Jet Fuel prices are characterized by large and sharp fluctuations. The following data refer to the weighted average of Jet Fuel market prices (before marketing margins and other fees) in the various markets where the Company purchases fuel⁵. In 2018, Jet Fuel prices increased ("Basket of Markets" – the weighted price in the markets where the Company purchases Jet Fuel) by 30% on average compared to 2017 prices. For further details, see Sections 8.5.1 and 8.16.6 below, for further details regarding the

³ Departing Israelis – by air only, incoming tourists – by air and without day visitors, as defined by the Central Bureau of Statistics.

⁴ Data source: Civil Aviation Authority

⁵ Jet fuel market prices are published by Platts, which, to the best of the Company's knowledge, is a company of McGraw-Hill Group that has been providing information on this energy sector for many years. Platts provides updated information and analysis, *inter alia*, in connection with prices and international events in the oil, petrochemical, natural gas and electric and nuclear power markets.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

financial impact on Jet Fuel prices and the Company's hedging policy, see Sections A3 and B of the BOD Report and Note 18 to the Financial Statements.

6.4. Fluctuations in Foreign Currency Rates

The Group results are affected by the fluctuations of several currencies in relation to the USD. Fluctuations in USD exchange rates in relation to other currencies - particularly the NIS currency, in which a considerable portion of the Company's expenses, including Israeli employees' salaries, is paid - may result in either improvement or erosion of the Group profitability. As of December 31, 2018, an 8.1% devaluation in the NIS exchange rate in relation to the USD was recorded compared to 2017. As of December 31, 2018, a 4.6% devaluation in the euro exchange rate in relation to the USD was recorded compared to December 31, 2017. For details regarding the impact of foreign currency fluctuations and the Company's hedging policy, see Section B of the BOD Report and Note 18 to the Financial Statements.

6.5. Fluctuations in Interest Rates

In order to finance aircraft acquisitions, the Company took a significant amount of loans bearing variable interest based on the Libor interest rate. A change in Libor interest rates may affect the Company's financing expenses. In 2018, the three-month average Libor rate stood at 2.3% compared to an average Libor rate of 1.26% in 2017. For information on loans taken by the Company and hedging transactions made by it, see Section B of the BOD Report and Note 13 to the Financial Statements. For information on the Company's hedging policy, see Note 18 to the Financial Statements.

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

7. Air Transport Operating Segment

7.1. General Information on the Operating Segment

For information regarding the Company's operations, see Section 1.1 above.

Below is a description of trends, events and developments in the macroeconomic environment of the Group, which have or may have significant impact on the business results or developments in the operating segment:

7.1.1. Structure of the Operating Segment and Changes Occurring Therein

In the past, the aviation policy was regulated by virtue of the decision of the Ministerial Committee on Social and Economic Affairs, adopted shortly prior to the publication of the 2003 Prospectus (Decision SE/14 dated May 19, 2003) with respect to the designation of the Company as a "Designated Carrier", with several government decisions being adopted after that date, establishing Israel's aviation policy with respect to the Company's operations and the State participation in funding Israeli airlines' security expenses

For details on open-sky agreements entered into between Israel, the US and the EU, see Section 7.1.10(b) below. 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 8.11 below.

7.1.2. Legislative Restrictions, Regulation and Special Constraints Applicable to the Operating Segment

The air transport sector is characterized by international and domestic regulatory restrictions in a number of fields, which are incorporated in international treaties and agreements and domestic legislation. For information on regulatory arrangements, see Section 8.11 below. Additionally, these international and domestic arrangements set out conditions and arrangements relating to the air carrier's operation and liability for damages, flight delays and cancellations.

It should be noted that the policy of global aviation authorities in connection with the granting of permissions in the cargo aircraft transport segment tends to be more lenient than the policy applicable to the passenger aircraft segment, which particularly affects the possibility of operating cargo aircraft flights also under Fifth Freedom.

The Company is further required to operate under local legislation and relevant government decisions relating to its operations (including aviation security services), as set out in Section 8.11 below.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

7.1.3. Changes in the Volume and Profitability of the Segment's Operations

- (a) International developments – for details regarding international developments in the operating segment, see Section 8.1 above.
- (b) Israeli market developments – for details regarding developments in the Israeli market within the segment, see Section 6.2 above.

7.1.4. Developments in the Segment's Markets or Changes in Customer Characteristics

In recent years, competition in the passenger aircraft transport sector has intensified considerably among dozens of international scheduled low-cost⁶ and charter airlines, with the increase in the level of competition leading in recent years to a decrease in flight ticket prices and growth in passenger traffic.

The intensified competition is expressed, inter alia, by the growth in the number of destinations and the frequencies operated by the airlines. The Company estimates that further intensification of competition is expected in 2019. For further information see Section 7.8.3 below.

7.1.5. Technological Changes that may Materially Affect the Segment

Acquisition of new aircraft with advanced and innovative technology that streamlines operation, saves costs and contributes to enhancing customer experience is a material technological change in the air transport sector.

Wide-Body Aircraft

As part of the Company's wide-body aircraft acquisition transaction ("**Acquisition Transaction**"), the Company has entered into agreements for the acquisition and lease of 16 Dreamliners, of which 8 Boeing 787-9 Dreamliners were received in 2017-2018 and the first quarter of 2019, and 8 new Boeing 787-9 and 787-8 Dreamliners are expected to be delivered to the Company between the second quarter of 2019 and the first quarter of 2020. The Dreamliner is the most innovative aircraft in the industry, which positions the Company at the cutting edge of technology. Apart from enhancing customer experience, the advanced technology streamlines aircraft operation and reduces the level of operating expenses. For further information regarding the Acquisition Transaction, see Section 8.12 below.

In recent years, new Airbus A350 XWB wide-body aircraft have begun operating in the market. This model is considered to be an advanced and economical long-range aircraft that represents the next generation of aircraft and competes the Boeing-made 787 Dreamliner. It should be clarified that the Company does not operate aircraft manufactured by Airbus.

⁶ Low-cost airlines have a low expense structure arising mainly from direct online marketing rather than marketing through distribution systems and travel agents, primary use of secondary airports and uniform aircraft fleets with a maximum number of seats allowing a reduction in cost per seat, minimum flight profile during the flight, which normally only offer economy class on their flights. This expense structure allows these airlines to offer very competitive prices. It should be noted that the above description of low-cost airlines is based on the Company's estimates.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

Narrow-Body Aircraft

In recent years new narrow-body aircraft have begun operating in the market Boeing MAX and Airbus NEO. A new technology with a longer flight range than previous model, which reduces operating expenses, is installed on these aircraft, allowing them to fly to a more extensive range of destinations. It is clarified that the Company does not operate this type of aircraft.

It should be noted that the Company evaluates from time to time the adaptation of its aircraft fleet to market conditions, competition and trends in the aviation industry.

7.1.6. Critical Success Factors in the Operating Segment and Changes Occurring Therein

For details regarding positive factors that affect or will affect the Company's competitive position in the industry, see Section 7.8.4 below.

7.1.7. Changes in Suppliers and Raw Materials in the Sector

For details regarding the Company's main suppliers and raw materials in the sector, see Section 8.5 below.

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

The key entry barriers include the relatively large initial investment required to establish and operate an airline company, including aircraft acquisition or lease, an increase in the number of airlines puts a burden on airports and makes it difficult to obtain a slot (an arrival or departure time-window reserved for a flight) at the most central and sought after airports. This barrier may prevent the launch of a new route or prevent an airline from improving its flights schedule. Another barrier is the number of different types of aircraft for acquisition or lease, which may affect the possibility of a short-term expansion and provides an ad hoc response to a developed market that enables expansion of operations. It should be noted that the restrictions imposed on the Company by the Special State Share holder as to reducing the Company's aircraft fleet, constitute an exit barrier. For details, see Section 8.11.10 below.

7.1.9. Substitutes for the Operating Segment Services and Changes Occurring Therein

The substitutes for transportation by airliners or cargo aircrafts are transportation by other means (via land or sea), and cargo aircrafts in respect to transportation of cargo in the cargo hold of airliners. It should be noted that in Israel there is no material substitute to passenger transportation by air.

7.1.10. Competition Structure in the Operating Segment and Changes Occurring Therein; Developments in the Market of the Operating Segment

(a) General – Competition in the Operating Segment

The passenger aircraft transport sector has fierce competition between dozens of international scheduled Legacy airlines, low-cost airlines and charter airlines. Airlines compete in different areas, mostly over prices, flight frequency and schedule, operational accuracy, type of equipment, aircraft configuration, passenger service, customer experience, benefits to frequent flyers, fees

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

and special incentives for travel agents, structure of websites and mobile apps for making reservations and obtaining information, and more.

The competition is not only with the designated carrier of the country located on the other end of the route and charter airlines operating on the same route, but also with other airlines (mainly Sixth Freedom airlines, as described below), including airlines that do not operate flights to Israel because, as described below, they can offer flights at different fares also to destinations to which they do not operate direct flights, and therefore, passengers will often prefer to fly with a particular airline even if it does not operate direct flights to the desired destination, as described below.

Sixth Freedom – Sixth Freedom allows scheduled airlines to offer connections to flights from Tel-Aviv to other destinations via their home airports. Connections between flights allow airlines to offer an alternative to the direct product at attractive prices.

It should be noted that currently, the Company does not enjoy the same ability to carry passengers between different countries via Israel, mainly due to the current geopolitical condition.

Codeshare Agreements - A codeshare agreement allows mutual sale of seats on a variety of flights operated by airlines that are parties to the agreement, using the activation code of each airline (operator and marketer). Codeshare agreements allow airlines to expand their supply of flights and increase the exposure to the operating and marketing airline's flights in the markets and through new sales channels in such a manner that allows airlines that do not operate direct flights to and from a particular destination to offer its customers flights under a codeshare agreement with an airline operating direct flights to the same destination. For details regarding codeshare agreements to which the company is a party, see Section 8.13 below.

Alliance – Most scheduled airlines participate in an alliance - Star, Sky Team and One World. Being a member of an alliance allows the airline to offer the customer, among others, flights to a large variety of destinations, enjoy the accumulation of miles/points from flights operated by other airlines participating in the alliance, and gain access to lounges of other airlines participating in the alliance. Thus, certain passengers will prefer to fly with an airline participating in an alliance even where the airline does not operate a direct flight to the desired destination, in order to enjoy these benefits.

It should be noted that in recent years, another form of cooperation between airlines, the **Joint Venture (JV)**, has been developed, in which airlines share their revenue and often their expenses according to a predetermined agreement, without having to merge. Due to the shared revenue and expenses, the structure of costs of airlines participating in the JV is more efficient, thus allowing them to offer attractive prices to their customers.

Moreover, certain regulatory changes may have an impact on the structure of competition in the operating segment. For details, see Section 8.11 below.

In 2018, about 110 airlines operated at BGA, of which 66 are foreign airlines operating scheduled flights, 45 are foreign charter airlines (of which 30 airlines operated flights on a permanent basis) and two are Israeli airlines (Arkia and Israir)

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

There are four types of competitors in the cargo aircraft transport segment. airlines carrying cargo on cargo aircraft, airlines carrying cargo in the belly of passenger aircraft, airlines, such as El Al, that carry cargo both on cargo aircraft and in the belly of passenger aircraft, and courier airlines which, in addition to courier services, also carry other cargo. The Company estimates that the expansion of scheduled flights to and from Israel on passenger aircraft that can carry cargo in their belly increases the competition in the cargo industry.

For details regarding the Company's significant competitors in the operating segment, and the competition expected in 2019, see Section 7.8.3 below.

(b) Open Sky Policy

The liberalization policy of aviation agreements implemented in Israel in recent years is responsible for a significant portion of the increase in the supply of flights and the offered seat capacity. This policy, expressed by the an ongoing process of updating aviation agreements by increasing the frequency cap and the number of airlines authorized to operate scheduled flights, causes an increase in the number of flights and, in consequence, a reduction in flight ticket prices and growth in passenger traffic to and from Israel. Within the framework of this policy, in 2010 Israel and the US entered into an open-sky agreement that led to the removal of the frequency and capacity limits imposed on flights to and from Israel. The agreement further enables commercial cooperation between the both countries' airlines.

Furthermore, in June 2013, an open-sky agreement was entered into between Israel and the EU, effective from 2013 and implemented in several stages, the last of which was implemented in summer 2018. The agreement led to the removal of the frequency limit imposed on flights to and from Israel and, in consequence, a significant addition to the supply of flights operated by airlines flying to and from Israel.

It should be noted that in light of the removal of said limits, a permit was granted to Israeli airlines to operate also from Terminal 1, subject to certain conditions, and the State's participation rate in Israeli airlines' security costs. For details regarding the State's participation rate in security expenses, see Section 8.11.13 below.

The increased competition on routes to and from Europe, including the commencement of low-cost airlines' operations on these routes and the significant expansion of their operations in recent years, have resulted in a decrease in flight prices and significant growth in passenger traffic on these routes. For details regarding the growth in passenger traffic on routes to Europe, see Section 7.8.3(b) below.

It should be noted that in July 2018, Israel and China signed a memorandum of understanding for a new aviation agreement allowing the entry of other designated carriers to both existing and new destinations as well as an increase in the number of frequencies permitted for both countries' airlines. Moreover, in the past years, aviation agreements between Israel and a number of countries with significant traffic to and from Israel, including Russia, Ukraine, Canada and India, have been amended

7.2. Services in the Operating Segment

(a) General

The main services provided by the Company in this segment consist of carrying passengers and cargo on passenger aircraft to different destinations. As of Immediately Prior to the Report Approval Date, the Company operates flights on passenger aircraft to 36 direct destinations in 26 countries in Europe, the US and Canada, the Far East, Central Asia and South Africa.

In 2018, the Company operated an average of 286 weekly round trip flights carrying passengers and cargo. Moreover, in 2018, the Company offered cargo transport services using a dedicated cargo aircraft to one destination in Europe and one destination in North America, on scheduled flights. In addition to flights operated by the Company, it also markets flights under interline agreements with other airlines, allowing passengers on scheduled flights, subject to certain restrictions, to use flight tickets issued by one airline on other airlines' flights. The airline operating the flight on which the passenger travels submits the invoice to the airline issuing the ticket. Payments between airlines are made on a monthly basis, mostly through IATA Clearing House.

The Company also operates codeshare flights. For details regarding codeshare agreements to which the Company is a party, see Section 8.13 below.

In some of its scheduled flights, the Company operates up to three flight classes distinguished by the type of seat, the space between seats, food and beverage menu, entertainment system, supply of comfort and leisure products and the ratio of flight attendants to passengers. These classes include First Class, Business Class and Economy Class. The Company operates three classes on the new Boeing 787 Dreamliners – Business Class, Premium Class and Economy Class. Scheduled flights offer a variety of audio shows, movies, broadcast and print magazines and a service for the sale of duty-free goods.

In addition to scheduled flights, the Company is involved, through Sun d'Or, in marketing charter and scheduled flights by selling aircraft capacity to charter flight organizers at predetermined prices as well as travel agents and the public. Sun d'Or-branded flights are characterized by vacation destinations, exotic seasonal destinations and destination-based customized service. Most flights operated by Sun d'Or only include Economy Class.

The Company's flights are supported by ground services responsible for passengers and baggage boarding, landing at the destination airport and handling baggage. Ground services are provided at BGA and each destination where the Company's aircraft land. Simultaneously, the Company operates, with the guidance of government security agencies, ground security operations at all overseas airports from which Israeli airlines' aircraft fly, as well as aerial security operation on passenger flights of Israeli airlines (ground security operations at BGA are carried out by Israel Airport Authority). For details regarding security services provided by the Company to Israeli airlines, see Section 8.11.13 below.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

(b) Data on BGA Destination Groups

Below are data on the breakdown of passenger traffic by geographical region, and the Company's market share in destinations to and from such regions, as estimated by the Company⁷:

Region ⁸	Passenger traffic (direct flights ⁹) in millions of flight segments				Company's estimate of its market share		
	Change in 2018 (%)	2018	2017	2016	2018	2017	2016
Transatlantic	9%	2.0	1.8	1.7	47.1	48.0	51.4
Europe	11%	19.0	17.2	14.7	22.6	25.5	29.1
Asia and Africa	17%	1.3	1.1	0.9	37.8	44.7	55.1
Total	11%	22.3	20.1	17.3	25.6	28.5	32.6

(B1) Transatlantic Routes

As of the Report Date, the Company operates scheduled flights to 5 destinations in North America.

The Company has traffic rights to transport passengers, cargo and mail to and from New York and other destinations in the US, some of which under codeshare agreements. For details regarding codeshare agreements to which the Company is a party, see Section 8.13 below.

In 2018, the Company operated 43 weekly flights to North America at the peak of summer season, and 31 weekly flights during the winter season (mainly to New York).

For information on new routes to different destinations in the US which the Company intends to launch in 2019 and the first quarter of 2020, see Section 7.4 below.

(B2) Routes to Europe

As of the Report Date, the Company operates scheduled flights to 26 destinations in Europe, mainly London, Paris, Amsterdam, Moscow, Frankfurt, Rome, Milano, Madrid and Zurich.

In October 2018, the Company launched a new route to Lisbon in lieu of the route operated by Sun d'Or. The Company operates 2-5 direct weekly flights on this route (depending on the season).

⁷ Regions mentioned in the table include destinations to which the Company does not fly.

⁸ The Transatlantic Region consists of North and Central America countries, Europe consists of West, Central and East Europe countries as well as Greece, Cyprus, Malta and Turkey, Asia and Africa consists of the Far East and Asia countries as well as Jordan and Egypt.

⁹ These data are based on the Company's estimates according to the IAI data analysis. These data are broken down by direct flight destination and do not distinguish the passenger's real destination when dealing with Sixth Freedom flights.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

For details regarding new routes to different destinations in Europe which the Company intends to launch in 2019, see Section 7.4 below

(B3) Routes to Asia and Africa

As of the Report Date, the Company operates scheduled flights to 4 destinations in the East (Bangkok, Mumbai, Hong Kong and Beijing) and one destination in South Africa (Johannesburg).

7.3. Segmentation of Revenues and Profitability of Services

An increase of 2.1% in the Company's revenue was recorded in 2018 compared to 2017, with passenger traffic at BGA increasing by 10.8% in 2018 compared to 2017.

For details regarding the segmentation of the Company's revenue, see Note 19 to the Financial Statements.

7.4. New Services

✓ **Changes in the Route Network**

Launch of new routes to Europe – In October 2018, the Company launched a route to Lisbon in lieu of the route operated by Sun d'Or. The Company operates 2-5 weekly direct flights to this destination (depending on the season).

At the end of March 2019, the Company is expected to launch a new route to Nice in lieu of the route operated by Sun d'Or. The Company intends to operate 2-3 weekly direct flights on this route (depending on the season) In addition, at the end of May 2019, the Company is expected to launch a new route to Manchester. The Company intends to operate 2-3 weekly direct flights on this route (depending on the season).

Launch of new routes to the United States – In 2019 the Company is expected to expand its operations on routes to North America and launch the following routes. from May 2019 the Company will operate 3 weekly flights to San Francisco, from June 2019 the Company will operate one weekly flight to Las Vegas and from July 2019 the Company will operate one weekly flight to Orlando throughout the 2019 summer season. In addition, the Company is expected to launch a new route to Chicago in the first quarter of 2020.

- ✓ **Launch of a new Fare Plan** - In order to provide its different customers with the broadest response and better cope with the intensifying competition, in view of global aviation trends and as part of implementing operational streamlining processes, as of October 2018, the Company operates a new fare plan for flights to all its destinations in Europe, and in January 2019 launched a new fare plan for flights to all its destinations in the Far East and South Africa for flights taking off starting from the second quarter of 2019 ("**New Fare Plan**"), as described below

New Schedule of Flights to the Company's destinations in Europe – According to the New Fare Plan, Economy Class passengers will be given the possibility to choose from three different types of flight product packages the **Lite** ticket - the most basic and cheapest product, allowing

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

passengers to board the aircraft with hand luggage and a handbag, with no cancellation or change options (subject to the Consumer Protection Law, 5741-1981), the **Classic** ticket – the familiar, existing flight ticket, allowing passengers, in addition to the foregoing, to choose their seats, send luggage to the belly of the aircraft and make changes or cancellations for extra fee; the **Flex** ticket – the most flexible ticket, allowing passengers, in addition to the foregoing, to board the aircraft with a second handbag and providing flexibility on the terms of change and cancellation, based on criteria defined by the Company with respect to each ticket and in accordance with applicable law. Upon launching the New Fare Plan. The UP brand activity was terminated and as of that date, flights to these destinations are operated under the El Al brand.

New Schedule of Flights to the Company's destinations in the Far East and South Africa – According to the New Fare Plan, Economy Class passengers will be given the possibility to choose from three different types of flight product packages: the **Lite** ticket – the most basic and cheapest product, allowing passengers to board the aircraft with hand luggage and a handbag, and receive a meal, with an option for changes but no cancellation option (subject to the Consumer Protection Law, 5741-1981, and except if the departure takes place from South Africa), the **Classic** ticket – a product allowing passengers, in addition to the foregoing, to choose their seats (other than preferred seats that may be chosen by any passenger for additional fee), send luggage to the belly of the aircraft and make changes or cancellations for extra fee, the **Flex** ticket – an all-inclusive package allowing passengers, in addition to the foregoing, to board the aircraft with a second handbag and send additional luggage to the belly of the aircraft, choose their seats, including preferred seats subject to availability as well as flexibility on the terms of change and cancellation, based on criteria defined by the Company with respect to each ticket and in accordance with applicable law.

The Company expects that the New Fare Plan for flight to the Company's destinations in Europe, the Far East and South Africa will have a positive impact on its financial results, although not in material terms compared to its total revenue.

The Company's estimate of the date of implementation of the New Fare Plan for flights to the Company's destinations in the Far East and South Africa, and the positive impact of the New Fare Plan and on the Company's financial results is forward-looking information, as defined in the Securities Law. This information relies, inter alia, on the Company's estimates and assessments in view of the current volume of the Company's operations and the degree of competition in the markets, which may not materialize, in whole or in part, or may materialize in a materially different manner. The actual situation may be different than predicted, inter alia, due to the degree of opening the market to further competition, regulatory changes, the way in which the Company copes with competition and the risk factors described in Section 8.16 below as well as economic, security and geopolitical changes.

- ✓ **Matmid Frequent Flyer Club** – On April 1, 2019, an update was made to the program for accumulation and redemption of points of the Company's Matmid Frequent Flyer Club ("**Program**"), which includes, among others, changing the *point accumulation model* in such a manner that it is currently based on

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

financial expenditure (except in exceptional cases), as opposed to the current situation where the total accumulation is determined on the basis of flight destination and fare class. In addition, the bonus ticket redemption price was also updated. The updated Program will become effective on July 1, 2019 with respect to the expansion of point redemption options, such as paying with points for flights with connecting flights operated by airlines with which the Company has entered into codeshare agreements ("**Codeshare Agreements**"); purchase of codeshare tickets where one way fare is a bonus ticket and the other way fare can be paid for with points and cash, paying with points for luggage and seats as well as for a portion of the additional cash component. The Company estimates that the updated Program is not expected to materially affect its financial results.

For information on the Matmid Frequent Flyer Club activity and the Company's agreements with credit card companies, see Section 7.6.4 below.

The Company's estimates regarding the impact of the updated Accumulation and Redemption Program on its financial results are forward-looking information, as defined in the Securities Law. This information is based, inter alia, on the Company's estimates, assessments and projections in view of current volume of operations, including the operations of the Matmid Frequent Flyer Club, which may not materialize, in whole or in part, or may materialize in a materially different manner.

- ✓ **Upgrade of the 777-200ER and 737-800 Aircraft** – The Company decided to implement a comprehensive program to renew and upgrade the interiors of its Boeing 737-800 and 777-200ER aircraft fleet. The upgrade project will include, *inter alia*, increasing the number of seats and replacing them with advanced new seats, installing an advanced and innovative entertainment system (on the 777-200 ER aircraft fleet) and WiFi and personal USB ports. The upgrade project is expected to gradually begin in 2019 and continue until 2021.
- ✓ **WiFi on the EL AL Flights** – In July 2018 the Company launched a wireless internet system ("**WiFi**") on the Company's flights to and from Europe, and in February 2019 launched the WiFi on its flights to and from North America. The service is subject to payment. As of Immediately Prior to the Report Approval Date, the WiFi was installed on the Company's 777-200ER aircraft fleet, on some of its Boeing 737-800 and 8 of the newly received Dreamliners. In 2019, the WiFi will be gradually installed on other Boeing 737-800 aircraft and Dreamliners expected to be delivered to the Company.
- ✓ **Upgrade of the Digital Experience** – The Company makes great efforts to significantly improve the digital experience, while developing artificial intelligence-based marketing and service abilities allowing for an increase in revenue, enhancement of operational efficiency and excellence and upgrade of customer experience, focusing on comfort and customization according to customer needs. Within this framework, in 2018 the Company upgraded its mobile app, which currently allows passengers to perform a wide range of functions, such as buying flight tickets, managing the flight, checking-in, inquiring the number of accumulated Matmid Frequent Flyer Club points and receiving proactive announcements from the Company about changes in the flight, special offers dedicated to the customer and notices of a many other issues (e.g. recommendations on the time to leave for the airport, destination weather forecasts, etc.). In addition, the Company continued to develop its digital services, including expansion and enhancement of the Company's content magazine TIP & TRIP that

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

provides a range of information and tips about the Company's destinations, direct correspondence with the Company's customers on Facebook – an innovative service allowing the Company to provide its customers with easy and simple access to communicate with it from anywhere in the world. Moreover, the Company launched a fast online check-in service that allows customers to check-in promptly after the system automatically identifies suitable customers and sends them a proactive message

- ✓ **Development of Cargo Transport Services** – In 2018, the Company continued to develop products tailored to its many customers with respect to cargo transport both in the belly of passenger aircraft and on a dedicated cargo aircraft, as follows: transport of cargo for pharma customers under suitable cooling conditions; El Al Door 2 Door service that delivers shipments from the airport to the customer's home, and related services, including handling documents and releasing cargo from customs; valuable product transport service that includes product transport and security until delivery to the customer, Cargo Plus / Cargo First, a service that gives the customer priority in transporting its cargo, TRNASIT2GO, cargo transport to all destinations worldwide in cooperation with global courier companies under Sixth Freedom.

7.5. Customers

The Company provides services to both private (households) and business passengers. The Company's flight tickets are mostly sold through travel agents and travel package marketers 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.

The Company has no single customer, including travel agent, whose revenue or sales turnover amounts to 10% or more of the Group's total revenue. The Company estimates that it is not dependent on any single customer or agent

7.6. Marketing and Distribution

7.6.1 Cargo and Travel Agents and Travel Package Marketers

The Company's airline ticket marketing and distribution activities are carried out through a number of sales channels, as follows: (1) the Company's website, (2) a call center service (in Israel), (3) travel agents, tour companies and travel wholesalers, (4) the Company's sales offices in Israel and abroad (as of Immediately Prior to the Report Approval Date, the Company has 2 sales offices in Israel (Jerusalem and Beer-Sheva) and 29 sales offices in its overseas stations); and (5) general sales agents (GSA) abroad, located in destinations to which the Company operates flights as well as other destinations worldwide (as of Immediately Prior to the Report Approval Date, the Company has agreements with 36 GSAs)

In addition, Sun d'Or, the Company's subsidiary, acts as a marketing arm for the Company's products, both charter and scheduled flights to various destinations. Sun d'Or-branded flights are operated by

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

the Company and other airlines, generally by means of a wet lease. For information regarding Sun d'Or operations, see Section 8.7.1(a) below.

Tour Air (Israel) Ltd. ("Airtour"), a company jointly owned by the Company and travel agents, is substantially a distribution arm for special offers and packages to all Israeli agents and the general public. In addition, Airtour provides the Company with outsourcing services in different sectors. For details regarding the Company's agreements with Airtour, see Note 22 to the Financial Statements.

Most travel agents are IATA members acting as a channel for selling flight tickets on behalf of different airlines. Travel agents are often compensated on a variable commission basis, at the airlines' discretion.

As of the Report Date, the Company pays travel agents and wholesalers working with it in Israel and abroad ("Agents") a base commission of 5% to Israeli Agents, and a commission that varies by country to travel agents abroad, on market terms. Moreover, the Company rewards its agents with special incentives (a variable commission) according to the volume of airline ticket sales. The variable commission rate is agreed upon with each agent, in Israel and abroad.

On June 1, 2019, the Company is expected to shift to a new model of contracting with agents, under which no base commission will be paid, in view of the challenges facing the Company, *inter alia*, as a result of the open-sky policy, which led to an intensified competition on the part of foreign airlines, and huge international alliances, as well as due to the revolution in digital marketing channels and in view of the global aviation industry trend of changing the compensation model applicable to airlines and travel agents. It should be noted that following the Company's announcement to Israeli travel agents, in May 2018, Israel Tourist and Travel Agents Association ("ITTAA") contacted the Company to discuss the said announcement. The Company is undergoing discussions with ITTAA.

The Company estimates that the revised compensation model will have a positive impact on its financial results, although not in material terms compared with its sales turnover.

The Company's estimates regarding the positive impact of the revised compensation model on its financial results are forward-looking information, as defined in the Securities Law. This information is based, inter alia, on the Company's estimates, assessments and projections as of the Report Date, the materialization of which is uncertain and is beyond the company's control. The non-materialization of forward-looking information may result from different materialization of estimates, assessments and projections taken into account by the Company, inter alia as a result of materialization of risk factors characterizing the Company's operations as well as developments in the economic environment in which the Company operates and external factors that may affect the Company's operations.

Travel agents may accumulate points for personal use from sales of the Company's flight tickets to customers who are members of the travel agents' club, Sell&Fly ("Sell&Fly Club"), and purchase flight tickets and pays for them with Sell&Fly points. It should be noted that the points travel agents to purchase flight tickets for personal use only. Travel agents may also convert points accumulated by the Sell&Fly club into club points. This novelty allows travel agents to subscribe as members of the Matmid Frequent Flyer Club and, in consequence, enjoy a longer redemption period, purchase a

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

"preferred seat", pay for an upgrade to a preferred seat and buy duty free items on the plane with points. In the second half of 2019, the Sell&Fly Club is expected to join the Matmid Frequent Flyer Club and as a result, points will be accumulated directly to the agent's frequent flyer account by means of the Matmid Frequent Flyer Club points and all options for redemption of the Sell&Fly Club points will be in accordance with terms and conditions for redemption of club points under the Updated Program referred to in Section 7.4 above.

It should be noted that substantially all of the Company's sales in the cargo transport segment is also carried out by cargo agents.

7.6 2. Computerized System for Bookings, Flight Management, Check-In and Distribution Systems

The Company's booking, flight management and check-in computerized system is the Amadeus system. The system displays EI 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 customer handling management and use of the Company's aircraft loading capabilities by means of calculating weight and balance by gathering all data calculations.

The agreement with Amadeus, which regulates these services, is effective until the end of 2025 with an extension option until the end of 2027 on the same terms, and an option for the Company to terminate the agreement at the end of 2023.

The Company has entered into agreements with international distribution systems, including Amadeus, Cyber and Travelport, which 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 booking and ticketing EI AL flights

The agreement with Amadeus, which regulates these services, is effective until 2020. The parties agreed to extend the agreement for three years and thereafter for two additional years. The Company has an option to terminate the agreement prior to any renewal option.

It should be noted that the Company is materially dependent on Amadeus. For details, see Section 8.16.19 below.

7.6 3. Marketing and Sales to Passengers

The Company advertises its services to passengers in the Israeli market and other large markets, and 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 EI 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 2018, sales through the website increased by about 4% (sales of packages, related services and upgrades) compared to 2017, totaling USD 331 million. In 2018, a significant increase of about 37% in sales through mobile app was recorded compared to 2017, and the number of tickets sold online increased by 1.5% compared to 2017.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

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 attributable to sales of airline tickets using this platform and changes in shopping habits of many consumers who prefer to shop online and through the mobile app rather than by phone. The Company adapts itself to this trend and in 2018 implemented various initiatives to significantly enhance the digital experience while developing marketing and service skills (for further details, see Section 7.4 above). In 2019, the Company intends to continue expanding its digital operations and, within this framework, intends to replace its website's reservations engine and launch digital initiatives to upgrade the online and mobile shopping experience during 2019

In 2018, the Company implemented a change in its organizational structure, which includes consolidation of the digital and IT departments into one division, aiming to create synergy between the departments in charge of digital marketing and sales and those in charge of building and maintaining the Company's digital platforms

To make its flights more attractive to passengers interested not only in transport services to and from Israel, but also tourism services, the Company markets, through travel agents and directly, a diverse range of ground tourism services (hotels, tours, car rentals) to individual tourists. For this purpose, the Company markets package deals, *inter alia*, through Airtour. This activity is marketed through Superstar Holidays Limited, either by means of independent direct marketing or through travel agents. For information on Superstar Holidays Limited activities, see Section 8.7.1 below

7.6.4. Frequent Flyer Club

As part of its marketing tools and efforts to increase passengers' loyalty to the Company, the Company offers special benefits to passengers who are members of the Matmid Frequent Flyer Club. Passengers can accumulate points on flights operated by the Company.

These points provide passengers with various benefits, including discounted flight tickets, upgrades to better classes and access to lounges used by the Company worldwide. Membership in the Frequent Flyer Club is determined by a number of parameters based on the level of club members' activity: Regular Matmid, Silver, Gold, Platinum and Top Platinum.

For details regarding the updated Program for Accumulation and Redemption of the Company's Frequent Flyer Club Points, see Section 7.4 above.

As of Immediately Prior to the Report Approval Date, the number of club members was 2.1 million. In 2018, passengers who are frequent flyer club members represent 28% of total passengers, with no change compared to 2017.

Moreover, the Company has agreements allowing accumulation and redemption of club points from other airlines (as explained in Section 8.13 below) and/or conversion of credit card points and points from other businesses, into points of the Company's Frequent Flyer Club, as well as collaboration agreements allowing accumulation of club points and/or receipt of other benefits for purchases made from different businesses (normally, the Company receives a fee from such businesses) and agreements for using club points at different businesses. Club points can be used to pay for products

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

purchased on the Fly&Buy website, at duty free shops on the Company's flights, for payments to hotels listed in the hotel reservations website launched by the Company as described below, for purchase of insurance products marketed by the Company, payments to businesses with which the Company has ad hoc cooperation, etc.

The Company, jointly with an international corporation, operates a hotel reservations website allowing frequent flyer club members to enjoy the accumulation of points when making reservations, and pay for such reservations with club points or a combination of cash and club points, with holders of Fly Cards enjoying preferred accumulation and redemption ratios. The website is managed by an international company, and as of Immediately Prior to the Report Approval Date, the website contains about 150,000 hotels in Israel and worldwide.

In 2018, the Company continued to implement a program to cultivate, preserve and increase the number of prestige customers, *inter alia*, by issuing a "Fly Card" credit card, as elaborated below.

Branded Credit Cards

As of the Report Date, the Company has agreements with financial institutions, under which the Company allows 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 following financial institutions (a) Diners Club Israel Ltd. and Cal - Israel Credit Cards Ltd. ("**Diners**" and "**CAL**", respectively); (b) Poalim Express Ltd.; and (c) Leumi Card Ltd. and Bank Leumi Ltd. (hereinafter: "**Agreements**" and "**Financial Institutions**," respectively).

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

It should be noted that the agreements with Diners, CAL and Poalim Express Ltd. are effective for a five-year period ending September 2019, and the agreement with Leumi Card is effective for a five-year period ending October 2019.

New Agreements with Credit Card Companies

- ✓ On December 11, 2018, the Company and Diners and CAL ("**Credit Companies**") entered into a term sheet for a new agreement for the issue and operation of Branded Credit Cards ("**Agreement**" or "**Term Sheet**"), effective for a ten-year period commencing September 1, 2019, with each party having a mutual termination right after seven years ("**Contracting Period**"). In addition, the Board of Directors has given the Company approval to proceed to signing a Term Sheet with Mastercard, on the basis of a binding Letter of Intent provided by Mastercard.

Pursuant to the Agreement, the Credit Companies will issue Mastercard branded Credit cards and/or Diners and Mastercard Branded Credit Cards to members of the Matmid Frequent Flyer Club. The Credit Companies will exclusively issue Bronze Branded Credit Cards and Premium Branded Credit Cards to prestige customers who will be granted a preferred value offer, without

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

exclusivity. Branded Credit Cards confer upon their holders a unique value with a variety of benefits, according to the type of card and volume of transactions made with it.

It was agreed that the Credit Companies as well as Mastercard will be pay the Company a one-time signing bonus of NIS 125 million, most of which was paid in February 2019.

The Company estimates that half of the bonus amount is expected to be recognized as income in the Company's Financial Statements about one year and a half after the agreement comes into effect. The balance of said income will be recognized over the next six years.

The Company will be required to refund to the Credit Companies any insignificant amount if the Company exercises the early termination right after seven years, or in the event of early termination of the Agreement due to a material breach on the part of the Company.

Moreover, the Company will be granted a Phantom Option conferring upon it economic rights in CAL (equal to 8.75% of the increase in value of CAL) or Diners (equal to 35% of the increase in value of Diners). The option may only be exercised upon the sale of or issuance by either CAL or Diners, under the terms stipulated in the agreement, and will be settled in cash.

In addition, the Company is entitled to ongoing royalties from the Credit Companies for the use of Branded Credit Cards, to be derived from various revenues from transactions made with Branded Credit Card, with respect to sharing of expenses between the parties in respect of the cross commission for transactions made with the cards, revenues from credit taken with the cards, fee collected from credit card holders and revenue from foreign currency conversion. Upon meeting certain conditions, the Company will be entitled to continue to receive ongoing royalties after termination of the agreement, with respect to revenue from credit taken with the cards.

In February 2019, an advance of NIS 60 million was paid to the Company on account of part of the said ongoing royalties, which will be repaid in full over the first seven years of the Contracting Period merely by offsetting amounts from ongoing royalties. In addition, the Company may receive special royalties from the Credit Companies, contingent upon achieving predefined milestones.

The Term Sheet also sets out provisions relating to Branded Credit Cards' marketing and sales promotion, including marketing budgets from the Credit Companies, in addition to the marketing budgets expected from Mastercard under the above mentioned Letter of Intent. The Term Sheet further provides that any liabilities imposed on the issuer or operator and paid under applicable law, will apply to the Credit Companies.

The Term Sheet came in to effect in March 2019, upon obtaining a legal opinion (self-assessment) stating that the agreement is in line with the provisions of the Economic Competition Law.

It was agreed that the Term Sheet will be binding on the parties for all intents and purposes, from the date it comes into effect. Should a more detailed agreement be executed by the parties, it will replace the Term Sheet.

The Company estimates that implementation of the agreement in its new form will enable the Company to continue to gradually increase the number of Frequent Flyer Club members and

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

Branded Credit Card holders accumulating club points, in view of the special terms and benefits offered to club members and due to the change in the mix of Branded Credit Cards that combines Diners cards with Mastercard cards. At the same time, the Company intends to continue implementing a plan for expanding club points redemption options when purchasing flight-related products and services and non-flight products. The Company estimates that the increase in its revenue following the implementation of the agreements with the Credit Companies is not expected to be material in relation to its total revenues.

- ✓ The Company has decided to extend the agreement with Poalim Express Ltd. ("**Poalim Express**") and on January 23, 2019 entered into another agreement with Poalim Express for the issue and operation of branded premium credit cards to members of the Company's Matmid Frequent Flyer Club. The agreement is not exclusive and will be in effect for seven years starting September 1, 2019, subject to cancellation rights available to the parties in predefined circumstances.

Pursuant to the agreement, Poalim Express will issue bank and non-bank American Express-branded premium credit cards to prestige customers meeting appropriate eligibility criteria. These branded premium credit cards will confer upon their holders a unique preferred value offer consisting of a range of benefits, mostly based on the volume of transactions made with the card. It was agreed that Poalim Express will pay the Company a one-time bonus upon signing the agreement. Moreover, the Company shall be entitled to ongoing royalties from Poalim Express, derived from the volume of transactions made with branded premium credit cards.

The agreement further contains, *inter alia*, provisions relating to branded premium credit cards' marketing and sales promotion, including marketing budgets from Poalim Express. The agreement further provides that any liabilities imposed on the issuer or operator and paid under applicable law, will apply to Poalim Express.

The Company estimates that the implementation of the agreement will enable the Company to continue to gradually increase the number of Frequent Flyer Club members and branded premium credit card holders accumulating Frequent Flyer Club points, in view of the special terms and benefits offered to club members. The Company estimates that the increase in its revenue following the implementation of the agreement with the Poalim Express is not expected to be material in relation to its total revenues.

The Company's estimates of the business and financial implications expected from the implementation of the agreements described above are forward-looking information as defined in the securities Law. This information is based, inter alia, on the Company's estimates, assessments and projections as of the Report Date, the materialization of which is uncertain and is beyond the company's control. The non-materialization of forward-looking information may result from different materialization of estimates, assessments and projections taken into account by the Company, inter alia as a result of materialization of risk factors characterizing the Company's operations as well as developments in the economic environment in which the Company operates and external factors that may affect the Company's operations.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

Pursuant to agreements with the Credit Companies in effect as of the date hereof, the Company is entitled to consideration from the Credit Companies, based on the volumes of transactions made with Branded Credit Cards

Pursuant to the new agreement with the Credit Companies, the Company is entitled to ongoing royalties for the use of Branded Credit Cards, derived from various revenues from transactions made with the Branded Credit Card, with respect to sharing of expenses between the parties in respect of the cross commission for transactions made with Branded Credit Cards, revenues from credit taken through the Cards, fee collected from credit card holders and revenue from foreign currency conversion.

Under the new agreement with Poalim Express, the Company is entitled to a consideration based on the volume of transactions made with Branded Credit Cards.

Moreover, the agreements (those in effect as of the date hereof and new agreements) regulate participation in advertising, marketing and sales promotion expenses as well as customer service for the holders of Branded Credit Cards.

As of Immediately Prior to the Report Approval Date, the number of Branded Credit Cards is 314,000

It should be noted that during the years 2016-2018, the Company's revenue from the Fly Card operations increased, although at insignificant rates compared to the Company's total revenue. For details regarding the accounting treatment of the Club 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 and not yet used, as stated 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

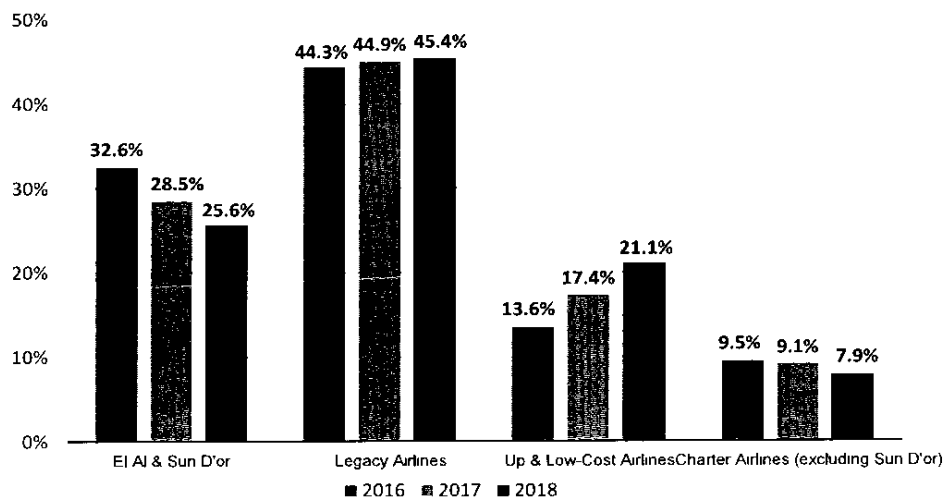
7.8.1. General

The Air Transport segment is characterized by fierce competition between airlines providing passenger and/or cargo transport services to and from the same or alternative destinations

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

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

7.8.2. The Company's Market Share of Groups of Services¹⁰



7.8.3. Significant Competitors in the Air Transport Segment

The table below outlines, to the Company's best knowledge, its significant competitors on its destinations in 2018, in market share terms, within the Air Transport segment, as well as data on the Company's market share and passenger traffic¹¹:

Airline	Type	Passenger traffic in 2018 (millions)	Change in passenger traffic compared to 2017	Market share of BGA in 2018
El Al	Legacy	5.7	(1%)	25.6%
Turkish Airlines	Legacy	1.1	7%	4.9%
WizzAir	Low Cost	1.1	51%	4.7%
EasyJet	Low Cost	1.0	27%	4.5%
Aeroflot	Legacy	0.8	5%-	3.4%
Ukraine Intl Air	Legacy	0.7	16%	3.2%
United Airlines	Legacy	0.6	12%	2.7%
Lufthansa	Legacy	0.6	7%	2.7%
Pegasus Airlines	Low Cost	0.6	0%	2.6%
Ryanair	Low Cost	0.5	202%	2.3%

¹⁰ Data on foreign airlines' operations is based on IAA data. Airlines are classified at the Company's discretion. It should be noted that until October 2018, the Company operated UP-branded flights. For further information, see Section 7.8.3(e) below. Charter airlines' data do not include flights marketed by Sun d'Or.

¹¹ Market share data are based on IAA data (excluding Arkia and Israir). It is clarified that some airlines operate flights to Israel also from destinations other than their country of origin.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

In addition to the airlines listed in the above table, the Company is of the opinion that the following airlines are significant competitors, as they operate direct flights to the Company's key destinations: Alitalia on the route to Rome, British Airways on the route to London, Air France – KLM on the routes to Paris and Amsterdam, Swiss on the route to Zurich, Air India on the route to India (Delhi), Cathay Pacific on the route to Hong Kong, Hainan on the routes to China and Arkia on the route to Bangkok.

In the cargo aircraft transport segment, the Company competes in Israel with foreign airlines operating cargo aircraft, and CAL Cargo Airlines (the Company's most significant competitor). As of the Report Date, CAL Cargo Airlines operates flights to various destinations in the US and Europe. Also, the Company competes with most scheduled airlines operating passenger aircraft and carrying cargo in their bellies. In 2018, the Company competed in carrying cargo on cargo aircraft to and from Israel with 9 foreign airlines (in addition to Cal Cargo Airlines) that operated cargo aircraft in flights to and from Israel.

A. Legacy Airlines

Legacy carriers are scheduled airlines. In most cases, these airlines participate in aviation alliances allowing them to offer customers flights to a wide range of destinations and benefit from the accumulation of miles/points from flights of other airlines participating in the alliance. Generally, these airlines offer passengers "full service" flights and provide them with a variety of services before and during the flight, such as different travel classes (First/Business/Economy), connecting flights, access to airport lounges, frequent flyer programs, food and beverages during flights, etc.

In 2018, Legacy airlines continued the trend of expanding their operations on routes to Israel by opening new routes and increasing frequency and/or capacity.

In 2018, foreign Legacy airlines increased their passenger traffic on routes to and from Israel by approx. 12%, representing 45% of the total passenger traffic at BGA. For details regarding Legacy airlines that expanded their operations on routes to Israel in 2018, see this Section above.

The increase in capacity allows the same airlines operating an international hub¹² at their home airport to increase the number of passengers on flights between Israel and a large number of destinations on indirect flights using their network of routes (Sixth Freedom traffic) and the network of their partners in global aviation alliances and codeshare agreements.

The growth in foreign airlines' operations on routes to and from Israel is also expected to continue in 2019. For details regarding the expected growth in foreign scheduled airlines' operations on routes to and from Israel and the anticipated impact on the level of competition in 2019, see Section (G) below.

¹² An airport acting as the main point of an airline's service network, where the Company's passengers can move between flights in order to fly between destinations to and from which the airline does not operate direct flights.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

The Company's estimate of the expected growth in legacy airlines' operations on routes to and from Israel in 2019 is forward-looking information, as defined in the Securities Law. This information relies, inter alia, on the Company's estimates in view of the gradual growth in legacy airlines' operations over the years and the level of market competition. These assessments, 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 8.16 below as well as economic, security and geopolitical changes.

B. Low Cost Airlines

Low-cost airlines, which normally operate one class on their flights, maintain a low expense structure mainly due to online direct marketing rather than marketing through distribution systems and travel agents, particular use of secondary airports and uniform fleets with a maximum number of seats allowing low-cost airlines to reduce the cost per seat, and a minimal on-board service profile with an option to acquire ancillary paid services. This low expense structure allows low-cost airlines to offer very competitive prices¹³.

In 2018, low-cost airlines continued to expand their operations on routes to Israel, both by opening new routes and by increasing frequency and/or capacity.

In total, in 2018, foreign low-cost airlines increased their passenger traffic on routes to and from Israel by 34% and accounted for 21% of passenger traffic at BGA. It should be noted that in 2018, low-cost airlines' share (including UP-branded flights operated until October 2018) of the total traffic at BGA amounted to approx 23.8% compared to 21.1% in 2017. For details regarding the expected growth in low cost airlines' operations on routes to and from Israel in 2019, see this Section above.

Further growth in foreign low cost airlines' operations on routes to and from Israel is expected in 2019. For details regarding the growth in low cost airlines' operations on routes to and from Israel expected in 2019 and its expected impact on competition, see Section (G) below.

The Company's estimate of the expected growth in low cost airlines' operations on routes to and from Israel in 2019 is forward-looking information, as defined in the Securities Law. This information relies, inter alia, on the Company's estimates in view of the gradual growth in legacy airlines' operations over the years and the level of market competition. These assessments, 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

¹³ It should be noted that the above description of low cost airlines is based on the Company's estimates.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

factors described in Section 8.16 below as well as economic, 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 to passengers by the airline operating the flight, but rather by vacation and tour companies, often through arrangements with other airlines.

In total, in 2018, charter traffic to and from Israel (excluding Sun d'Or flights) decreased by approx. 4% compared to 2017, totaling about 7.9% of the total traffic at BGA. For details, see Section 7.8.2 above.

D. Competition on Transatlantic Routes

The Company faces direct competition with United, Delta and Air Canada on direct routes to North America. In addition, European airlines carrying traffic on routes to the US and Canada via their home ports continue their operations ("Sixth Freedom").

In 2018, an increase of 9% was recorded in passenger traffic from BGA to North America compared to 2017. In 2018, the Company reported a growth of 7% in passenger traffic on its direct flights to this region compared to 2017.

In December 2018, LATAM Airlines commenced operating 3 weekly flights from Santiago (via Sao Paulo) to Tel Aviv.

For information on new routes to different destinations in the US, which the Company intends to launch in 2019 and the first quarter of 2020, see Section 7.4 above.

At the end of May 2019, United Airlines is expected to operate 3 weekly flights on the route Tel-Aviv – Washington.

Delta Airlines is expected to expand its operations on the Tel-Aviv - New York route and operate 2 daily flights from June to October 2019 (in lieu of one daily flight)

E. Competition on Routes to Europe

The Company generally competes, on routes between Israel and Europe, with the destination country carriers as well as other scheduled airlines (carrying Sixth Freedom traffic via their home ports to other countries), foreign and Israeli charter airlines operating charter flights to various destinations in Europe, and companies operating scheduled low-cost flights

On October 15, 2018, the Company commenced operating Economy Class flights to its destinations in Europe under the new Fare Plan (for further details, see Section 7.4 above). It should be noted that, in view of the operation of flights under the new Fare Plan, in October 2018 the UP brand, under which the Company has operated low cost flights to five destinations in Europe- Berlin, Budapest, Kiev, Prague and Larnaca, ceased operations, and from that date, flights to these destinations are operated under EL AL brand.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

In 2018, an increase of 11% was recorded in passenger traffic from BGA to Europe compared to 2017. Foreign scheduled airlines, including low-cost airlines, increased their passenger traffic by 20%, whereas charter airlines operating on these routes recorded a 3% decrease. It should be noted that the Company's passenger traffic on these routes declined by 2% compared to 2017. A growth of 24% was recorded in foreign scheduled airlines' traffic at BGA and a 19% growth was recorded in foreign scheduled airlines' traffic at BGA on routes to West Europe countries. The most outstanding increases in 2018 compared to 2017 were recorded on routes to France (13%), the Netherlands (10%), Italy (22%), Austria (17%), Spain (9%), UK (7%), Greece (14%), Bulgaria (20%), Hungary (19%), Romania (16%) and Ukraine (14%). It should be noted that these countries recorded a considerable increase in both "traditional" scheduled airlines' operations and low-cost airlines' operations, as described in this Section above.

For information regarding new routes to different destinations in Europe, which the Company intends to launch in 2019, see Section 7.4 above.

In February 2019, Austrian Airlines added 3 more weekly flights on the route Tel Aviv – Vienna, and in total will operate 21 weekly flights on this route

Air Portugal (TAP) is expected to start operating a daily flight on the route Tel Aviv – Lisbon from April 2019.

Turkish Airlines is expected to increase the number of its daily flights on the route Tel Aviv – Istanbul from 9 to 10 flights, from April 2019.

Ryanair is expected to continue the trend of expanding its operations on routes to and from Israel and start operating direct flights from Tel Aviv to Athens, Bucharest and Sophia, starting May 2019, as well as one direct flight on the route Tel Aviv – Marseilles from October 2019. In total, Ryanair will offer flights from Tel Aviv to 13 destinations in Europe.

From the end of July 2019 until the end of October 2019, Alitalia is expected to operate 5-6 weekly direct flights on the route Tel Aviv – Milano.

Virgin Atlantic is expected to start operating a daily flight on the route Tel Aviv – London (Heathrow), from the end of September 2019.

F. Competition on Routes to Asia and Africa

As regards direct routes to the Far East, the Company, which operates on the routes to India (Mumbai), Thailand (Bangkok) and Hong Kong, faces direct competition with Korean Airlines, which operates on the route to South Korea (Seoul); Hainan Airlines, which operates on the routes to China (Beijing, Shanghai and Shenzhen) (Hainan Airlines started operating flights to Shenzhen in February 2019, until then, it operated direct flights to Guangyuan); Sichuan Airlines, which operates on the route to China (Chengdu); Cathay Pacific, which operates on the route to Hong Kong; Air India, which operates on the route to India (Delhi); and Arkia, which in July 2018 started operating direct flights to Bangkok. Additionally, scheduled airlines operating in Israel operate flights to these destinations under Sixth Freedom traffic rights

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

In January 2019, the Company launched a New Fare Plan for Economy Class flights, to be operated by the Company from the second quarter of 2019. The New Fare Plan will apply to all of the Company's destinations in the Far East and South Africa. For further information, see Section 7.4 above.

It should be noted that at the end of March 2019, Air India started operating 3 weekly flights on the Tel Aviv – Delhi route, using a short flight path that passes over countries over which Israeli airlines are not granted permission to fly. It is further noted that as a result of Air India's operations on the Tel Aviv - Delhi route using the short path, the Company's revenue from flights on the Tel Aviv – Mumbai route significantly decreased.

On March 28, 2018, the Company and Knafaim filed a petition with the High Court of Justice against the Israeli government, Israeli Prime Minister, Civil Aviation Authority ("CAA"), Minister of Transportation and Air India, challenging the permission granted to Air India to operate such flights by the Israeli CAA on March 19, 2018 ("Petition") and future permissions to foreign airlines to operate flights on routes on which the Company is not permitted to fly. The main legal arguments made in the Petition addressed the Company's claims regarding violations of equal opportunities and fair competition, an action taken by the State of Israel in violation of binding international treaties and agreements, and breach of obligations of the State of Israel and government decisions provided, *inter alia*, in the Company's privatization prospectus. In view of these arguments, the High Court of Justice was requested to issue an order against the State of Israel, forbidding it to grant permission to foreign airlines (including Air India) to fly to Israel on routes not permitted for use by Israeli airlines (including El Al). Further to the hearing held on July 18, 2018 at the Supreme Court sitting as the High Court of Justice, on July 25, 2018 the Company and Knafaim notified the Court of their withdrawal from the Petition, while reserving the petitioners' rights in any other proceeding.

For further information, see immediate reports published by the Company on March 8, 2018 (Reference No. 2018-01-022327) and July 25, 2018 (Reference No. 2018-01-068592).

In 2018, a 17% increase was recorded in passenger traffic from BGA to Asia and South Africa compared to 2017, as a result of the significant increase in passenger traffic on the route Tel Aviv – India (98%), following the commencement of Air India operations on the Tel Aviv – Delhi route, as aforesaid, on the routes to China (35%) in view of the expanded operations of Hainan Airlines and commencement of operations of Sichuan Airlines on the Route Tel Aviv – Chengdu in September 2018, on the route Tel Aviv – Hong Kong (23%) in view of the growth in Cathay Pacific operations, and on the route Tel Aviv – Bangkok (10%) in view of the commencement of Arkia operations on this route in July 2018. It should be noted that there was no material change (~1%) in the Company's passenger traffic to these destinations, compared to 2017.

In February 2019, Hainan Airlines started operating 2 weekly flights on the Tel Aviv – Shenzhen route in lieu of flights operated by Hainan Airlines on the Tel Aviv – Guangyuan route until that date

G. Anticipated Competition in 2019

The trend of increasing competition that characterized 2018 is expected to continue in 2019, due to the continued growth in foreign airlines' operations on routes to and from Israel and due to the entry of new airlines, *inter alia* as a result of removing the frequency limit currently applicable to flights between Israel and the EU under the open-sky agreement entered into with the EU, and due to aviation agreements that have been updated in recent years, allowing to increase frequency and capacity as described in Section 7.1.10 above, and also as a result of foreign and Israeli airlines operating scheduled flights to new destinations

The Company estimates that the intensifying competition is expected to affect the realization of growth potential of the Company's profitability. For details regarding actions taken by the Company to cope with competition, see Section 7.8.4 below

The Company's estimate of the impact of the intensified competition in 2019 on the realization of the growth potential of its profitability and the growth in foreign airlines' operations on routes to and from Israel as well as entry of new airlines, is forward-looking information, as defined in the Securities Law. This information relies, inter alia, on the Company's estimates of the degree of competition in the markets, which, in whole or in part, may not materialize, or 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 8.16 below as well as economic, security and geopolitical changes.

7.8.4 Key Methods for Coping with Competition

In recent years, the intensified competition on routes to and from Israel, posed by both Legacy and low-cost airlines, has led to a significant growth in seat capacity offered on these routes and a drop in the Company's market share. Furthermore, the Company's ability to increase its revenue was impaired in terms of number of passengers and yield per passenger, two parameters affecting the Company's profitability.

✓ **The Company's Aircraft Fleet Renewal**

In 2018, the Company continued the implementation of its aircraft fleet renewal strategic program, and in this framework, during 2017-2018 and the first quarter of 2019, 8 new Boeing 787-9 Dreamliners were delivered to the Company, and 8 new 787-8 and 787-9 Dreamliners are expected to be delivered to the Company during the period from second quarter of 2019 until the first quarter of 2020. These aircraft replace the Company's wide-body Boeing 676-300ER and 747-400 aircraft. Moreover, the Company approved a comprehensive program consisting of renovation and upgrade of the Boeing 777-200ER and 737-800 aircraft fleet interior and change of configuration of the Company's 737-900ER aircraft, to allow the addition of seats. It should be noted that the increase in the number of seats will allow the Company to reduce the cost per seat.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

It should be further noted that as part of the actions taken by the Company under the streamlining and cost reduction program, and to enhance customer experience, the Company decided to change the deadline for removal of some of its aircraft fleets from service, thus in February 2019, the Company completed the process of removal of the entire Boeing 767-300ER fleet from service, and its Boeing 747-400 aircraft are expected to be gradually removed from service during 2019.

For details regarding the Wide-Body Aircraft Acquisition Program, see Section 8.12 below; for details regarding the upgrade of the Boeing 777-200ER and 737-800 aircraft fleets, see Section 7.4 above.

It should be noted that the aircraft fleet renewal contributes to improving both product and customer experience as well as operational efficiency, and as a result, also the Company's competitive capacity.

✓ **Matmid Frequent Flyer Club**

The Matmid Frequent Flyer Club is a significant growth engine for the Company which functions as an important platform to retain customer loyalty. The Company carries out various activities aiming at generating significant real value to the club members and, within this framework, it has updated the Club Points Accumulation and Redemption Program expected to come into effect in the second quarter of 2019, and entered into new agreements with financial institutions. These agreements are anticipated to enable the Company to expand the supply of credit cards and tailor them to customers' needs, based on their preferences. Additionally, the Company has collaboration agreements with different entities, allowing it to provide many benefits to club members, such as accumulation and redemption of points. For details regarding the Updated Program for Accumulation and Redemption of Frequent Flyer Club Points, see Section 7.4 above, for further details regarding the Frequent Flyer Club operations, see Section 7.6.4 above.

✓ **Route Network Expansion; Flight Schedule Adjustment by Seasonality**

Flight schedule development is a highly important tool to provide response to customer needs and demand. The Company uses the existing route network to improve flight schedules, while addressing customer needs, adjusting the hours to its target audience, maximizing connectivity of connecting flights and optimizing operational efficiency to maximize the utilization of aircraft. It should be specified that the codeshare agreements and interline agreements allow the Company to expand the supply of flights to a diverse range of destinations with enhanced flight schedules, and accordingly, the Company continues to expand its commercial contracts with other airlines. For details regarding codeshare agreements to which the Company is a party, see Section 8.13 below.

The Company takes actions to expand its route network and, in October 2018, launched the route to Lisbon (in lieu of the route operated by Sun d'Or). Moreover, in 2019 the Company is expected to launch new routes to Niece (in lieu of the route operated by Sun d'Or), Manchester, San Francisco, Las Vegas and Orlando, and is further expected to launch a new route to Chicago in 2020. For further information, see Section 7.4 above.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

✓ **Changing the Pricing Model by Operating a New Fare Plan**

Commencing October 2018, the Company operates a New Fare Plan for economy class flights to all its destinations in Europe, and in January 2019 launched a New Fare Plan for economy class flights to all its destinations in the Far East and South Africa

It should be noted that the separation between the various product components enables the Company to offer tickets at competitive prices. For further information on the New Fare Plan, see Section 7.4 above.

✓ **Digital Platform Enhancement**

The Company makes efforts to enhance user experience (on the Company's website and mobile app) by digitalizing the "Customer Journey" and enriching it by means of contents, value offers and relevant services tailored to customers' personal needs. The Company estimates that as a result of improving its digital platforms, its total revenue from online and mobile purchases will increase, and accordingly, its marketing and distribution costs will decrease. For further information on the Company's digital operations, see Section 7.6.3 above.

✓ **Enhancing Business Customer Loyalty**

Business customers form a significant target audience for the Company, and therefore, the Company aims to provide this sector with a high service experience level and offer response to its unique needs, *inter alia*, by renewing the Company's aircraft fleet, adjusting flight schedules, expanding its route network, offering Frequent Flyer Club benefits, giving personal attention and maintaining close contact with the business sector.

✓ **Operational Efficiency**

The Company implements a comprehensive internal organizational program known as "Ofek 2021", whose purpose is to streamline the Company's expenses, maximize its revenue and assist in simplifying processes. Within the framework of the program, a dedicated administrative unit was established to identify financial saving resources in the Company's areas of operations and monitor cost saving initiatives in different areas such as manpower, logistics and procurement, sales costs, efficient operation of air and ground crews, maintenance management and fuel saving.

✓ **Offering Complementary Products to Customers**

Offering direct complementary products such as prepayment for seats, and indirect complementary products such as overseas travel insurance, provide a response to customer needs based on their preferences and at the same time contribute to increasing the Company's revenue.

It should be noted that in 2018, the Company established a strategic plan to cope with competition. For information on the Company's business strategy, see Section 8.15 below.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

The Company's estimates regarding the impact of the Company's aircraft fleet renewal and delivery date, increase in revenue from online and mobile sales of flight tickets, the expected launch of new destinations and the new Fare Plan on the Company's operations are forward-looking information, as defined in the Securities Law. This information relies, inter alia, on the Company's estimates of the Company's current volume of operations and the level of competition in the markets, which, in whole or in part, may not materialize, or 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 8.16 below as well as economic, security and geopolitical changes.

Among the positive factors that affect or may affect the Company's competitive position, the following factors may be listed: enhanced and diversified flight program; acquisition of new aircraft and renovation of existing aircraft interior, a wide-spread distribution network in Israel and worldwide, attractive customer loyalty club, strong brand in the local market; high level of safety and security, stable flight schedule and operational precision, adjustment of services to market needs and collaboration agreements with other airlines.

Among the negative factors that affect or may affect the Company's competitive status, the following factors may be listed: the geopolitical condition that significantly reduces the Company's ability to operate Sixth Freedom flights (indirect flights via BGA) vis-à-vis the increasing number of Sixth Freedom flights operated by foreign airlines; removal of regulatory barriers preventing the Company from commencing operations at its destinations, particularly in view of the liberal aviation policy, entry of low-cost airlines; collaborations of foreign airlines as part of global aviation alliances (Sky, One World and Star) in which the Company does not participate, regulatory changes, legislative restrictions and constraints applicable to the operating segment, excessive production capacity of competitors; absence of the Company's passenger flights on Saturdays and Jewish holidays, and possible deterioration of Israel's economic, security and political situation.

7.9. Seasonality

The Company's operations are seasonal and focus on peak periods. High traffic of Israeli residents abroad mainly occurs in the summer season and on holidays, and the highest traffic of tourists to Israel mainly occurs in the summer season and towards Jewish or Christian holidays or during vacations in the countries of origin. The peak of the Company's operations occurs in the third quarter of the year. In the third quarter of 2018, the Company's revenue from passenger aircraft amounted to 30% of the Company's total revenue for the year, compared to 29.9% in the third quarter of 2017. Cargo transport by cargo aircraft in the Israeli market is characterized by high seasonal fluctuations, due to the relatively high weight of agricultural export (mainly during winter months) of total export.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

The following table shows the distribution of the Company's revenues by quarter¹⁴:

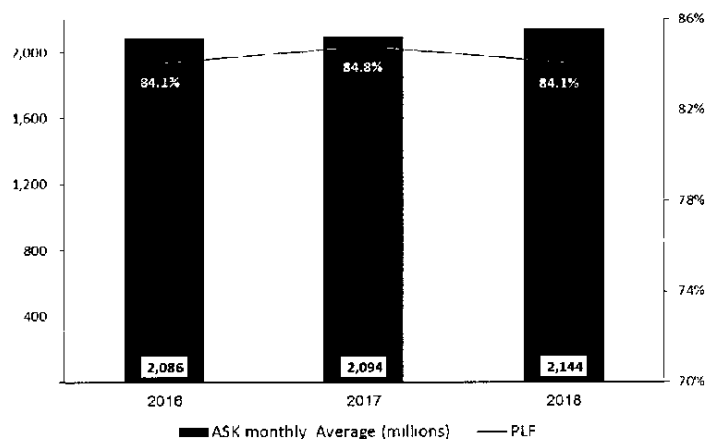
Year	Quarter (in USD million)				Annual (in USD million)
	January-March	April-June	July-September	October-December	January-December
2018	460.4	546.7	641.5	493.4	2,142
% of the segment	21.5%	25.5%	30%	23%	100%

Year	Quarter (in USD million)				Annual (in USD million)
	January-March	April-June	July-September	October-December	January-December
2017	417.7	540.9	626.1	512.3	2,097
% of the segment	19.9%	25.8%	29.9%	24.4%	100%

7.10. Production Capacity

Output indicators acceptable in the aviation industry with respect to passenger aircraft are PLF and ASK. At the peak of demand (August), the Company's production capacity is close to the full output potential. In August 2018, the Company's ASK was 2,667 and its PLF was 87.8% (excluding flights marketed by Sun d'Or).

The following graph shows the monthly average of the Company's ASK and PLF (excluding flights marketed by Sun d'Or) for 2016-2018:



¹⁴ Jewish holidays according to the Gregorian calendar varies by year. This may have a comparative effect on the corresponding quarterly activity from year to year.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

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 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 Immediately Prior to the Report Approval Date, the Company uses 41 passenger aircraft, of which 27 aircraft are owned by the company and 14 aircraft are leased by the Company, as well as one cargo aircraft leased by the Company, as follows

Model	Average of seats	Average age	Ownership ¹⁵	Lease	Total existing fleet	Aircraft ordered but not yet delivered
747-400	403	23.4	4	-	4	-
ER777-200	279	15.8	6	-	6	-
ER737-900	175	4.2	8	-	8	-
737-800	165	15.2	6	9	15	-
787-9	282	0.9	3	5	8	4 (1 owned + 3 leased)
787-8	238	-	-	-	-	4 (3 owned + 1 leased ¹⁶)
Total passenger aircraft	230	11.1	27	14	41	8
747-400F cargo transport aircraft	-	25	-	1	1	

Passenger Aircraft

As part of the Company's Acquisition Program, in 2018 and the first quarter of 2019, 6 Boeing 787-9 Dreamliners were delivered to the Company, in addition to the 2 Boeing 787-9 Dreamliners delivered in 2017 (and wet-leased by the Company), of which 3 aircraft were acquired by the Company and 3 aircraft were dry-leased by it. For details regarding the acquisition transaction, see Section 8.12 below and Note 9 to the Financial Statements.

Further to the description provided in the corresponding Section of the Company's 2017 Periodic Report, it should be stated that, among the actions performed by the Company within the framework

¹⁵ It should be noted that some of the Company's aircraft were acquired through loans taken by Special Purpose companies (SPC) established as part of the financing transactions, and therefore, under the legal framework, these aircraft are owned by the SPCs, which lease the aircraft to the Company for the financing periods, and at the end of the lease period, the aircraft is transferred to the Company (either for a nominal fee or for no additional consideration).

¹⁶ The Company leased the aircraft as part of a sales and lease back transaction, as described in Section 8.12 below.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

of the streamlining and cost reduction program, and to enhance customer experience, the Company decided to change the dates of removal of some of its fleets from service, and thus, in February 2019 the Company completed the process of the removal of the entire Boeing 767-300ER fleet from service whereas the Boeing 747-400 aircraft are expected to be gradually removed from service during 2019. Accordingly, the Company is in the process of terminating the agreements with the owners of the leased 767-300ER aircraft.

Dry Lease

- ✓ In March 2018, the Company and a foreign airline signed an extension to the lease agreement for two Boeing 737-700 passenger aircraft for an additional period of 24 months, commencing May 2018.
- ✓ In July 2018, the Company and a foreign airline signed an extension to the lease agreement for one Boeing 737-700 passenger aircraft for an additional period of 42 months, commencing October 2018.
- ✓ In February 2019, the Company and a foreign airline signed an extension to the lease agreement for one Boeing 737-700 passenger aircraft for an additional period of 47 months, commencing March 2019.

In March 2018, a Germania Airline aircraft standing on the ground hit a leased Boeing 767-300ER aircraft operated by the Company. For further information, see Note 9 to the Financial Statements.

For details regarding sales and lease-back agreements entered into by the Company as part of the Acquisition Program, see Section 8.12 below and Note 9 to the Financial Statements.

The Company's aircraft fleet was entirely manufactured by Boeing, and hence, the Company is dependent on the aircraft manufacturer Boeing with respect to the ongoing maintenance of its aircraft, parts supply, repairs and engineering consulting.

Wet Lease

Throughout 2018 and until Immediately Prior to the Report Approval Date, the Company leased aircraft by "wet lease" (i.e. lease of aircraft with crew) for scheduled and ad-hoc flights, from Israeli airlines, and also from foreign airlines on behalf of its subsidiary, Sun d'Or, in an immaterial amount.

For details regarding the impact of IFRS 16 on lease accounting recording, see Note 2 to the Financial Statements.

Cargo Aircraft

The Company leases a Boeing 747-400F cargo aircraft ("**Cargo Aircraft**") by dry lease from a foreign company for a period ending July 2019, and from this date the Company is expected to lease a dedicated aircraft for cargo transport by "wet lease" (i.e. lease of aircraft with crew). It should be noted that in August 2018, the Company notified the State, which holds El Al Special State Share, of its intention to terminate the cargo aircraft wet-lease agreement in July 2019, and from this date, no dedicated cargo aircraft will be registered in the name of the Company.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

During part of 2018, the Company made ad-hoc use of wet-leased cargo aircraft according to its cargo transport needs, in lieu of operating the cargo aircraft, due to initiated periodic maintenance works carried out on the cargo aircraft during part of 2019, as well as due to shortage of pilots.

In addition to the aircraft fleet described above, the Company stores engines, accessories and aircraft spare parts in its warehouses, at a reduced cost of USD 252 million as of December 31, 2018. For further information on fixed assets, see Note 9 to the Financial Statements.

8. Information on the Company's Operations

8.1. Fixed Assets and Facilities

8.1.1 For information on the Company's fixed assets, see Note 9 to the Financial Statements.

A. Rights to use land and buildings at BGA

Head Office

Ben Gurion Airport (BGA) serves as the Company's home airport and main operations base. The Company's head office is located at BGA and so are its aircraft hangers, aircraft parking areas, workshops, warehouses and the other offices of the Company and its facilities. Most offices, aircraft hangers and the other buildings used at BGA were built by the Company on a land for which the Company was granted a long-term permission.

Pursuant to 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 (permission) to use built area of approx. 82,000 sq.m on land of approx. 288 dunam at BGA ("**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 ("**Agreement Term**"). In consideration for and during the Agreement Term, 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 Agreement Term ("**User Fees**"). 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, commencing 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 Agreement Term, with respect to the total User Fees prescribed in the Main Agreement. Said User Fees do not include investments made by the Company during the Agreement Term 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 and/or flight safety, 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 Agreement.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

In 2018, User Fees paid for the land and buildings amounted to approx. USD 6.14 million.

Passenger Service Warehouse

Pursuant to an agreement with the IAA, the Company was granted a right (permission) to use built area of about 2,600 sq.m in addition to approx. 1,750 sq.m operational area. The Company pays the IAA annual authorization fees of NIS 3.1 million. The term of the agreement was extended until December 31, 2019, and the Company has the right to terminate the Agreement with a 180-day prior notice. It is noted that the Company intends to build a warehouse at a site where Tamam new food factory will be build, as described in Section 8.7.1(B) below, in lieu of the warehouse leased by the Company from the IAA.

Terminal 3

The Company and the IAA entered into an agreement granting permission to maintain about 4,000 sq. m. operational space in Terminal 3. The agreement is in effect until November 1, 2014 and negotiations for its extension are well underway. In 2018, the Company paid the IAA annual user fees totaling NIS 10 million for such space. 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 permission to operate the King David Lounge (hereinafter "**Lounge Agreement**" and "**Lounge**", respectively), under which the Company's right to operate the Lounge was retrospectively extended from January 1, 2015 to November 30, 2024 ("**Lounge Agreement Term**").

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

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

Terminal 1

Pursuant to an Agreement with the IAA, the Company has the right (permission) to use offices of 47 sq.m in Terminal 1

The Company's Cargo Transport Offices

Pursuant to the master agreement entered into between the Company and Maman - Cargo Terminals and Handling Ltd (hereinafter "**Master Agreement**" and "**Maman**", respectively), Maman provides the Company with terminal services and loading and unloading services (for information on the Master Agreement entered into with Maman, see Section 8.7.2 below and

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

Note 22 to the Financial Statements), and the Company has a right (permission) to use offices with a total area of 445 sq. m. in Maman building area. The rent for these offices is paid as part of a settlement of accounts between the parties, as provided for in the Master Agreement.

B. Land Owned by the Company

The Company owns office and commercial space of 1,560 sq. m. in El Al House located at 32 Ben Yehuda St., Tel Aviv ("El Al House"), which until May 2013 were used as the Company's Israel Branch offices and from February 2013 are leased to others for a five-year period with two extension options, with the first option exercised by the lessees.

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

C. Lease of Real Estate in Israel

The Company has transferred the "Israel Branch" offices from the El Al House to the Terminal Park in Or Yehuda. It should be noted that in 2018, the Company closed the sales store and transferred its operations to the Israel Branch offices.

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

The annual cost for the lease of spaces in Israel is USD 9.1 million for built 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 real estate leased worldwide by the Group (excluding security areas) as of December 31, 2018:

Region	Area (in sq.m)	Annual Cost (in USD thousand)
Far East	5,780	3,830
Europe	3,179	2,260
North America and South Africa	1,160	517

8.1.2. Accessories, Spare Parts and Engines

The Company employs AMOS, a statistical software package used for the Company's aircraft maintenance, which compiles the information, planning, control, operation and monitoring of aircraft maintenance in Israel and some of the Company's stations overseas. The use of AMOS contributes, *inter alia*, to the following improvements: improved reliability monitoring of systems and accessories, better planning of maintenance works, enhanced logistics management, and improved quality and availability of operational and administrative information.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

In the first quarter of 2018, the Company completed the construction of a logistics center for aviation spare parts inventory. The new center allows the Company to store most spare parts in one building in lieu of decentralized storage, and implement advanced technologies, thus streamlining work processes.

8.2. 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.

Hull insurance for aircraft owned or used by the Company is an "all risk" insurance known as Hull All Risk Insurance, which covers aircraft loss or damage. 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 wars, strikes, riots, malicious damage, abduction and boycott.

The Company estimates that these coverages are sufficient to provide appropriate insurance coverage for its operations.

In addition, the Company is covered by various insurances estimated by the Company to be sufficient to provide appropriate insurance coverage for the principal risks to which the Company and its employees are exposed. These types of insurance include insurance policies covering employers' liability, buildings insurance against fire, earthquakes and so forth, cyber insurance and more. The policies are renewed on an annual basis.

For information on joint insurance agreements entered into with the Controlling Shareholder – Knafo (Officers' Professional liability Insurance), see Note 22 to the Financial Statements

In 2018, the Company's overall cost of the insurance premiums set out above was USD 8.3 million.

8.3. Intangible Assets

The Company owns the "El Al" trademark in Israel. This trademark is the Company's anchor brand in name and designed logo. The Company also owns the trademarks "Fly Card," "El Al Economy Plus" and "Economy Class Plus", "UP" and "Atmosphere" Trademark registration in Israel is valid for limited periods prescribed by law, and is renewable at the end of each period. Moreover, the Company owns "El Al" trademark (in name and designed logo) in the United States and other countries around the globe. The Company estimates that the "El Al" trademark has an economic life span of many years, as it forms part of the Company's name and due to years of using this trademark and its dominant market status.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

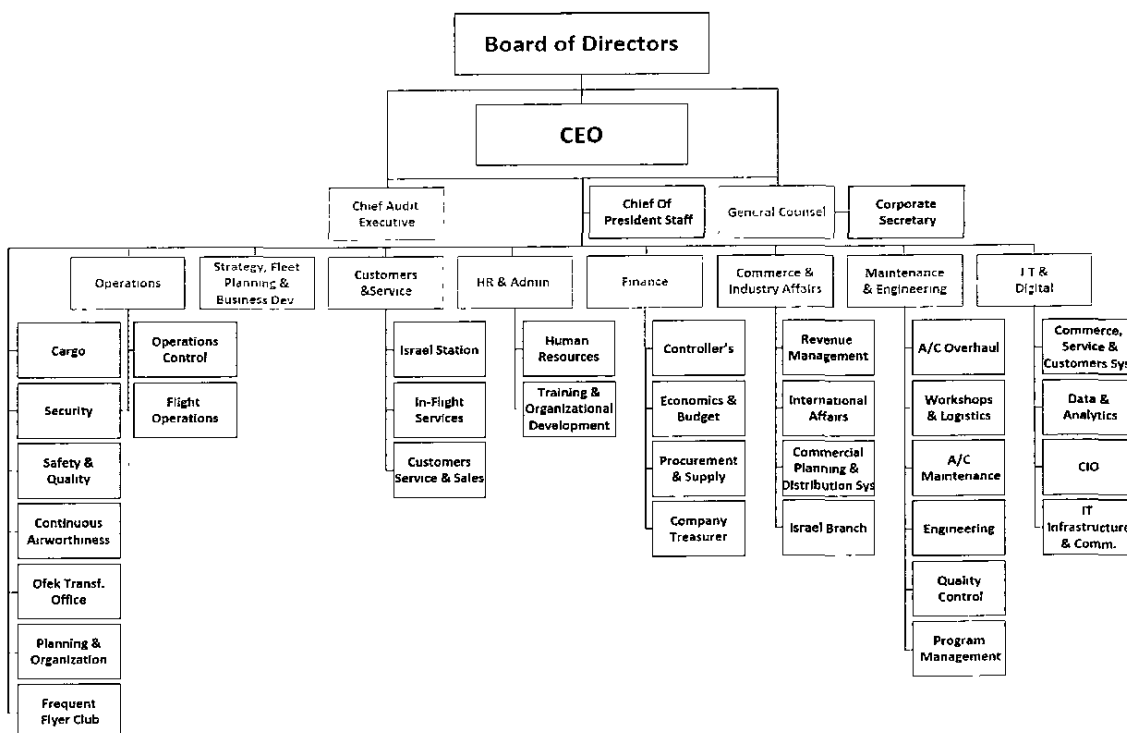
Various domains are registered in the name of the Company online, in Israel and abroad, with varying periods of validity in accordance with the registration rules applicable in the various countries, and with an extension option.

8.4. Human Capital

8.4.1. Organizational Structure

The daily management of the Company's affairs is entrusted to the Company's CEO, who is assisted, in performing his duties by the management team that serves as the Company's headquarters, and consists of the VP Finance, VP Maintenance & Engineering, VP Commerce & Industry Affairs, VP Human Resources and Administration, VP Customers & Service, VP Operations, VP Digital & IT, VP Strategy, Aircraft Equipping and Business Development, General Counsel and the Company's Auditor.

Below is a chart of the organizational structure of the Company's senior executives including the CEO, other Chief Officers and Heads of Divisions, as of Immediately Prior to the Report Approval Date:



Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

8.4.2. Hired Employees

The table below provides data on permanent and temporary employees employed by the Company as of December 31, 2018 and 2017¹⁷:

Position	December 2018	December 2017
Permanent employees ¹⁸	3,570	3,580
Temporary employees	2,608	2,742
Total employees	6,178	6,322

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 division 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 8.11.13 below).

The following table shows the distribution of the Company's permanent and temporary employees Israel and abroad, by segment, as of December 31, 2018 and 2017:

Position	December 2018	December 2017
Senior Employees	44	46
Cargo	100	101
Marketing and Sales	249	279
Pilots	593	568
Flight Attendants	1,409	1,420
Ground Operation, Control, Operations and Service	1,408	1,432
Maintenance, Renovation, Engineering, Inspection	1,324	1,400
Auxiliary Services	1,051	1,076
Total employees	6,178	6,322

8.4.3. Material Dependence on a Particular Employee

The Company has no material dependence on a particular employee and/or office holder.

8.4.4. Training and Guidance

The Company's Training Center is certified as a "Training Establishment" pursuant to the Aviation Regulations (Training Establishments), 5739-1979. The Training Center qualifies workers and conducts training in most professions necessary for the Company pilots, aircraft technicians, flight attendants, traffic officers, ground attendants, booking and ticketing staff, marketing and sales

¹⁷ Comparable numbers were updated mainly due to a change in employee screening and counting methods, according to the new method, these data are based on the payroll system, taking absences into account, in accordance with each employee's employment terms.

¹⁸ Including first and second-generating employees (i.e. next generations)

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

managers, medium-level management, etc. In addition, the Company conducts courses and trainings for travel agents and cargo agents in Israel and abroad.

It should be noted that the Company's pilots' training process is carried out through courses conducted by the Company. Some parts of this process are unique to each fleet. The Company's decision as to the allocation of pilots and trainees to the Company's aircraft fleets is based, *inter alia*, on the Pilot's seniority, taking into account the number of pilots required in each fleet according to the Company's commercial needs and the number of aircraft per fleet. Therefore, the Company has no effective restriction on the allocation of pilots to fleets.

In 2018, the Company invested USD 27 million in employee training and guidance¹⁹.

Flight Academy

In March 2018, the Company entered into a pilot training cooperation agreement with a flight academy in the US ("**Flight Academy**"), under which the Company is entitled to a fee from the Flight Academy for referring trainees to the training course ("**Training Course**"), which includes theoretical and practical training, with the Company being responsible for the screening process.

8.4.5. 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 ("**Histadrut**") as well as policies and procedures published from time to time by the management.

8.4.5.1. 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 agreement. The agreement does not apply to officers and senior management who have personal employment agreements, nor does it apply to temporary employees employed under a special collective agreement.

The agreement governs all terms of employment of permanent employees and establishes, *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.

¹⁹ This cost includes the direct training budget, simulator training fees and related expenses, and employee salary during training days.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

The agreement forbids strikes and sanctions, 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

Pursuant to the agreement, all the permanent employees of the Company are rated by an enterprise payroll rating which have no affiliation with 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 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 in connection with labor relations within the Company.

From the date of execution of the Interim Agreement until October 31, 2015, the parties held negotiations for a new special collective agreement for the years 2015-2018 with respect to the professional sectors of the Company, (the "**2015 Agreement**"); however, as no further agreements were reached, on November 1, 2015, the Interim Agreement became, and was defined as, the 2015 Agreement, effective until December 31, 2018 ("**2015 Agreement Term**"). Upon expiry of the 2015 Agreement Term, the 2015 Agreement shall be effective for an unlimited period.

It should be noted that in August 2018, the Company and the workers' representatives entered negotiations which, as of Immediately Prior to the Report Publication, still continue, for the execution of a new collective agreement.

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

- a. Salary increase of 3%, starting from September 2015, to all employees who are subject to the said agreement, of which a salary increase of 2% applies retroactively for the period commencing January 1, 2015 and ending on the above-mentioned date.
- b. Right to contingent salary increases between 0.5% and 1%, subject to the Company's profits and to terms provided for in the Interim Agreement. It should be noted that the salary increase for 2015 was paid in 2016, and the salary increase for 2016 was paid in April 2017. No entitlement to salary increases was established for 2017 and 2018.
- c. A one-time signing bonus in the gross amount of USD 3 million, distributed to all Company employees governed by the Interim Agreement and paid in 2015.
- d. Termination of employment of 50 permanent employees, of which 35 employees terminated their employment by December 31, 2017 and 15 other employees terminated their employment by December 31, 2018.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

- e. Commitments made by the workers' representatives and the Histadrut to maintain complete industrial peace in all matters regulated by the Interim Agreement.

B. Next Generation Agreement ("Next 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 terms of employment of next-generation employees and provides for changes in the terms of employment of next-generation employees compared with those of first-generation employees, with respect to a number of issues.

C. Special Collective Agreement (Ground 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. The agreement is intended to impose on these employees different conditions than those provided for in the First Generation Employee Agreement and those applicable to next generation employees. The agreement was extended in the framework of the 2015 Agreement until August 31, 2018, and will, as of September 1, 2018, be valid for an unlimited period.

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 First Generation Employee Agreement and those applicable to next-generation employees. The agreement was extended in the framework of the 2015 Agreement until August 31, 2018, and will as of September 1, 2018, be valid for an unlimited period.

In July 2016, an agreement was entered into with the Workers' Union regarding flight attendants, and contains various provisions relating the terms of employment of flight attendants, including shortening their stay abroad during certain periods, as well as various provisions that apply 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 for Temporary Employees' Employment ("Temporary Employee Agreement")

The terms of employment of temporary employees are regulated in a special collective agreement, extended on May 20, 2004 until December 31, 2008. The agreement was extended in the special collective agreement dated November 2, 2008 until December 31, 2012. On December 31, 2013 the agreement was extended for another year and thereafter for an unlimited period, with each party being entitled to terminate the agreement by a 60-day prior notice. The agreement provides for the maximum employment duration of temporary employees, depending on the type of work and the department in which they work. The

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

agreement sets out all terms of employment of temporary employees, including wages, annuities, contributions to a comprehensive pension scheme, sick pay insurance, entitlement to airline tickets, etc.

In February 2011, a special collective agreement was entered into with respect to temporary flight attendants and temporary workers in the administrative sector ("**Eligible Employee Pool Agreement**"). Pursuant to the agreement, a pool of employees was established, with 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 funds. 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. In July 2017, after previous extensions, 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 termination date as that of the 2015 Agreement, i.e. August 31, 2018, and in view of the extension of the 2015 Agreement, this agreement shall be for an unlimited period. 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.

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 by 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 provides, *inter alia*, that on certain dates, the number of permanent employees working in certain sectors may not fall below the number set in the agreement. The agreement was extended under the 2016 Agreement and is valid until August 31, 2018, and will, as of September 1, 2018, be valid for an unlimited period

G. First Generation Employees' Special Collective Agreement relating to the deposit of severance pay into a fund in the name of the employee.

The agreement was signed on December 22, 2011, in view of a legislative arrangement effective from January 1, 2011, which no longer allows deposit of severance pay in a central compensation fund. Pursuant to the agreement, employees with a First Generation Agreement for whom severance pay monies were deposited prior to December 31, 2010, will have their monies deposited, as of January 1, 2011, into the severance component of the provident fund in the name of the employee.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

H. Special Collective Agreement for Engineers and Architects

The agreement was signed in July 2016. The terms of employment of engineers and architects employed by the Company are regulated by the agreement, including special provisions relating to salaries and dismissal procedures of the employees to whom the agreement applies. The agreement further provides that the provisions of collective agreements to which the Company is a party will continue to apply to the engineers (both existing and new) in accordance with the applicability provisions therein and subject to the provisions of the agreement. The agreement does not contain a termination date and the parties have the right to terminate the agreement in accordance with applicable law.

I. Special Collective Agreement for Maintenance Employees

The Agreement was executed in August 2017 and establishes 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 employment with the Company. The agreement shall be in effect until August 30, 2018 or until the expiration of the 2015 Agreement, as defined above, whichever is later. In view of the extension of the 2015 Agreement, this agreement shall be for an unlimited period

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 following the recommendation of the workers' representatives and with the CEO's approval.

8.4.5.2. 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, the ICAO decision on the amendment of the Chicago Convention came into effect. The amended convention provides that pilots above 65 years of age may no longer fly commercial flights. Following the ICAO's decision, on August 13, 2014, Israel Civil Aviation Authority (CAA) decided that Israel would be subject to the new international standard when it comes into effect, and once the ICAO decision becomes effective, all personal exemptions provided thereunder to the Company's pilots would be cancelled (these exemptions allowed these pilots, notwithstanding the Pilot Regulations, to fly as co-pilots above the age of 65). The CAA decision further provides that the CAA's Director will not grant an exemption from the provisions of the Pilot Regulations to pilots above 65 years of age.

For information on legal proceedings conducted following this decision and legal proceedings pertaining to labor relations with the Company's pilots, see Section 9.4.5.2 of the Company's 2017 Periodic Report.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

On February 17, 2017, an agreement was entered into by the Company, the Histadrut and workers' union ("**Veteran Pilots' Agreement**"), and on February 27, 2017, was approved by the Company's Board of Directors. The Veteran Pilots' Agreement regulates the status of senior pilots reaching the age of 65, when, under Aviation Regulations, they can no longer continue to act as active pilots. Pursuant to the Veteran Pilots' Agreement, some of these pilots will serve as instructors and supervisors, while others will terminate their employment with the Company and be entitled to retirement grants in the amounts prescribed in the Agreement. The Veteran Pilots' Agreement is for seven years, and thereafter it will be automatically renewed each year unless either party wishes to terminate it. The Veteran Pilots' Agreement further provides that the parties will maintain industrial peace on 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.

In August 2017, the Company's management and pilot sector's representatives within the workers' representatives entered negotiations, with the assistance of a mediator, to discuss, among others, adjustments due to changes in the aviation regulation (in this regard, see Section 8.11.2(a) below) and streamlining of the pilot sector, as determined in the 2016 Pilot Agreement. As described in an immediate report published by the Company on October 29, 2018 (Reference No. 2018-01-097561), at the end of prolonged discussions, on October 29, 2018, an agreement was concluded between the Company and the workers' union and the New Histadrut Labor Federation, which reflects the agreements reached by the Company and the pilots, effective during the period commencing on November 1, 2018 and ending on October 31, 2024 ("**Agreement**" and "**Agreement Term**", respectively).

The Agreement sets out mechanisms expected to allow a more efficient commercial operation, in the era of the new aviation regulation, as well as benefits, to both the Company and the pilot sector, and is further expected to allow growth in the Company's operations, a more efficient operation of the Company in conformity to the requirements of the amended regulations, as well as improvement in the pilots' lifestyle. Moreover, the Agreement establishes mechanisms and practices designed to maintain an efficient and continuous dialogue between the Company and the pilots. The main issues regulated in the Agreement are: regulation of operational aspects such as streamlining the composition of crews on the Company's flights, mechanisms for the placement of crews, regulation of planning restrictions, full staffing of the Company's flights, a standby mechanism, times of rest, days of inactivity, formation of one fleet consisting of the Company's Boeing 77-200ER and 787 aircraft fleets to allow simultaneous flight training on both models of aircraft, compared with the current situation, and rules for pilots' benefits and training as a result of closing the company's Boeing 747-400 and 767-300ER aircraft fleets.

The Agreement sets out pilots' remuneration arrangements, including mechanisms for hedging the budget for pilot payroll costs, arrangements for cancellation of certain variable wage components (such as various compensations for flight operations) in exchange for fixed wage increases, grossing up arrangements, pilot incentive mechanism for compliance with individual flight plans, and profit-based

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

wage increase and bonus mechanisms. The Agreement further establishes a quota of aircraft wet-lease agreed upon by the pilots, dispute resolution mechanism, pilots' commitment to maintain industrial peace throughout the Agreement Term, etc.

The Agreement incorporates changes in the provisions of the Veteran Pilots' Agreement, providing, *inter alia*, that the quota of veteran instructors will be staffed by seniority, and that commencing from September 2019, the maximum number of veteran instructors will be 20. The Agreement further establishes a mechanism allowing veteran pilot wage reduction and transfer of the reduced amount to the veterans fund.

It should be noted that the Agreement contains provisions relating to wet-lease, under which the Company shall not engage in aircraft wet lease, unless with the approval of the Company's workers' representatives and aircrew representatives, other than wet lease of three narrow-body aircraft for the benefit of Sun d'Or's operations (and provided that all the Company's aircraft are fully operational), or in the event of a disabled aircraft, or cargo aircraft (or, alternatively, a fourth passenger aircraft for the benefit of Sun d'Or's operations). Should the Company's aircraft fleet exceed 45, it shall be entitled to lease another aircraft for the benefit of Sun d'Or's operation, for each addition of 11 aircraft.

The Agreement was approved by the Company's Board of Directors, workers' representatives and the New Histadrut Labor Federation, after obtaining the approval of the majority of the Company's pilots.

The Company estimates that the Agreement is not expected to materially affect its business results.

The above provisions relating to the expected impacts of the Agreement is forward-looking information, as defined in the securities Law. This information is based on the Company's current estimates of the development of its flight operations and the benefits anticipated from the implementation of the Agreement, and relies, inter alia, on the Company's estimates in view of its current volumes of operations and the degree of competition in the market, which may not materialize, in whole or in part, or may materialize in a materially different manner. Actual situation may be different than predicted, inter alia, due to the degree of opening the market to further competition, regulatory changes, the way in which the Company copes with competition and the risk factors described in Section 8.16 below as well as economic, security and geopolitical changes.

8.4.6. Liabilities to Employees

For further details regarding the pension agreement, directors' insurance agreement, and details of the Company's liability for employee benefits, see Note 14 to the Financial Statements.

8.4.7. Key Legislative Amendments to Labor Relations

On April 1, 2018, an "Extension Order - Shortening the Work Week in the Israeli Market" ("**Extension Order**") came into effect. The Extension Order provides that the regular work week in Israel will consist of 42 regular weekly hours (in lieu of 43 hours) for full-time employees. The work week will be shortened by reducing one hour of work on a defined day of the week for full-time employees, without

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

affecting the wage. It should be noted that the Extension Order has an immaterial impact on the Company's payroll expenses.

8 4 8 Airline Ticket Eligibility

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

8 4 9 Local Employees at the Company's Overseas Offices

Most of the Company's overseas employees, excluding Israeli employees stationed 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 (of foreign airlines) and the umbrella union of airlines' employees, or under other agreements. The terms of employment of the Company's employees stationed in certain countries are not regulated in a collective agreement, but are rather determined by the Company on terms customary in the aviation industry or the national carriers 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, a severance pay obligation is imposed by law or agreement, 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 about the Company's liabilities for pension plans of its employees in North America and the UK, see Note 14 to the Financial Statements.

8 4 10 Israeli Employees Stationed Abroad

In overseas countries, the Company employs, *inter alia*, permanent employees who are sent to fill managerial positions abroad ("**Posted Employees**"). As of December 31, 2018, 23 employees out of the total number of permanent employees stationed abroad (288) were Posted Employees.

The salary of Posted Employees during their stay abroad ("**Overseas Salary**") is different from their salary in Israel, 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. The Overseas Salary, including participation in car 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).

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

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 funds, as provided for in the Posting Letter.

8.4.11. Social Services and Welfare Payments

In addition to wages and entitlement to flight tickets as set forth in Section 8.4.8 above, some of the Company's permanent employees receive welfare services and payments, which include, among others: subsidized meals, tax gross up (mainly meals and flight tickets), employee medical tests, contributions to employees' health insurance and dental insurance, and partial participation in high school education expenses. Some of these benefits are provided to temporary workers as well.

Employees may, under certain terms, obtain all-purpose loans from Bank Yahav, guaranteed by the Company. These loans are provided for a period of up to 60 months on such terms as approved by the Ministry of Finance.

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

8.4.12. Restrictions on Wet Leased Aircraft

An agreement entered into by the Company and the workers' representatives and the New Histadrut Labor Federation in October 2018, sets out provisions relating to wet lease. For details, see Section 8.4.5.2 above.

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 Procedure 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. Under the Procedure Amendment, a long-term lease will only be permitted if the airline announces that the flights will be operated by a foreign operator prior to marketing the flight. The Procedure Amendment also limits the volume of wet leases from a non-Israeli operator to 50% of the volume of flights per season.

For details regarding "wet leases" carried out by the Company in 2018, see Section 7.11 above.

8.4.13. 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 Chairman of the Board of Directors of the Company.

For details regarding the terms of employment of Mr. Eli Defes as Chairman of the Board of Directors, see Note 22 to the Financial Statements of the Company, Regulation 21 in the Chapter of Additional

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

Information on the Corporation, and Notice of Convening a Shareholders' Meeting published by the Company on May 24, 2017 (Reference No. 2017-01-052647).

Directors

The Company's Articles of Association provide that the number of members of the Board of Directors shall be no less than five and no more than fifteen. As of the date of publication of the Report, 9 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 December 31, 2018, the Annual Shareholders Meeting was held and adopted, among others, a resolution to reappoint directors currently serving on the Board of Directors of the Company (excluding external directors) Messrs Eli Defes, Tamar Mozes Borovitz, Yehuda (Yudi) Levy, Amikam Cohen, Shlomo Hanael, Sofia Kimerling and Ruth Dahan (Portnoy), until the end of the next Annual Meeting.

On December 31, 2018, Mr. Pinchas Ginsburg vacated his office as Director of the Company.

On February 6, 2018, the Special Meeting of the Company's Shareholders approved the reappointment of Mr. Eyal Haimovsky as External Director of the Company for an additional term of office, commencing February 18, 2018. For details regarding the education and professional experience of the members of the Board of Directors of the Company, see Regulation 26 in the Chapter of Additional Information on the Corporation.

Senior Management

As of February 15, 2018, Mr. Gonen Usishkin serves as the Company's Chief Executive Officer (CEO). For details regarding the terms of employment of the Company's CEO, see Note 22 to the Financial Statements, Regulation 21 in the Chapter of Additional Information on the Corporation, and Notice of Convening a Shareholders Meeting published by the Company on January 30, 2018 (Reference No. 2018-01-010243).

The Company's former CEO, Mr. David Maimon, resigned his office as Chief Executive Officer on February 15, 2018. For details regarding the terms of employment of the Company's former CEO, see Note 22 to the Financial Statements and Notice of Convening a Shareholders Meeting published by the Company on March 23, 2016 (Reference No. 2016-01-012522).

On February 15, 2018, Mr. Gonen Usishkin ceased to serve as the Company's VP of Commercial Affairs, and as of this date, Mr. Michael Strassburger serves as the Company's VP of Commercial Affairs.

On February 15, 2018, Mr. Ofer Tsabary ceased to serve as the Company's VP Information Technologies & Organization. As part of the change in the organizational structure of the Company, it was resolved to consolidate the IT Department and the Digital Department (which was part of the Commercial Division), and as of March 1, 2018, Mr. Shahar Markovitch serves as the Company's VP IT and Digital.

On February 15, 2018, Captain Harel Chalamish ceased to serve as the Company's VP Operations, and as of this date, Captain Noam Doron serves as the Company's VP Operations.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

On December 11, 2018, Mr. Nimrod Borovitz was appointed as VP Strategy, Aircraft Acquisition and Business Development. Prior to December 11, 2018, Mr. Borovitz served as Deputy VP Strategy, Aircraft Acquisition and Business Development. It should be noted that Mr. Nimrod Borovitz is the son of Mr. David Borovitz (one of the controlling shareholders of Knafaim, the controlling shareholder of the Company, and husband of Ms. Tamar Mozes-Borovitz, Deputy Chairman of the Board of Directors of Knafaim and one of its controlling shareholders). For details regarding the terms of employment of Mr. Borovitz, see Note 22 to the Financial Statements and Notice of Convening a Shareholders Meeting published by the Company on May 24, 2017 (Reference No. 2017-01-052647). For details regarding the Company's senior management, see Regulation 26A of the Chapter of Additional Information on the Corporation

Senior management salaries, as determined in personal agreements, are updated in such a manner that the overall salary is linked to the Consumer Price Index and adjusted every January, net of cost of living allowances that have already been paid

In past years, the Company has approved one month's salary for each year of employment (annual severance), and a provision therefor was recorded in the Financial Statements. For details, see Note 14 to the Financial Statements.

Senior Officers Remuneration Policy

On December 1, 2016, the Company's Shareholders Meeting approved the Company's Officers' Compensation Policy for the years 2017-2019. For details, see Article 21 of the Chapter D of "Additional Information on the Corporation" and 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 the Chapter D of "Additional Information on the Corporation".

8.5. Raw Materials and Suppliers

8.5.1 Fuel

- a. The main raw material used by the Company is aircraft jet fuel. Jet fuel is one of the Company's major expenditure components. The Company purchases fuel in Israel and abroad. In 2018, the Company's jet fuel expenses amounted to approximately 28.1% of the Company's operating expenses of, compared to approximately 24.4% in 2017.
- 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 over one year, increases the Company's jet fuel expenses by approximately USD 2.4 million.
- c. The Company hedges part of its estimated jet fuel consumption. The Board of Directors determines the Company's policy on jet fuel price hedging, the hedging period and the hedging rate of total jet fuel consumption for the same period, and a special Board committee - Market

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

Risk Management Committee - evaluates, 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 master arrangements, conducts commercial negotiations and carries out hedging transactions. Account settlement between the parties is made upon completion of the transaction, in such a manner that, if the average market price for that period is higher than the hedged price, the Company is entitled to refund of the price difference for that period, multiplied by the relevant quantity for that period, whereas if the average monthly market price is lower than the hedged price, the Company pays the difference multiplied by the relevant quantity for that period. In 2018, the Company received (a cash flow amount of) approximately USD 23.1 million in respect of jet fuel hedging transactions.

- d. In 2018, the average jet fuel price was higher by 30% before hedging transactions, compared to the average jet fuel price in 2017. For information regarding the price increase impact, see Note 18 to the Financial Statements and Section 3A of the BOD Report.
- e. The Company and the following fuel supply companies "Paz", "Sonol", "Delek" and "Doe Alon", have entered into agreements for the supply of 60%, 15%, 15% and 10%, respectively, of the Company's annual fuel consumption at BGA for 2018. In addition, in 2018, each of "Paz Aviation Services" and "Mercury", the Company's refueling service providers, supplied to the Company about 50% of the refueling services provided to the Company at BGA. The aggregate annual amount of the agreements (for jet fuel supply and fueling services in Israel) is estimated at approximately USD 285 million.

As of January 2019, the Company purchases jet fuel in Israel from Paz and Delek, which were selected in a Request for Proposal (RFP) process published by the Company in October 2018. The term of the agreements executed with the above suppliers is one year.

- f. Outside Israel, the Company purchases fuel from a number of suppliers, including fuel companies supplying jet fuel in a significant number of airports. The contracts are for periods of two years, except 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 published by the Company in February 2017. The term of the agreements executed with these suppliers is two years.
- g. In 2018, the Company purchased from one supplier (the Paz Fuel Company) about 30% of its total fuel purchases for that year (in Israel and abroad). The Company works with six other suppliers, and purchases from each supplier more than 5% of its total fuel purchases for that year. The Company is of the opinion 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 BGA.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

- h. The Company maintains jet fuel inventory purchased from suppliers in Israel and abroad. As of December 31, 2018, the Company maintained an inventory of jet fuel totaling approximately USD 6.8 million

8.5.2. Aircraft and Engines

All aircraft operated by the Company are manufactured by Boeing. The Company has a material dependency on Boeing with respect to ongoing maintenance of its aircraft, spare parts supply, repairs and engineering consulting. However, the Company estimates that the probability of termination of engineering support for repairs and supply of spare parts for its aircraft is low

For details regarding aircraft acquisition agreements entered into by the Company and Boeing as part of the Acquisition Program, see Section 8.12 below and Note 9 to the Financial Statements.

The Boeing 777-200ER fleet owned by the Company and the Boeing 787 fleet (of which some aircraft were delivered to the Company and others are expected to be delivered from the second quarter of 2019 until the first quarter of 2020), equipped with Rolls-Royce engines. The Company has a material dependency on Rolls Royce with respect to ongoing maintenance and supply of engine spare parts.

For information on agreements entered into by the Company and Rolls Royce for the acquisition and maintenance of engines for aircraft purchased and leased by the Company as part of the Acquisition Program, and global delays in the supply of new engines by Rolls Royce, see Section 8.12 below and Note 9 to the Financial Statements

8.5.3. Cargo Aircraft Loading and Unloading

The Company employs in its stations abroad suppliers engaged in cargo aircraft loading and unloading, cargo storage in warehouses, supply of airborne equipment and consumables for regular use, as well as cargo land transport from the customer to the airport and *vice versa*. In 2018, the Company had no material dependency on one supplier.

8.6. Working Capital

8.6.1. Inventory

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

	2018	2017
Jet fuel inventory	5	4
Food inventory and passenger supplies	39	34

Duty-Free Product Inventory Policy

The Company purchases about 50% of the duty-free products from DFASS, and the remaining are Israeli products purchased directly from local suppliers

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

Liquors and cigarettes are supplied on a quarterly basis directly to the duty-free warehouse, 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 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 liquors from the duty-free warehouse, and the other products to the Company's station overseas).

Storage of Goods at 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 inventory stored in the warehouse, at any given moment, is approximately USD 2 million on average. For details regarding the volume of inventory, see Note 7 to the Financial Statements.

8.6.2. Reservation Cancellation Policy

Generally, the Company's policy maintains that a customer is entitled to cancel a reservation, without charge, until the airline ticket is issued ("**Ticketing**"). The customer may also cancel certain tickets even after "ticketing", often without payment of cancellation fees and at other times with payment, depending on the terms of the ticket. There are also tickets which, under their terms, cannot be cancelled at all after Ticketing. Generally, the higher the ticket price, the more flexible the terms of the ticket regarding cancellation with or without cancellation fee, provided that applicable law does not provide otherwise. In this regard, it should be clarified that the Consumer Protection Law, 5741-1981 and the Consumer Protection Regulations (Cancellation of Transaction), 5770-2010, set out special provisions relating to the option to cancel the transaction, which, on dates on which they apply, allow cancellation subject to cancellation fees of 5% of the value of the transaction, or NIS 100, whichever is lower.

8.6.3 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. Moreover, the Company operates in accordance with IATA Guidelines on various issues relating 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 promulgated 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 airports. Furthermore, the third Final Rule on

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

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 8.11.2 below.

8.6.4 Credit policy

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.

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).

The following table presents average amounts of credit and average periods of credit to customers and credit from suppliers in each of the years 2018 and 2017:

	2018		2017	
	Average credit amount in USD millions	Average credit days	Average credit amount in USD millions	Average credit days
Customers	153	25	155	27
Suppliers	167	42	155	45

It should be noted that the difference between customers' credit policy and suppliers' credit policy arises, *inter alia*, from the fact that suppliers' credit policy is established pursuant to the Payment Ethics Law 5777-2017, and by the Company, *inter alia*, in consideration of market conditions, liquidity and the policy customary in the industry. On the other hand, customers' credit policy is established, in most cases, in line with 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.

8.6.5. Working Capital Deficit

As of December 31, 2018, the Group has a working capital deficit of approximately USD 598 million compared to approximately USD 438 million at the end of the previous year. The Company's current ratio as of the end of 2018 dropped to 41% compared to 54% at the end of 2017. It should be noted that a substantial portion of the working capital deficit does not reflect short-term cash flows. For further information, see Section 6A of the BOD Report.

*Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding***8.7. Investments**

For information regarding the Group's subsidiaries, see Notes 8 and 21 to the Financial Statements.

8.7.1 Concise Description of the Main Subsidiaries' Business**a. Sun d'Or International Airlines Ltd. ("Sun d'Or")**

The Group's charter operations 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 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 capacity to a third party, or portions of aircraft capacity to a number of wholesalers, and its scheduled flights are marketed by Sun d'Or 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 scheduled and charter flights marketed by Sun d'Or.

In 2018, Sun d'Or continued to market charter and scheduled flights and significantly increased its operations to existing destinations, such as Odessa, Krakow and Puerto, and marketed flights to exotic destinations in Africa – Seychelles, Kilimanjaro and Zanzibar. In total, in 2018, Sun d'Or marketed 1,926 flights to 60 destinations in Europe and Africa, compared to 1,865 flights in 2017. As of December 31, 2018, Sun d'Or employed 28 employees.

Further to the description provided in Section 9.7 1(a) of the Company's 2017 Periodic Report regarding the investigation of the Competition Authority (formerly known as the Antitrust Authority, hereinafter the "**Authority**"), on December 24, 2018, the Authority notified Sun d'Or's executives who were investigated that the investigation against them was closed. For further information, see immediate reports published by the Company on February 16, 2016 (Reference No, 2016-01-029020) and December 24, 2018 (Reference No, 2018-01-118183).

For information on Isrir Transaction, see Section 8 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 at Ben Gurion Airport. The Company is Tamam's main customer. As of December 31, 2018, Tamam employed 438 employees.

As described in immediate reports published by the Company on August 10, 2016 (Reference No 2016-01-100765) and December 21, 2017 (Reference No 2017-01-114754), in December 2016, the Company and the IAA entered into an agreement granting permission to manufacture, transport, load, unload and supply food, beverages and aircraft-related products at BGA ("**Agreement**"), following the Company's winning of a re-tender in August 2016, as published by the IAA, for obtaining up to three permits to manufacture, transfer, load, unload and supply food, beverages and aircraft-related products ("**Tender**"). Under the terms of the Tender, Tamam will build and operate a building, in lieu of the existing one, for the supply of food to

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

aircraft, for a period of 25 years. The investment in the construction of the said building, its maintenance and annual permission fee that Tamam will be required to pay the IAA is immaterial to the Company.

Pursuant to the Agreement, Tamam is required to complete construction of the building by the end of 2020

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

The Company's estimate of the significant expansion of Tamam's in-flight and off-flight food services as a result of the transition to the new building, and of becoming a leading company in Israel's food industry, is forward-looking information as defined in the Securities Law. This information is based, among others, on the Company's estimate of the date of obtaining the necessary regulatory approvals and its estimates in view of Tamam current volume of operations and the competition in the food industry, which may not materialize, in whole or in part, or may materialize in substantially different manner. Actual situation may be different than estimated, inter alia, due to changes in the level of competition in the food industry, regulatory changes, or failure to obtain regulatory approvals, the way Tamam copes with competition and the risk factors described in Section 8.16 below, as well as economic, security and geopolitical changes.

c. **Katit Ltd. ("Katit")**

Katit (a company wholly owned by El Al) is mainly engaged in production and supply of meals to the Company's employees. Katit's place of business is in Israel and its offices are located at BGA. As of December 31, 2018, Katit employed 122 employees.

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 a material customer of Borenstein. As of December 31, 2018, Borenstein employed 121 employees.

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 as a foreign company in Israel. As of December 31, 2018, Superstar employed 10 employees.

f. **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,

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

among others, is to expose the Company to innovative technologies across its operating segments, implement ground-breaking solutions in its systems and position El Al 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. As of December 31, 2018, Cockpit employed 2 employees.

In December 2018, Cockpit, the Company and Gate Gourmet Switzerland GmbH ("**Gate Gourmet**"), a subsidiary of Gate Group (an international company engaged in supply of food to airlines) entered into a share allocation agreement, under which about 10.2% of Cockpit shares (on a fully diluted basis) were allocated to Gate Gourmet in return for Gate Gourmet's investment in Cockpit. For further information, see Note 21 to the Financial Statements. As of the Report Date, the Company owns 80.9% of Cockpit shares, and Boeing International and Gate Gourmet owns 8.9% and 10.2% of Cockpit shares, respectively (on a fully diluted basis).

g. **Air Consolidators Israel Ltd. ("ACI")**

The main business of ACI (of which the Company owns 100% of its class B shares, which confer upon the Company the right to appoint half of the directors as well as vote and participate at general meetings) is air cargo consolidation at BGA, allowing for discounted 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. As of December 31, 2018, ACI employed 15 employees.

h. **Tour Air (Israel) Ltd. ("Airtour")**

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. As of the date of publication of the Report, Airtour Board of Directors includes three directors on behalf of the Company. For information regarding the Company's agreements with Airtour, see Note 22 to the Financial Statements. As of December 31, 2018, Airtour employed 62 employees.

8.7.2. Below is a Condensed Description of the Business of Major Subsidiaries

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

The Company and the Phoenix Insurance Agencies 1989 Ltd. ("**Phoenix**"), a wholly owned subsidiary of the Phoenix Insurance Company Ltd., entered into an agreement for the formation

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

of 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%), which will operate an insurance agency ("**Insurance Agency**"). As of Immediately Prior to the Report Approval Date and until obtaining the license for the Insurance Agency's independent operations, 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 of travel insurance and other insurance products, among others, to the Company's frequent flyer club customers. As of December 31, 2018, Fly-In employed no employees, as its operations are carried out through the Phoenix and its related licensed agency, as described above. For details regarding the Company's agreement with the Phoenix, see Note 22 to the Financial Statements

b. 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 15% of Maman share capital as well as 10% options exercisable into Maman shares. The option exercise date was recently extended until December 31, 2022. Maman main activity is management and operation of cargo terminal authorized to handle all import and export cargo at BGA, under a permission granted by the IAA. Additionally, Maman operates in the field of logistics services and real estate leasing, and provides aviation services. Maman operations are carried out in Israel, the Czech Republic, Bulgaria and Romania. As of December 31, 2018, Maman employed 2,733 employees.

In November 2018, the Company and Maman signed an agreement for amendment and extension of the master agreement entered into by the Company and Maman in February 2010, as extended from time to time ("**Master Agreement**"), under which Maman provides the Company with terminal services consisting, inter alia, of cargo handling, transport and storage services.

For details regarding the Master Agreement and Extension Agreement, see Note 22 to the Financial Statements.

8.8. Financing

8.8.1 Non-Designated Loans

As of the Report Date, the Company does not have non-designated loans.

8.8.2 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.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

c. Bank Call for Immediate Repayment

For details, see Note 13 to the Financial Statements.

8.8.3. Credit Facilities

As of the Report Date, the Company has credit facilities of USD 33 million, with the balance of utilized credit as of this date being USD 31 million. As of Immediately Prior to the Report Approval Date, the Company has credit facilities of USD 33 million, with the balance of utilized credit as of this date being USD 3 million.

8.8.4. Guarantees against Collateral

The total amount of guarantees provided by the Company to secure its liabilities to third parties, as at the Report Date, is immaterial.

8.8.5. Designated Use Loans

The Company has taken loans to finance the acquisition of aircraft and engines. For information on these loans, see Note 13 to the Financial Statements and Appendix A to the BOD Report. For details of liens and securities, see Notes 9 and 13 to the Financial Statements.

8.8.6. 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.

8.9. Taxation

8.9.1. Tax Laws applicable to the Company

For details, see Note 16 to the Financial Statements.

8.9.2. 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 8.14 below.

8.9.3. Tax Laws applicable to Material Related Companies Incorporated Abroad

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

8.9.4. Reasons for the Material Difference between Effective and Statutory Tax Rates

For details, see Note 16 to the Financial Statements.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

8.9 5. Accumulated Losses for Tax Purposes

For details, see Note 16 to the Financial Statements.

8.10. Environmental Protection and Corporate Social Responsibility

8.10 1. Material Implications arising from Environment-Related Regulations

Many countries, including Israel, have adopted the accepted international standards on aircraft noise and established additional environmental protection rules. Some airports around the world are subject to many restrictions on takeoff and landing slots. Airlines' flight schedules, including the Company's flight schedule, are set in accordance with these restrictions.

The Company attributes great importance, and contributes resources and time, to environmental conservation (*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, including initiated environmental surveys and employee training software programs. Moreover, each of the Company's regions was assigned a person in charge of environmental protection, pollution prevention and resource saving.

To reduce waste amount, paper, cardboard and other recyclable materials from the Company's flights and offices are taken for recycling.

Moreover, the Company carries out ongoing environmental protection activities consisting, *inter alia*, of visits to maintenance and operational areas and taking care of issues requiring modification in coordination with the IAA, ongoing coordination with the IAA regarding oil cans removal from Terminal 3 and enhancement of technological systems in order to control and monitor environmental protection findings.

8.10 2. Restrictions on Aircraft Operation at Airports and BGA

For details regarding restrictions on aircraft operation at airports where the Company operates and BGA, 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 BGA between 08.00 and 17.00, Sundays through Fridays, except for special EL AL flights, which obtain individual permits from BGA Manager. As of Immediately Prior to the Report Approval Date, the Company operates 5 four-engine aircraft expected to be removed from service during 2019, as described in Section 7.11 above.

8 10 3. Sewage Care

The Company's sewage is handled by a central facility located at BGA, that was certified by the Ministry of the Environment and is operated by the IAA. In return for the use of the central facility, the Company pays the IAA user fees for a period of 22 years (from 2008), totaling USD 150,000 per annum. The Company also operates, as of June 2009, a facility built in the Company's premises and

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

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.

8 10.4 Soil Contamination Survey

During the years from 2010 to 2012, soil contamination surveys were conducted at the Company's premises at BGA. These surveys identified contamination points around the fuel station at BGA. 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 submitted an application 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.

8 10.5 Material Environmental Costs and Investments for the Reporting Year and Projections for Subsequent Years:

The Company takes many actions 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.

	2019 (estimates)	2018	2017
Costs	Approx. USD 120,000	Approx. USD 120,000	Approx. USD 150,000
Investments	Approx. USD 120,000	Approx. USD 120,000	Approx. USD 150,000

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 estimated, as a result of numerous factors, inter alia, legislative changes, 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.

8.10 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.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

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.

Following the objection posed by non-EU member states to the ETS Scheme implementation and the payments therefor, in 2013, the ICAO proposed a global scheme for reducing gas emissions from aircraft engines. 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 2018 should be determined in April 2019, 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.

Implementation of the CORSIA Scheme in 2018-2020 is carried out on a pilot basis, and therefore, airlines joining the CORSIA Scheme will not be required to pay for exceeding the quota during these years, but only after the pilot period is completed (2021).

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 be significantly higher than 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.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

As described in Section 7.11 above, as part of the Acquisition Transaction, the Company's Boeing 767-300ER aircraft were removed from service and the 747-400 aircraft fleet is expected to be gradually removed from service by the end of 2019. It should be noted that the level of air pollution caused by engines installed in the new Boeing 787 Dreamliners is lower.

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 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.

8.10.7. Corporate Social Responsibility

8.10.7.1. General

The Company considers itself committed to the community and the environment in which it operates, and attributes great importance to participation in promoting and fostering them. As a "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 2018, 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 2018, the Company was assigned a "Platinum Plus" 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

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

8.10.7.2. 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.

8.10.7.3. Community Involvement and Support

The Company attaches great importance to its corporate responsibility to the community, out of a genuine and unique affiliation to Israel. The Company established a Community Responsibility Policy, and initiates cross-company projects, in the framework of which it conducts philanthropic activities for the benefit of the community as well as 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 2018, the Company contributed cash and cash equivalents. For details see section C.1 of the BOD Report.

8.11. Restrictions and Supervision of the Company's Business

8.11.1 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 8.11.6 – 8.11.8 below. Further restrictions apply to the operation of the Company by virtue of the Special State Share. For details, see Section 8.11.10 below.

8.11.2. 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 8.11.13 below; for operation in times of emergency see Section 8.11.14 below).

a. 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

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

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 October 29, 2018, an amendment to the Aviation Regulations (Operation of Aircraft and Flight Rules), 5742-1981 ("**Regulations**") came into effect. The amendment incorporates into Israeli law the existing arrangement set out in the US Regulations regarding management of pilot and flight attendant fatigue, 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). Upon application of the American regulations in Israel, the US Regulations (Limitations of Flight Time in Aviation Services), 5731-1971 no longer apply to the Company, excluding the provision included in the Regulations with respect to pilots' entitlement to 30 vacation days per annum.

It should be noted that as part of the Company's preparations for compliance with the restrictions applicable thereto under the Regulations, in 2018 the Company made adjustments in its operations, including, *inter alia*, an update of the labor agreement with the pilot sector, as described in Section 8.4.5.2 above, adaptation of work processes and internal policies and procedures, changes in operational planning and control, material adjustments of the Company's information and IT systems and implementation of new information systems.

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.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

d. **The Airport Authority Law, 5737-1977**

This law and the regulations and rules promulgated 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. **Economic Competition Law, 5748-1988 ("Economic Competition Law")**

On January 10, 2019, a comprehensive amendment to the Restrictive Trade Practices Law, 5748-1988, came into effect. The amendment changed the name of the law to the Economic Competition Law, and made broad significant changes to the various chapters of the law, including raising the amount of the financial sanction that the General Director may impose on big corporations, from NIS 24 million to a maximum amount of NIS 100 million, expanding the definition of the term "Monopolist" in such a manner that in addition to the current definition whereby an entity with a market share of more than 50% is a monopolist, it was determined that the holder of significant market power is also a monopolist (in this regard, it should be noted that in February 2018, the General Director published a draft opinion on the question of what is a "significant market power" in order to define a person as "monopolist"), imposition of an active obligation on the officers of the corporation to supervise and do all that is possible to prevent the corporation and its employees from committing offenses. Breach of this obligation is a criminal offense with a penalty of one year imprisonment. It should be noted that the Company studies the amendment to the law and evaluates its impact, if any, on its operations.

Update to Block Exemptions

In November 2018, the Restrictive Practices Rules (Block Exemption for Arrangements between Air Carriers), 5769-2008, were amended ("**Block Exemption Amendment**" or "**Amendment**"). The Amendment sets out arrangements dealing with flight or aircraft technical operation, aircraft maintenance and the Company's employees (in connection with the issues referred to in the Block Exemption), exemptions from the approval of a restrictive arrangement without material competition analysis, as was prior to the Amendment. Similar rules will apply to frequent flyer arrangements, interline arrangements and codeshare arrangements (excluding direct routes between the home airports of the parties and provided the arrangement is not between two Israeli carriers). The applicability of the exemption is subject to further conditions relating to the type of restrictive practices included in the arrangement.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

The novelty of the Amendment is the application of a Self-Assessment regime to all arrangements between air carriers, which thus far have not been incorporated in the Block Exemptions and require an individual approval from the General Director. The implementation of an arrangement based on a self-assessment is subject to the arrangement not mainly dealing with the reduction or prevention of competition and its inability to inflict significant harm on competition.

At this stage, Restrictive Practices Rules (Block Exemption for Arrangements between Air Carriers for Marketing Flight Capacity to Destinations Covered by Open Sky Arrangements), 5772-2012, remain in force. These rules allow self-assessment of arrangement for purchase of flight capacity to open-sky destinations prior to the Block Exemption Amendment. According to the Competition Authority, these rules have become redundant upon commencement of the Block Exemption Amendment and the Authority is expected to cancel them.

BSP Exemption

On November 7, 2013, the General Director published his decision to grant an exemption from Competition Court's approval for a restrictive agreement to which the parties 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 Economic Competition Law (the "**Exemption**"). The arrangement addresses 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 expired on November 7, 2018. It should be noted that IATA notified the Company that due to changes in competition laws, the Competition Authority announced that the BSP arrangement will no longer be reviewed as part of an exemption application and its validity should be evaluated by the parties thereto (Self-Assessment).

Decisions on Monopolies

In October 2005, the General Director published an announcement under Section 26(A) of the Economic Competition 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.

In September 2012, the General Director published an announcement under Section 26(A) of the Antitrust Law, declaring the Company a monopoly in 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"

- 1) Until June 6, 2014 the Company was a "government company" under "privatization", within the meaning of these terms in the Government Companies Law. Starting from June 6, 2004, the Company is a "Mixed Company", as defined in the Government Corporations Law, i.e.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

a non-government company with 50% or less of its voting rights at general meetings, or the right to appoint half or less of its directors, being owned by the State. In fact, as long as the State owns shares conferring voting rights in the Company, the Company shall remain a "Mixed Company". In June 2007, the State ceased to be an interested party by virtue of its holdings in the Company, however, as of Immediately Prior to the Report approval Date, to the best of the Company's knowledge, the State continues to own 1.1% of the share capital of the Company (in addition to the Special State Share).

- 2) Chapter H2 of the Government Companies Law authorized the Prime Minister and the Minister of Finance, with the approval of the Ministerial Committee for Privatization and in consultation with the Minister in charge of the Company's affairs, to establish by order provisions designed to protect the vital interests of the State with regard to a company under privatization. These provisions will apply for a fixed or unlimited period and possibly also after the Company's privatization, as stipulated in the Order. The definition of vital interests includes various interests, prevention of concentration, damage to the foreign interests of the State, etc. On November 17, 2014, the Government Companies Order (Declaration of Vital State Interests in El Al Israel Airlines Ltd.), 5764-2004, was published pursuant to the said Chapter H2 (in this Section "**Order**"). The Order provides that the State has a vital interest in the Company to allow effective use of essential assets in times of emergency or for security purposes, to ensure continuation of activities vital to the security of the State. Accordingly, the Order provides that the Company must at all times employ Israeli air-crew members, and in Israel – Israeli ground crew members, who have qualification and certifications necessary to operate such number of "vital assets" (a minimum aircraft fleet; see the "Special State Share") as required for continuous and simultaneous operation of all "vital assets" in emergency or for security purposes. The Order does not apply Section 59A of the Government Companies Law (which stipulates restrictions on transfer of control) to the Company, nor does it derogate from the provisions of the Special State Share. For information on additional restrictions applicable to the Company by virtue of the Special State Share, see Section 8.11.10 below.

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

The Aviation Services Law (Compensation and Assistance due to Flight Cancellation or Change of Conditions), 5772-2012 adopts, subject to 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 flights departing 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, and 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.

*Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding***i. Equal Rights for the Disabled**

The Third Chapter of the Equal Rights the Disabled Regulations (Access to Public Transportation Services), 5763-2003, sets out 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

In May 2018, the Privacy Protection Regulations (Data Security), 5777-2017 ("**Regulations**"), and the EU General Data Protection Regulation 2016/679 ("**GDPR**") came into effect. These Regulations, which apply to the Company, impose obligations relating to third party privacy protection (i.e. Israelis by virtue of the Regulations and Europeans by virtue of the GDPR), under which the Company is required to carry out risk surveys, penetration tests and periodic audits, and report serious data security breaches. The Company took extensive actions to adapt its operations to the obligations applicable thereto under the Regulations and GDPR, including appointment of a Data Protection Officer (DPO), evaluation of the method for collecting and processing personal data, documentation of systems and interfaces relating to systems storing personal data, drafting of new data collection and processing procedures and update of existing data security procedures, performance of risk surveys and penetration tests, and implementation of necessary changes and adjustments in systems and work processes in accordance with the obligations applicable thereto under the Regulations and GDPR as well as update of agreements with external suppliers. The Company completes the implementation of adjustments to agreements with external suppliers and makes further adjustments to information systems maintained by external suppliers.

k. Bribery and Corruption

In recent years, international bribery and corruption legislation has been gaining momentum and includes, *inter alia*, the Foreign Corrupt Practices Act (FCPA, the US) and the United Kingdom Bribery Act (UKBA, Europe), which are characterized by broad territorial applicability, in addition to the prohibition imposed by virtue of the Israeli Penal Law, 5737-1977. The FCPA prohibits, *inter alia*, giving (or offering) a bribe to a foreign public official, and the UKBA prohibits, *inter alia*, both giving and taking bribes. It should be noted that legislative instruments provide for serious sanctions for violations, expressed by high fines and imprisonment.

In 2018, the Company updated its Internal Enforcement Program on bribery of foreign public officials, thus the Program currently prohibits all types of bribery and corruption ("**Enforcement Program**") The Enforcement Program applies to the Company's employees and executives in Israel and abroad, employees and executives of its subsidiaries in Israel and abroad, and relevant third parties. In accordance with the Enforcement Program, the Company adopted an internal procedure consisting, among others, of relevant training programs to employees, and appointed an Enforcement Officer responsible for anti-bribery and corruption. The Enforcement Program reflects the high importance attached by the Company to meticulous compliance with bribery and corruption offenses.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

I. Consumer Protection

The Company is subject to relevant provisions of the Consumer Protection Law, 5741-1981 and regulations promulgated thereunder, providing for arrangements relating to the relationship between service providers and consumers, such as transaction cancellation rights conferred upon consumers.

8.11 3. Business Licenses and Building Permits

Some of the Company's activities require licenses 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 buildings for which no permits have been obtained by the Company since its days as a government company. The Company works in coordination with the representatives of the Ministry of Interior Affairs and employs expert consultants to assist in the process. In the framework of this activity, the Company operates in line with 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 licenses for the Company's business management. 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 Immediately Prior to the Report Approval Date, the Company is in the process of submitting 4 applications for building permits for 4 plots within the Company's premises at BGA, which are currently in different stages of obtaining building permits.

To conduct its operations, the Company is required to hold 33 business licenses. As of March 2019, the Company holds 18 permanent business licenses, 11 temporary licenses and 4 applications for renewal of licenses that are currently in approval stages.

Katit, the Company's subsidiary, has 4 business licenses and one license for liquors, which are renewed in accordance with the requirements of the Committee and the authorities. Katit has another business license, currently under discussion and approval by the authorities.

Tamam, the Company's subsidiary has two business licenses as well as licenses for transport, distribution and allocation of food.

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 have not been obtained, and this may adversely affect 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 and conditions set out therein, as well as the implications resulting therefrom, are forward-looking information as defined in the Securities Law, which contains the Company's estimates or projections as of the Report Date. Therefore, actual results of a failure to obtain business licenses and building

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

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.

8 11.4. Internal Enforcement Program

The Company maintains an Internal Enforcement Program on securities corporate laws, and another Internal Enforcement Program on antitrust laws. For information, see Section 6C of the BOD Report. The Company further maintains an Anti-Bribery and Corruption Internal Enforcement Program. For details, see Section 8.11.2(k) above and Section 6C of the BOD Report.

8 11 5 Commercial Operation License

The Company has Commercial Operation Certificate (No. 1/88) granted 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 and obligations to operate flights under a license, comply with the 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 may offer and perform the services listed in the Addendum 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 on the route between BGA and Eilat on feeder flights, passenger transportation on domestic flights on the route between BGA 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.

8.11.6 Air Operation License

The Company possesses an Air Operator License (No. 1/88) ("License") issued from time to time by the ICAA, effective until January 31, 2021.

The License provides, inter alia, that 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 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).

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

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.

8.11.7. International Regulatory Arrangements

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.

For information on the Warsaw and Montreal Treaties, see Section 8.11.2(c) above. For information on the global scheme for reducing gas emissions from aircraft, see Section 8.11.6 above. For information on Open Sky Agreements, see Section 7.1.10(b) above.

Chicago Convention

The Chicago Convention of 1944 forms the basis for international civil aviation regulation. The Chicago Convention provided the platform for establishing the International Civil Aviation Organization (ICAO), an agency of the United Nations whose primary responsibility is to promote issues relating to the development of international civil aviation in a structured and safe manner. Scheduled international flights are regulated, inter alia, by means of bilateral aviation agreements, under which countries provide each other with rights to carry passengers and cargo across their territories. The Agreements determine set out routes approved for operation, the number of carriers in each side and threshold requirements imposed on carriers. The agreements are based on reciprocity and equal opportunity to the airlines of both countries.

Cape Town Convention

The Cape Town Convention is an international treaty securing rights of creditors, such as financiers and lessors, to valuable equipment such as aircraft and engines, which do not have a permanent place. 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. In October 2016, the Minister of Justice's approval to promote the adoption of the Cape Town Convention was obtained. As of Immediately Prior to the Report Approval Date, the Convention has not yet been adopted by Israel.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

8.11.8 Aviation Agreements and Israeli Civil Aviation Principles

8.11.8.1. Aviation – General

The civil aviation industry is governed by the universal principle that every State has sovereignty over its airspace, and therefore, every commercial flight to or over any country, requires that country's permission. Such permission may be granted by a bilateral agreement (as is customary with scheduled flights) or open-sky agreement or for ad-hoc flight/s.

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.

In 2010, an Open-Sky Agreement was entered into by Israel and the US, which led to the removal of the frequency and capacity limits applicable to flights to and from Israel. The agreement further allows commercial collaborations between both countries' airlines. Further, in 2013 an Open-Sky Agreement was entered into between Israel and the EU. Said agreement allows all EU airlines 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 becoming effective, 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 Member States.

Additionally, in 2018 a new aviation agreement was entered into between Israel and China, allowing other designated carriers to enter existing and new destinations and increase the number of frequencies permitted for both parties' airlines. For further information, see Section 7.1.10 above.

8.11.8.2. 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.

8.11.8.3. 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

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

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

8.11.8.4. Capacity

In past years, most aviation agreements to which Israel is a party contained restrictions on 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 US and between Israel and the EU Member States revoke previous restrictions relating to the number of air carriers, frequencies, capacity and types of aircraft in US and EU destinations

8.11.8.5. Airfares

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.

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 permission 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

8 11.9 Israel's international civil aviation policy

In recent 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.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

8.11.10. Special State Share

8.11.10.1. Shortly prior to the publication of the 2003 Prospectus, the Company allocated to the State a "Special State Share." The rights conferred upon the holder of the Special State Share are set out in the Company's Articles of Association, which further detail the State's vital interests in the Company that must be protected by the Special State Share. Such vital matters include:

- ✓ Maintaining EI AL as an Israeli company in such a manner 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.

8.11.10.2. The holder of the Special State Share is the State of Israel through 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

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

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 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

8.11.10.3. Any change, including amendment or cancellation, in the provisions of the Company's Articles of Association relating 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. For details regarding the rights attached to the Special State Share, see Section 8.1 of the Company's Articles of Association, as published on November 30, 2017 (Reference No. 2017-01-106792), which is incorporated in this Report by way of reference

8.11.10.4. It should be noted that in November 2018, the Ministry of Finance published a Call for Proposal, inviting the public to present its positions for the review and formation of the recommendations of the team appointed by the Ministry of Finance to evaluate the protection of vital interests by means of the Special State Share, as well as essential interests applicable to various companies in Israel. In January 2019, the Company submitted its position to the team, addressing issues of transfer of powers of relevant ministers to professional representatives, objection to equalizing the terms of regulation and supervision of the vital interests and golden shares, and appointment of a government agent to supervise the Company's compliance with its obligations. Concurrently, the Company filed an application to the holder of the Special State Share to approve a number of adjustments relating to the provisions applicable to the Company by virtue of the Special State Share, in order to ensure its compliance with the requirement of minimum aircraft ("Vital Assets") upon removal of the 767-300ER and 747-400 aircraft fleet from service

8.11.11 Standardization

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

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

IOSA

The Company implements and assimilates IATA safety standards as part of IATA Operational Safety Audit ("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 a condition for membership in IATA.

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 2020.

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 of flight safety or security, see Section 8.16 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).

8.11 12. Quality Control

The Company's maintenance operations are reviewed by the 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.

8.11 13. Security Arrangements

The civil aviation industry is a target for attacks by various parties, mainly terrorist organizations all over the world. The Company takes special security measures directed by the national 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.

Until the early 80s, the State covered the Company's direct and indirect security costs. Over the years, the State's policy has been to reduce the State participation in security costs. Over the past few years,

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

the Israeli Government has adopted several resolutions that changed the State's share of participation in Israeli airlines' security costs, with different applicability conditions.

In December 2011, the Israeli Government adopted Resolution No. 4026 that gives effect to the agreement reached between the Company and the State of Israel, which regulates Israel's aviation security operations and determines a gradual increase in the State's participation in security costs of Israeli airlines' (inter alia, as a condition for opening new routes or expanding existing routes following the execution of the Open-Sky Agreement with the EU).

Following the said Resolution, the Government adopted Resolution No. 82 that approved the agreement reached with the Ministry of Finance in April 2013, which regulates issues relating to funding Israeli aviation security. Under the agreement reached with the Ministry of Finance, as of May 1, 2013, the State's participation in funding Israeli airlines' security costs rose to 72.5% (in lieu of 70%) and the State's additional fixed funding of 12.5% was approved. Moreover, as of July 16, 2013 - the date on which the State confirmed that the conditions stipulated in Government Resolution No. 82 for the implementation of the Open Sky Agreement have been met in a manner that entitles Israeli airlines to the increased share of funding – the additional fixed funding increased by additional 12.5%, thus as of the date of this Report, the State's participation in security costs is 97.5%. The agreement regarding the regulation of civil aviation security system is effective until December 31, 2019.

As of the date of publication of this Report, no agreements has been reached with said government agencies for regulating the aviation security system operations, including the State participation in such security costs, for a period commencing on January 1, 2020. The Company is currently in discussions with the relevant regulatory bodies in order to regulate the matter.

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 2019 security budget, *inter alia*, due to the expected growth 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.

As regards Israeli aviation security personnel employed by the Ministry of Foreign Affairs ("**Local Israeli Aviation Workers**"), it should be noted that at the end of 2017 and the beginning of 2018, the Ministry of Foreign Affairs sought to restrict the recruitment of new workers employed by it, notwithstanding the significant increase in the number of flights operated by Israeli airlines. At the end of February 2018, the Ministry of Foreign Affairs and the Company reached understandings in this regard and the Ministry removed the said restriction for 2018, and from 2019 and thereafter, it was decided to hold discussions with the relevant government bodies on the employment of such workers.

In October 2018, the Company received a letter from the Ministry of Foreign Affairs, notifying the Company that starting January 2019, the Ministry does not intend to continue to employ Local Israeli Aviation Workers. The Company contacted the relevant government ministries and asked them to handle the matter. In its request, the Company stated that the Ministry's withdrawal from the agreements reached on the matter will lead to a crisis in the Israeli aviation industry, as El Al Security Division provides aviation security services to all Israeli airlines on their incoming flights to Israel and

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

because the Local Israeli Aviation Workers account for the majority of Israeli aviation security employees.

A future resolution on the regulation of aviation security in Israel, including the share of the State's participation in security costs and its possible impact on the Company's results are forward-looking information, as defined in the Securities Law, whose actual implementation may be different than estimated. A significant change in the share of the State's participation in security costs from January 1, 2010 and thereafter, may have material negative impact on the Company's results. Conclusion of an agreement and determination of the percentage of the State's participation for 2020 depend, inter alia, on government resolutions.

The following table provides data on 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:

	2018	2017	2016
State funding (in USD thousands)	170,702	163,060	141,772
Company's share (in USD thousands)	4,434	4,028	3,465
Total (in USD thousands)	175,136	167,088	145,237

Aircraft Protection Systems

In 2018, the Company, as subcontractor of Elbit Systems Electro-Optics Elop Ltd. (hereinafter "**Elop**"), continued to install a protection system in some of its aircraft, pursuant to an agreement entered into 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 2019, the Company is expected to continue the process of installing protection systems in other aircraft.

For further information regarding the agreements entered into by the Company and Elop and the agreement entered into 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

8.11.14. Operation in Time of Emergency and for Essential Purposes

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

The Company was certified as an "essential operator," and the certification is renewed from time to time at the Company's request. Its current certification is effective until December 31, 2019.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

The Work Service in Time of Emergencies Law, 5727-1967, confers upon the Minister of Labor and Welfare, after the Company was certified 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 State security so requires, the power to announce, by order, the need to recruit equipment (including aircraft). The Law refers to equipment available with the company during emergency. The Law requires the State to pay user fees for recruited equipment and if damage is caused to the equipment during such emergency time, said Law requires the State to 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

8.12. Material Agreements

Acquisition of 787 Aircraft

As part of the implementation of the Company's Wide-Body Aircraft Acquisition Program, the Company entered into agreements for the purchase and lease of aircraft, as well as agreements for the purchase of engines and 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 No. 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), November 20, 2018 (Reference No. 2018-01-111375), and as elaborated below

Acquisition of Boeing 787 Aircraft

On October 2015, the Company signed an agreement with Boeing for the acquisition of four new 787-9 Dreamliner aircraft and five new 787-8 Dreamliner aircraft ("**Acquisition Agreement**" and "**Aircraft**" or "**Owned Aircraft**," respectively). In addition, the Company was granted options to purchase seven

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

additional Boeing 787-10 aircraft ("**Option Aircraft**"), as long as their delivery date is no later than December 31, 2023. As of Immediately Prior to the Report Approval Date, all exercisable options remain exercisable. It should be noted that in circumstances where the Company decides to exercise any of the Option Aircraft, then on each exercise date the Company shall have the right to acquire an additional option to purchase up to six 787-10 aircraft ("**Additional Option Aircraft**"). The Company will be required pay a non-refundable advance immediately prior to purchasing the option. The Option Aircraft and the Additional Option Aircraft, if exercised, are expected to be received between 2020 and 2023.

Aircraft Acquisition Financing Agreements

In February 2018, the Company entered into a financing agreement totaling USD 135 million with foreign banks, for the acquisition of a 787-9 aircraft that was delivered to the Company in March 2018 and is the first Dreamliner that was purchased by the Company from Boeing and the fourth aircraft of this model that was received by the Company as part of the Acquisition Transaction. For further details, 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), Note 13 to the Financial Statements and Appendix A to the BOD Report

In June 2018, the Company entered into financing agreements totaling USD 145 million with a Japanese bank acting as an underwriter on behalf of Japanese investors, for the acquisition of a 787-9 aircraft that was delivered to the Company in June 2018 and is the second Dreamliner purchased by the Company from Boeing and the fifth aircraft of this model that was received by the Company as part of the Acquisition Transaction. For further details, see immediate reports published by the Company on May 7, 2018 and June 24, 2018 (Reference No. 2018-01-045541 and 2018-01-054870, respectively), Note 13 to the Financial Statements and Appendix A to the BOD Report.

In August 2013, the Company entered into financing agreements totaling USD 125 million with a foreign bank, for the acquisition of a Boeing 787-9 aircraft that was delivered to the Company in August 2018 and is the third Dreamliner purchased by the Company from Boeing and the sixth aircraft of this model that was received by the Company as part of the Acquisition Transaction. For further details, see an immediate report published by the Company on August 8, 2018 (Reference No. 2018-01-074754), Note 13 to the Financial Statements and Appendix A to the BOD Report

Agreements for Financing Advances for Aircraft Acquisition

In March 2018, the Company entered into an agreement with a foreign bank for financing advance payments for a new Boeing 787-9 aircraft totaling USD 37 million.

In August 2018, the Company entered into an agreement with a local bank for financing advance payments for two Boeing 787-9 Dreamliners totaling USD 65 million

In December 2018, the Company entered into an agreement with a foreign bank for financing advance payments for two Boeing 787-9 Dreamliners totaling USD 42.9 million.

For further information on the Advance Financing Agreements referred to above, see Note 13 to the Financial Statements.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

Lease of 787 Aircraft

In addition to the Acquisition Agreement, in 2015 and 2016 the Company entered into agreements with three foreign airlines for the lease of 5 new 787-9 Dreamliners and 4 new 787-8 Dreamliners (of which 2 aircraft were purchased, as mentioned, from Boeing as part of the 787 aircraft acquisition transaction, which will be leased to the Company by way of a sale and leaseback agreement ("**Leased Aircraft**") for 12-year periods with extension options.

In November 2017, the Company and one of the foreign companies entered into an agreement for the conversion of two 787-8 aircraft leased by the Company under the February 2016 lease agreement described above, into new Boeing 787-9 aircraft. Additionally, the Company signed a Memorandum of Understanding for an option to lease up to two new Boeing 787-9 aircraft for a 12-year period exercisable 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 (although under the Acquisition Program, the Company did not intend to purchase more than 16 aircraft), with a scheduled delivery date in the third quarter of 2019. The lease term 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 November 2018, the Company notified Boeing of the cancellation of the acquisition of one Boeing 787-8 aircraft purchased as part of the Acquisition Transactions, and also notified the foreign company with which it entered into a sale and lease-back transaction regarding the said aircraft, of the transaction's cancellation. For further details, see immediate report published by the Company on November 20, 2018 (Reference No. 2018-01-111375) and Note 9 to the financial Statements.

As of Immediately Prior to the Report Approval Date, the Company has lease agreements with three foreign companies for 8 new Boeing 787-9 Dreamliners and one new 787-8 Dreamliner (purchased, as mentioned, from Boeing as part of the 787 Aircraft Acquisition Transaction described above, which will be leased to the Company under a sale and lease-back agreement), for twelve-year periods with extension options. As of Immediately Prior to the Report Approval Date, 5 new leased 787-9 Dreamliners were received by the Company.

Within the framework of the acquisition, lease and sale and leaseback transactions described above, the Company has commitments for 16 new Dreamliners, of which 7 Dreamliners are owned by the Company (four 787-9 aircraft and three 787-8 aircraft) and 9 leased Dreamliners (eight 787-9 aircraft and one 787-8 aircraft that was purchased from Boeing as part of the 787 Aircraft Acquisition Transaction and sold and leased-back to a foreign company as described above),

As of Immediately Prior to the Report Approval Date, the Company received 8 new Boeing 787-9 aircraft – 3 owned by the Company and 5 leased by it through a dry lease. All 8 other aircraft to be purchased and/or leased by the Company are expected to be received by the Company between the second quarter of 2019 and the first quarter of 2020, and join the Company's wide-body aircraft fleet. It should be noted that the Dreamliners replace the Boeing 767-300ER aircraft fleet (the last aircraft of this fleet was removed from service in February 2019) as well as the Boeing 747-400 aircraft fleet, which is expected to be removed from service in 2019.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

Rolls Royce Engines for 787 Aircraft

In February 2016, the Company and the engine manufacturer Rolls-Royce entered into a spare-parts purchase agreement and benefits agreement in connection with the acquisition of TRENT-1000 TEN engines to be installed in the Company's owned and leased aircraft, as well as an engine maintenance agreement.

It should be noted that during the fourth quarter of 2017, Rolls-Royce notified the Company of restrictions arising in the process of manufacturing the TRENT-1000 TEN engines purchased by the Company as part of the Acquisition Transaction. These restrictions are primarily regulatory and related to engine parts that may need to be replaced earlier than scheduled. It is further noted that in 2018, Rolls Royce notified the Company that some of these restrictions were removed. According to its notice, Rolls Royce explores possible solutions to reverse and mitigate these restrictions, and will keep the Company informed regarding such solutions.

It shall be further noted that two 787-9 Dreamliners received by the Company in 2017 were equipped with RR TRENT-1000 PACK C engines in lieu of the TRENT-1000 TEN engines (due to the failure to obtain the regulatory license for the TRENT-1000 TEN engines upon delivery of the two first aircraft). In February 2019, Rolls Royce completed the replacement of the engines with the TRENT-1000 TEN ones.

Based on information provided to the Company by Rolls Royce and the aircraft manufacturer Boeing, due to the regulatory restrictions referred to above, there are worldwide delays in the supply of new TRENT-1000 TEN engines for the new 787-9 Dreamliners. It should be noted that so far, the Company has received the 787-9 Dreamliners on due date. Moreover, if Rolls Royce' delays and restrictions continue, it may affect the prompt delivery of the other aircraft.

In February 2019, the purchase of a second reserve engine for the Dreamliner fleet from Rolls Royce was completed. For details regarding the financing agreement entered into by the Company and a foreign bank, see Note 13 to the Financial Statements.

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 aircraft financing agreements, see Note 13 to the Financial Statements and Appendix A to the BOD Report, and for details regarding advance financing agreements, see Note 13 to the Financial Statements.

Israil 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**"), IDB Tourism (2009), a subsidiary of IDB Development, and Israil Aviation and Tourism Ltd. ("**Israil**"), for the acquisition of Israil's total issued and outstanding share capital, the highlights of which are set out 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 "**Israil Transaction**").

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

One of the conditions precedent for completion of the Israil Transaction was the approval of the Transaction by the Competition Authority (formerly known as the Antitrust Authority). 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) and March 29, 2018 (Reference No. 2018-01-004435). Due to the lapse of time since the acquisition agreement was entered into and the time expected until completion of the appeal before the court, the parties were required to negotiate the commercial terms in order for the acquisition agreement to remain in effect. Since negotiations have failed and no understanding has been reached, the agreement was cancelled and on June 20, 2018, the parties notified the Competition Court of withdrawing the appeal. For further details about the Israil Transaction and its cancellation, see Note 21 to the Financial Statements.

In addition to the agreements entered into by the Company and described above, the Company has entered into agreements concerning its employees and their rights (see Section 8.4 above), real estate lease and use agreements (see Section 8.1.1 above), aircraft lease agreements (see Section 7.11 above), various agreements with airline companies (see Sections 8.13 below), insurance agreements (see Section 8.2 above) and an agreement with the State of Israel regarding its participation in security costs (see Section 8.11.3 above). Furthermore, the Company made commitments to provide its officers with indemnification and insurance (for details, see Note 22 to the Financial Statements and Regulation 29(A) of the Chapter of "Additional Information on the Corporation's Business").

8.13. Cooperation Agreements

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

Details of codeshare agreements to which the Company is a party, effective Immediately Prior to the Report Approval Date, are set forth below:

- ✓ **Swiss International Airlines** - In March 2002, the Company entered into a codeshare 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 entered into a codeshare 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. In July 2018, an amendment to the agreement came into effect, expanding the agreement and allowing the Company's customers to purchase codeshare tickets, under the Company's code, to connecting destinations in South America via Madrid, to Chile, Brazil, Colombia and the Dominican Republic.
- ✓ **American Airlines** - In November 2007, the company entered into a codeshare agreement with American Airlines. The agreement allows the Company's customers to purchase codeshare

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

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 Special Prorate Interline 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 entered into a codeshare agreement with Air China. In February 2017, which was amended in February 2017. The agreement allows the Company's customers to purchase codeshare tickets under the Company's Code to four connecting destinations in China (Hangzhou, Shanghai, Nanjing and Chengdu) via Beijing.
- ✓ **S7 Airlines – Siberia Airlines** - In November 2010, the Company entered into a codeshare agreement with Siberia Airlines, which was amended in November 2016. The agreement allows the Company's customers to purchase codeshare tickets under the Company's Code to 13 other connecting destinations in Russia via Moscow, in addition to 14 connecting destinations in Russia that were regulated in the agreement prior to the amendment.
- ✓ **Thai Airways** - In November 2012, the company entered into a codeshare agreement with Thai Airways, which was amended in September 2017. The agreement allows 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 channels.
- ✓ **Ethiopian Airlines** - In August 2013, the Company entered into a codeshare agreement with Ethiopian Airlines. The agreement allows the Company to sell airline tickets with the Company's code to Addis Ababa as well as codeshare tickets under an interline agreement, to dozens of destinations in Africa via Addis Ababa.
- ✓ **JetBlue** - In November 2014, the Company entered into a codeshare agreement with JetBlue. The agreement enables the Company's customers to purchase codeshare 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 entered into a codeshare 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.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

- ✓ **AeroMexico** - In June 2017, the company entered into a codeshare 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 entered into a codeshare 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 (Bangkok and Hong Kong) and Africa (Johannesburg) where the Company operates flights.
- ✓ **TAP Air Portugal** - In June 2017, the Company entered into a codeshare agreement with TAP Airlines, which was amended in February 2019. 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 and 3 destinations in Brazil via Lisbon. The agreement allows TAP Airlines to sell tickets under TAP code for the Company's flights from Lisbon to Tel Aviv..
- ✓ **Bangkok Airways** - In December 2017, the Company entered into a codeshare 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
- ✓ **Hong Kong Airlines** – In June 2018, the Company entered into a codeshare agreement with Bangkok Airlines, allowing the Company's customers to purchase codeshare tickets, under the Company's code, to Seoul in South Korea via Hong Kong. The agreement allows Hong Kong Airlines to sell tickets under its own code for El Al flights from Hong Kong to Tel Aviv. Hence, the Company benefits from Hong Kong Airlines' sales channels.
- ✓ **Vietnam Airlines** – In November 2018, the Company entered into a codeshare agreement with Vietnam Airlines, allowing the Company's customers to purchase codeshare tickets, under the Company's code, to destinations in Vietnam (Hanoi and Ho Chi Minh City). The agreement further allows Vietnam Airlines to sell tickets under its own code for El Al flights from Bangkok to Tel Aviv. Hence, the Company benefits from Vietnam Airlines' sales channels.
- ✓ **LOT Polish Airlines** – In December 2018, the Company entered into a codeshare agreement with LOT Airlines, allowing the Company's customers to purchase codeshare tickets, under the Company's code, to various destinations in Poland and the Baltic States. The agreement further allows LOT Airlines' customers to purchase tickets under LOT code for El Al flights on the route Warsaw - Tel Aviv. Hence, the Company benefits from LOT Airlines' sales channels.

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 some of the codeshare agreements. Moreover, the Company has various operational agreements with a number of airlines including, *inter alia*, technical operating arrangements, lease arrangements, aircraft and spare parts maintenance agreements, mutual assistance in emergencies, 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)

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

8.14. Legal Proceedings

- 8.14.1 As of December 31, 2018, legal claims brought against the Company (including tax assessments) totaled USD 1,325 million, for which the Company recorded a provision of approximately USD 18.6 million, based on the legal opinion provided by the Company's legal advisors.

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

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

- 8.14.2. As described in Section 9.14 of the Company's 2017 Periodic Report and reports dated December 28, 2016 (Reference No. 2016-01-144295), December 29, 2016 (Reference No. 2016-01-145363) and February 27, 2018 (Reference No. 2018-01-019315), on February 26, 2018, the Company entered into a agreement with the assessment officer, under which it paid a total amount of NIS 75 million for all assessments relating to tax withholding from employee pay and expenses for 2011-2013 as well as for board and lodging paid to aircrews for the years 2014 to 2017 (inclusive). For further information, see Note 15 to the Financial Statements.

- 8.14.3. On November 14, 2018, investigators on behalf of Israel Securities Authority ("ISA") searched the Company's offices as part of the ISA's investigation of inside information offenses, and officers of the Company were interrogated.

Pursuant to the documents of the Tel Aviv Magistrate Court, Mr. Pinchas Ginsburg, a shareholder of the Company who, until December 31, 2018, served as a director thereof, is suspected of committing an inside information offense under section 52C of the Securities Law, and a securities fraud offense under Section 54(a)(1) of the Securities Law.

On November 18, 2018, the Company was informed that a petition for disclosure and review of documents under Section 198A of the Companies Law was filed with the Lod Central District Court prior to filing a petition for approval of a derivative action. According to the petitioner, the petition was filed in pursuance of the criminal investigation opened against Mr. Ginsburg. For further information, see an immediate report published by the Company on November 18, 2018 (Reference No. 2018-01-109989).

8.15. Goals and Business Strategy and Anticipated Development for the Next Year

In 2018, the Company established a strategic plan aiming to increase the Company's revenue and profitability, while rendering high quality service that provides its customers with good value for money. Within this framework, the Company allocates resources and funds to renew its aircraft fleets, enhance and upgrade the product as a mean the customer to choose EI Al, and improve the service, with an emphasis on innovation and unity, expansion of digital innovation, streamlining and operational

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

excellence, and improve the Company's competitive position in the aviation industry in general, and Israel in particular, focusing on "Israeliness", sense of belonging, security and entrepreneurship.

Moreover, the Company implements a comprehensive, cross-organization program, known as "Ofek 2021", whose objective is to streamline the Company's expenses in different domains (manpower, logistics and procurement, sales costs, effective operation of air and ground crews, maintenance management and fuel saving), maximize the Company's revenue and assistance in simplifying processes.

As part of implementing the Company's strategic plan, in 2019 and thereafter, the Company operates and intends to operate in four operating segments, as follows:

1. Customers

- ✓ **El Al Brand** The Company is working to strengthen the El Al brand, aiming to substantiate and strengthen its customers' preference for the El Al brand, by renewing its aircraft fleet, redefining customer experience, providing a response to the needs of its diverse customers, refreshing the brand, conducting a focused review of the product's impact on the Company's customers and making a diversified value offer to the Matmid Frequent Flyer Club members. For information on the Updated Program for Accumulation and Redemption of the Company's Frequent Flyer Club, see Section 7.4 above.
- ✓ **Aircraft Fleet Renewal and Aircraft upgrade:** As part of the activities carried out by the Company to improve customer experience, the Company implements a Wide-Body Aircraft Acquisition Program, under which the Company purchased and leased 16 new wide-body Dreamliners that replace two old aircraft fleets (767-300ER and 747-700). In addition, the Company resolved to implement a comprehensive program to renew and upgrade the interiors of the Company's Boeing 737-800 and 777-200ER aircraft fleets. The Company also launched a wireless internet system (WiFi) on its aircraft, which has already been installed in some of its aircraft and will be gradually installed in others

For information on the Company's aircraft fleet, see Section 7.11 above; for information on the Acquisition Program, see Section 8.12 above, for information on the renewal and upgrade of the interiors of the Company's aircraft, see Section 7.4 above.
- ✓ **Digital Experience Upgrade:** The Company makes efforts to significantly enhance the digital experience, while developing intelligence-based marketing and service abilities, allowing for an increase in revenue and upgrade of customer experience, focusing on comfort and customization according to customer needs. Within this framework, the Company works to improve user experience (on both website and mobile app), with an emphasis on prestige customers and the club as the core of digital retail activity. For details regarding the Company's operations in the digital arena, see Section 7.6.3 above
- ✓ **Increasing the Loyalty of Prestige and Business customers:** The company considers prestige and business customers to be a major target audience and accordingly, takes actions aiming to provide this sector with the highest level of service experience as well as response

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

to its unique needs, inter alia, by renewing its aircraft fleet, giving personal attention and maintaining close contact with these customers, adjusting its flight schedule, , expanding its route network and providing benefits within the Matmid Frequent Flyer Club.

2. Operation

- ✓ **Streamlining:** The Company implements a comprehensive cross-organization program known as Ofek 2021, as described above. In addition, the implementation of the new Dreamliners Acquisition Program and removal of two old fleets from service, generates significant saving of aircraft ongoing operation and maintenance costs, expressed, among others, by reducing fuel consumption, economizing aircraft maintenance expenses and improving operational precision.

Moreover, as part of the operational streamlining, the Company intends to continue to enhance all work processes of its maintenance units (repair, maintenance, logistics and workshop activities). The Company invests in the construction of a new food production plant to which Tamam food plant will be transferred along with the Passenger Service Warehouse. As described in Section 8.7.1(b) above, the new plant is expected to improve logistics and operational processes and lead to operational streamlining in the food and passenger service domains.

- ✓ **Operational activity** The Company makes every effort to strengthen customer confidence, while maintaining routine operational activity along with flight safety and security at the highest level and aspiring to improve operational precision and excellence. It should be noted that as part of the Company's preparations for compliance with the restrictions imposed on it under the FTL regulations (i.e. an amendment regulating various issues, such as minimum rest periods between flights, etc.), in 2018 the Company made a number of adjustments in its operations, aiming, *inter alia*, at improving operations precision, including changes in operational planning and control, implementing the Wide-Body Aircraft Acquisition Program and removing the 767-300Er and 747-400 fleets from service as well as operating the 787 and 777-200 ER fleets as a consolidated fleet in terms of staffing flights with pilots, which serves as a solid foundation for realizing these goals. For details regarding the FLT Regulations, see Section 8.11.2(a) above.
- ✓ **Operational Innovation and Digitalization:** The Company integrates advanced technologies into major work processes, including with respect to operational activity management, aircraft maintenance (including spare parts inventory and aircraft maintenance management) and preparing aircraft for flights.

3. Commerce

- ✓ **Route Network Condensation and Expansion:** The Company takes many actions to preserve and substantiate the large and diversified network of routes to and from Israel, and to condense the network of routes to core destinations, aspiring to achieve stability and flight schedule development. These improvements are motivated by the need to address customer needs, adjusting the hours to the target audience, providing greater connectivity to connecting

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

flights and operational efficiency for maximum utilization of aircraft. Moreover, the Company expands and develops the operations of its subsidiary, Sun d'Or, on leisure routes both in terms of sales to tourism wholesalers and on seasonal scheduled routes. The Company continues to develop codeshare and commercial agreements with international airlines, to increase the route network and adjust and increase connectivity to its route network. For details regarding new route to be launched by the Company, see Section 7.4 above.

- ✓ **Increasing revenue from passenger transport** The Company makes efforts to increase its revenue by opening new routes, condensing existing routes, changing the configuration of the 777-200 ER and 737 fleets, improving its cost management ability by developing advanced scientific, commercial and technological platforms and offering direct and indirect complementary products, providing response to customer needs based on their preference and at the same time contributing to increasing the Company's revenue.

The Company further intends to expand the operations of its subsidiary, Sun d'Or, by expanding vacation destinations for scheduled flights and selling vacation packages (flight and hotel) Furthermore, the Company increases the volume of direct sales through the Company's website and mobile app.

- ✓ **Changing the Fare Policy by Adopting a New Fare Plan.** In order to provide the broadest response to all customers based on their preference, in 2018 the Company continued to adapt its fare policy to the policies applicable in Europe and domestic flights in the US (unbundling and branded fares) and starting October 2018, the Company operates flights to its destinations in Europe under a new fare plan that provides Economy class passengers with the option to choose between three different types of value offers tailored to the different customers' needs. The company decided to extend the new fare structure to flights operated by the Company to its destinations in the Far East and South Africa, starting from the second quarter of 2019.
- ✓ **Matmid Frequent Flyer Club:** The Matmid Frequent Flyer Club is a significant growth engine for the Company and an important platform to maintain passenger loyalty. In the coming years, the Company will continue to develop the Club operations as a significant growth engine, while creating additional income sources. As part of the implementation of the Frequent Flyer Club strategic plan, in 2018 the Company entered into new agreements with financial institutions (as described in Section 7 6.4 above) and based on the business objectives of both the Company and the Club, changed the business model in the agreement with CAL and Diners, the Company's partners in card fees, consumer credit and foreign currency fee, to expand the Company's income sources beyond the turnover fee charged in the past. The Company further intends to expand the Frequent Flyer Club collaboration with leading entities engaged in tourism, leisure, finance and consumption, in order to continue enhancing the value to card holders. In addition, the Updated Program for Accumulation and Redemption of Club Points is expected to come into effect on April 1, 2019, whereas the updated program regarding the expansion of points redemption options is expected to come into effect on July 1, 2019.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

- ✓ **Marketing and Sales to Passengers:** The Company aligns itself to the global trend of growth in direct marketing of airline tickets both online and through its mobile app, and in this framework, the Company intends to replace its website's reservation engine and launch digital initiatives to upgrade the shopping experience using these channels. For details regarding the Company's activities in this area, see Section 7.6.3 above.
- ✓ **Increasing Revenue from Cargo Transport Operations** The Company takes measures to realize the potential of cargo transport in passenger aircraft belly, mainly as a result of a significant increase in cargo capacity on the Dreamliners and growth in passenger aircraft operations.
- ✓ **Increasing Revenue from Additional Activities** The Company will continue to develop its subsidiary "Cockpit" by partnering with and investing in other startups within the aviation and tourism industries as well as by expanding partnerships with international companies, with the ultimate objective being to create exposure to innovative products and integrate them into the Company's systems and among its strategic partners. Moreover, the Company expands the operations, Tamam and Borenstein, the Company's subsidiaries engaged in the food business. For details regarding the Company's subsidiaries, see Section 8.7.1 above.

4. People and Processes

The Company intends to continue to invest in the development of human resource and creation of a cohesive, professional and focused organization, *inter alia* by establishing specialized training programs for middle-level managers, encouraging excellence among the Company's employees, enhancing the work environment and continuing to implement rewards and incentives for excellence. The Company will further continue to connect the employees to the brand and to El Al and will also continue to develop quality professional human capital, while creating a generation of leadership across all relevant organizational levels. The Company will continue to create an organizational culture based on unity and common goals and interests, while upgrading and enhancing human capabilities by creating an advanced, efficient work environment. The company takes measures to improve its relationship with its employees, and, among others, after years of struggling, a new labor agreement was executed with the Company's pilots, allowing operational efficiency and flexibility vis-à-vis lifestyle and optimal planning for pilots. It should be further noted that as of the date of publication of the Report, the Company and the workers' representatives conduct negotiations for a new collective agreement.

The Company considers itself committed to the community and environment in which it operates, and attaches great importance to promoting and nurturing both community and environment, and further intends to continue its corporate responsibility activities.

The method of implementing the business strategy presented above and the results expected therefrom, as well as information relating to next year's projected development, are forward-looking information, as defined in the Securities Law, based on the Company's assumptions, estimates or intentions with respect to its business environment, which may change from time to time, in whole or in part, thus affecting the possibility of their implementation. Therefore,

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

actual results, in whole or in part, may not materialize, or may partially materialized or be materially different from anticipated results, derived or implied from such information, inter alia, for the reasons set forth 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.

The process of implementing strategic targets and next year's projected development may be affected by a large number of factors, inter alia, as a result of changes in the geopolitical, economic and security condition 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 strategic goals and next year's projected development may be contingent upon the existence of appropriate financial resources to carry out development and acquisition decisions. In addition, regulatory provisions, maintaining good working relationships within the Company, aggravation of competition and changes in the network of routes and aircraft fleet, may affect the ability to implement the strategic objectives and next year's projected development.

8.16. Discussion on Risk Factors

Similarly to other airlines, EL AL operations are affected by both external and internal factors liable to cause material changes (either positive or negative) in the Company's profitability. Risk factors can be divided into macro risks, industry risks and risks unique to the Company. Key risk factors are set forth below

Macro Risks

8.16.1. Political or Security Events or Terrorist Activity

Political or security events or terror attacks around the world or in the region have an immediate negative impact on the demand for passenger and cargo transport, thus affecting jet fuel prices and the Company's economic condition 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.

8.16.2. Exposure to Currency Risks

Most of the Company's revenues and expenses are denominated in or linked to foreign currency (mainly US Dollars). The Company is exposed to the increase in value of the shekel (NIS) in relation to the US Dollar in connection with current payroll expenses and 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 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

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

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 B of the BOD Report and Note 18 to the Financial Statements.

8.16.3. 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

8.16.4. 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.

8.16.5. 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 B of the BOD Report, for further information, see Note 18 of the Financial Statements

Industry Risks

8.16.6. 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 heavy weight 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

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

details regarding the hedging policy and the actions taken by the Company to protect against changes in jet fuel prices, see Section B of the BOD Report and Note 18 to the Financial Statements

8.16.7. 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 emphasis 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 codeshare agreements, mergers and acquisitions and significant commercial joint ventures. In addition, changes in international agreements, including the open-sky aviation agreement between Israel and the EU and between Israel and the US affect the Company's operations

8.16.8. Government decisions regarding aviation and licensing of the Company as an air carrier

The Company's operations are 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.

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.

8.16.9. Activity in an Industry with a High Fixed Cost Structure

The Company operates in the aviation sector 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

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

8.16.10. 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.

8.16.11. 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 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.

8.16.12. 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 8.11.2 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

Risks Unique to the Company

8.16.13. Flight Security Costs

In 2013, an updated Government Regulation was adopted, effective until December 31, 2019, under which the State funds the majority (97.5 %) of Israeli airlines' security expenses. It should be noted that the company currently holds discussions with the relevant regulators to regulate the State's participation in the Company's security expenses for the period commencing on January 1, 2020. Changes in the percentage of State participation in the Company's security expenses, failure to implement said Government Resolution in full, lack of cooperation on the part of the relevant government bodies in implementing government resolutions, 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. For further information, see Section 8.11.13 above.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

8 16.14. 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.

8 16 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.

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.

*Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding***8.16.16 Non-Aviation Regulation, Antitrust Issues and Legal Proceedings**

In light of the differences between the Israel's competition laws and worldwide competition laws and the method of their implementation may affect the competitiveness capacity of Israeli airlines, including the Company, and may have a negative impact on the Company's business results. Harm to El Al competitive position is sharpened 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 8.11.2(f) 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. For details, see Note 15 to the Financial Statements.

8.16.17. 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.

8.16.18 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 provides that the State has a vital interest in the Company, as described in Section 8.11.14 above.

8.16.19. 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 777-200ER 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 between the fourth quarter of 2019 and the first quarter of 2020, are equipped with Rolls-Royce engines. The

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

Company has a significant dependence on the engine manufacturer in terms of current maintenance and supply of spare parts for engines. For details regarding the Company's agreements with Rolls Royce for the acquisition and maintenance of engines for aircraft, purchased and leased by the Company as part of the Acquisition Program, see Section 8.12 above and Note 9 to the Financial Statements

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 2018, 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 BGA. For further information, see Section 8.5.1 above

8.16.20 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, 2014, see Section 9.10.2 of the Company's 2014 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.

8.16.21. 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 7.10 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.

8.16.22 Cyber, Information systems and information security

The Company's ongoing operations, business activity and the service it provides are based on information systems and databases. Some of the Company's information systems and technological platforms are self-developed which, in recent years, have been upgraded by the Company. However, some of the Company's information systems that have reached the end of their life cycle are not included in the Company's work plan as qualifying for replacement. The Company owns a computer backup facility in case of total failure in the main computer room. It should be noted that in 2018, the Company continued to experience an increase in cyber-attacks, including penetration of unauthorized

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

persons into its systems and networks, and acted according to applicable law and its relevant procedures.

In light of the increasing cyber-attacks around the world and due to an increase in the risk arising, *inter alia*, from cyber-attacks against the Company, the Company increased its investment in cyber protection as a response to the growing risk arising from cyber-attacks, with the aim of improving the Company's ability to cope with and prevent future cyber-attacks, including detection and identification of attacks, system protection, response and recovery as well as training and exercises for all company levels on a regular basis, with the assistance of external experts. As part of its investments in cyber security, in 2018 the Company appointed a Senior Information and Cyber Security Officer, Data Protection Officer (DPO) and Data Protection and GDPR Project Manager within the Digital and ID Division. Moreover, in 2018 the Company significantly expanded its operations in information security and invested in security tools and surveys, carried out exercises and training, refreshed policies and procedures and increased the number of employees involved in information security and cyber protection. In addition, the Company carried out extensive activities of identifying and defining the cyber threat as a basis for multi-year work plans. In view of the complexity of the Company's information systems and its international deployment, there is a risk of malfunctions and disruptions in the Company's information systems' operations, which may result in disabling critical systems or insufficient support provided by these systems, for certain periods of time.

8.16 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

The following table provides a breakdown of the 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:

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

	Degree of risk factor impact on the Group		
	Major effect	Moderate effect	Minor effect
Macro Risks			
Political, security or terrorist incidents	V		
Exposure to currency risks		V	
Changes in economic condition		V	
Natural forces and outbreaks of epidemics		V	
Exposure to variable interest rates			V
Industry Risks			
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	
Risks Unique to the Company			
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	

Chapter B -

Board of Director's Report on the State of the Corporation's Affairs

El Al Israel Airlines Ltd.

Periodic report for 2018

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 the year ending on December 31, 2018.

El Al Israel Airlines Ltd. mainly operates in the field of passengers and cargo transport between Israel and foreign countries.

In addition, the Company provides maintenance services at its home airport, sale of duty-free products and - through investee companies - in related activities, mainly the production and supply of airline meals and management of several travel agencies abroad.

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

Main data for the year ending on December 31 (USD millions):

	2018	2017	change
Operating revenues	2,142	2,097	2%
Operating expenses	(1,860)	(1,749)	6%
Gross profit	282	348	(19%)
EBITDA	116	197	(41%)
Profit (loss) before taxes on income	(68)	9	
Profit (loss) for the year	(52)	6	

A2. Review of the developments in the business environment and operational metrics

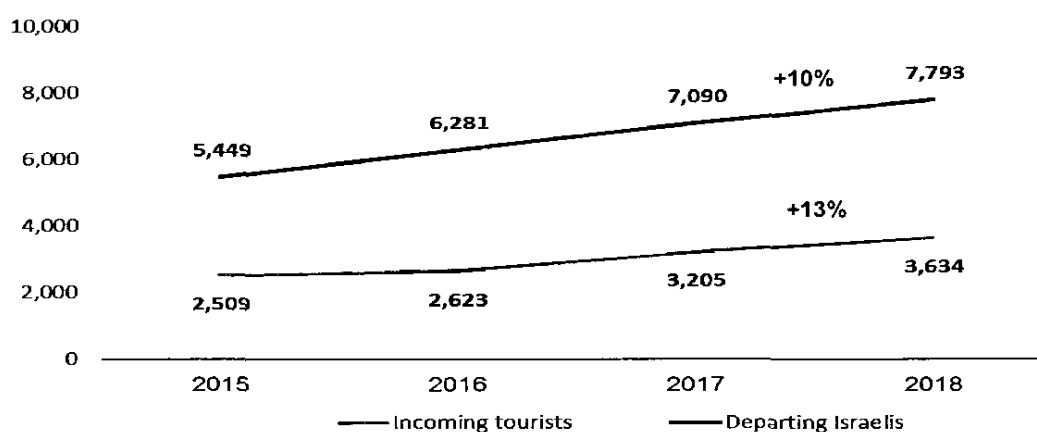
A2.1 Review of the business environment in which the Company operates

For the year ending on December 31:

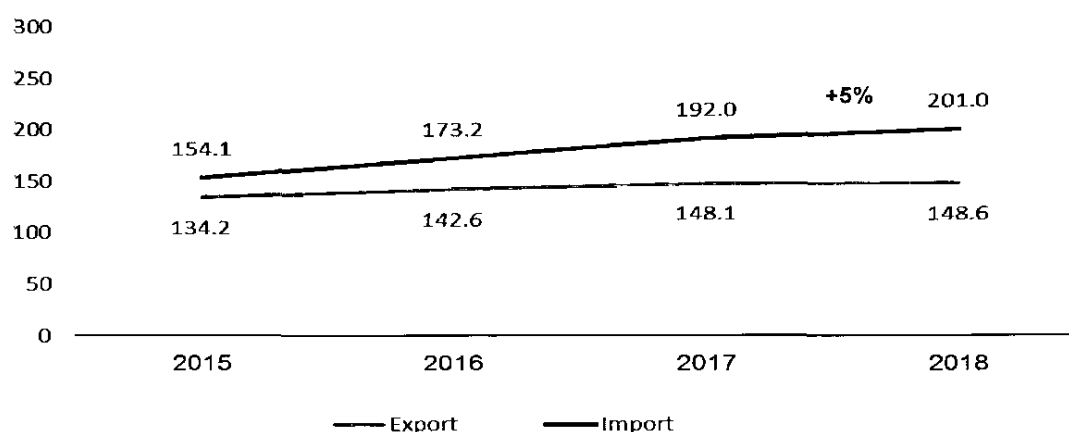
Traffic at Ben Gurion Airport:

The following charts describe traffic developments at Ben Gurion Airport, both passengers and cargo, divided by inbound and outbound tourism, and with respect to cargo, divided by imports and exports. In 2018, the trend of significant growth in passenger traffic at Ben Gurion Airport intensified, alongside an increase in the import of air freight.

Incoming tourism to Israel and outbound residents (in thousands): ¹



Imports and exports of air freight to and from Israel (thousands of tons): ²



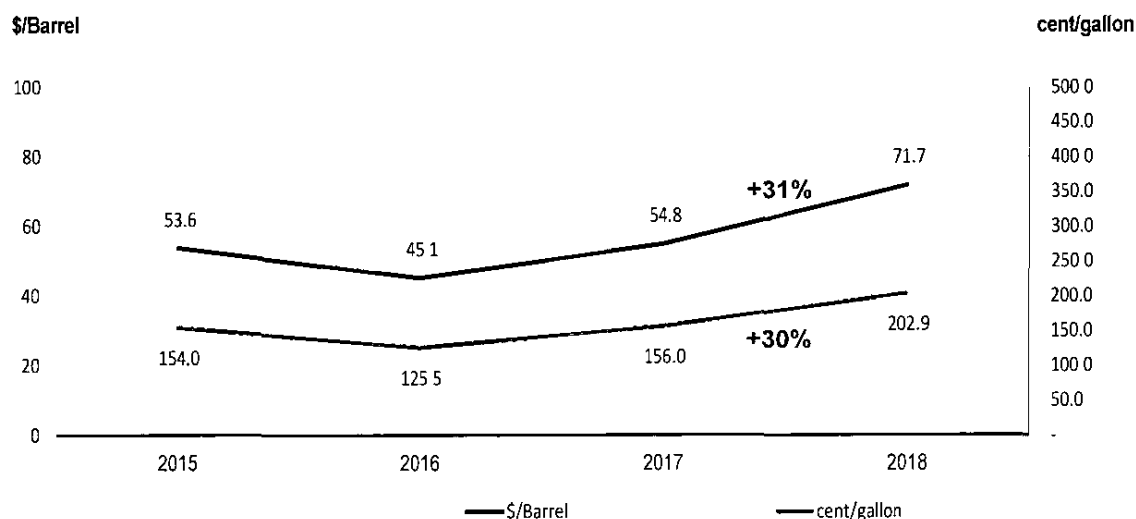
¹ Source: the Central Bureau of Statistics

² Source: the Airport Authority

Jet fuel:

In 2018, there was a considerable increase in jet fuel prices compared to 2017, as shown by the following graph. Regarding the development of jet fuel prices following the financial position statement date, see Part D. below.

Development of average jet fuel and crude oil market prices:³

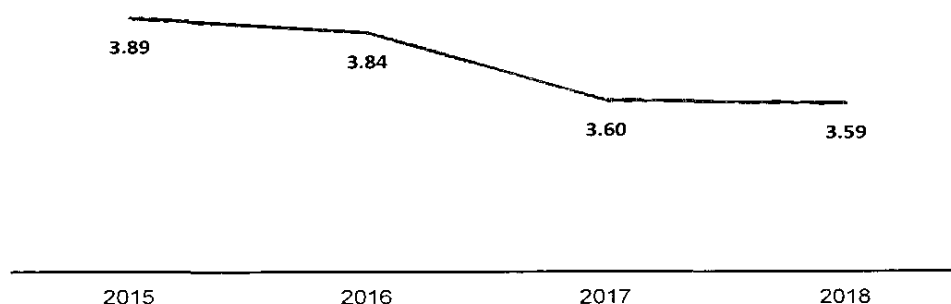


Exchange rates:

The chart below presents the development in the NIS/USD exchange rate, showing average rates for each year. In 2018 the USD slightly decreased vis-à-vis the NIS compared to 2017. The average exchange rates affect the Company's expenses in Israeli currency.

In addition, as of December 31, 2018, the NIS/USD exchange rate was NIS 3.75, compared to NIS 3.47 as of December 31, 2017, pointing to an 8% increase in the USD versus the NIS. These rates affect the Company's balance sheet items which are denominated in NIS.

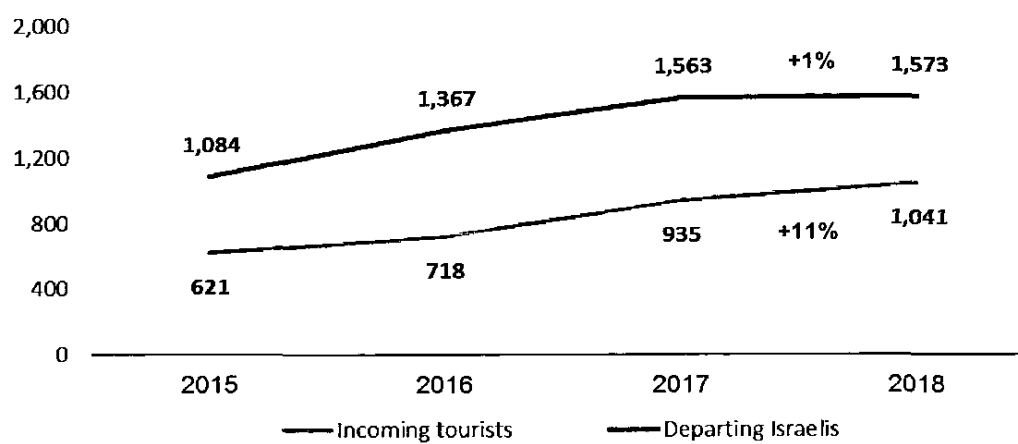
Development in the average NIS/USD exchange rate



³ Source: Bloomberg

For the three-month period ended on December 31:

Incoming tourism to Israel and outbound residents (in thousands): ⁴



⁴ Source: the Central Bureau of Statistics

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

For the year ended on December 31:

	2018	2017	Change
<u>El Al and Sundor</u>			
Passenger segment (scheduled and charter) (paying customers) – in thousands	5,609	5,645	(0.6%)
Total market share – in percentage	25.6%	28.5%	(10.2%)
Revenue Passenger Kilometer (RPK) – in million	22,859	22,506	1.6%
Available Seat Kilometer (ASK) – in million	27,343	26,689	2.5%
Passenger load factor (PLF) – in percentage	83.6%	84.3%	(0.9%)
Flight hours - in thousands	171.2	169.3	1.1%
<u>El Al only</u>			
Average revenue per RPK – in cents *	8.4	8.3	1.2%
Air cargo – in tones, thousands	80.7	92.0	(12.2%)
Revenue Ton Kilometer (RTK) – in million	472.0	498.6	(5.3%)
RASK	7.5	7.4	1.5%
CASK	7.9	7.4	6.9%
CASK excluding fuel	6.0	5.8	2.9%
<u>Aircraft fleet**</u>			
No. of operational aircraft at the end of the period – in units	45	43	2
Average age of aircraft fleet at the end of the period – in years	12.5	13.7	-1.2

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

** The entire fleet – owned and chartered aircraft

Legend

Passenger segment - one-way flight leg.

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

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

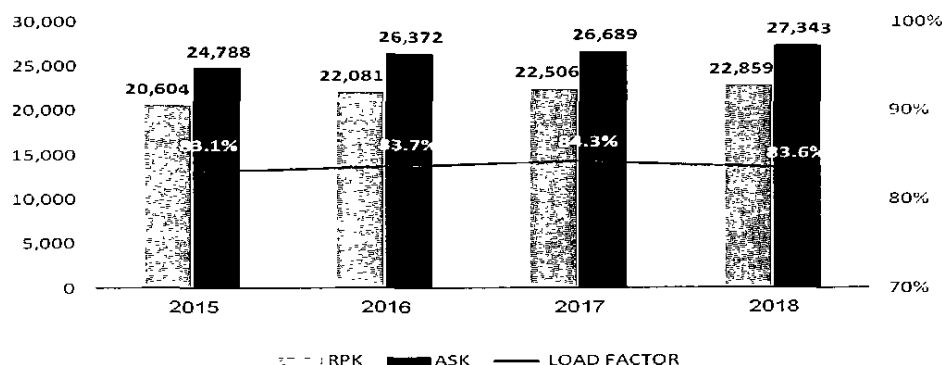
PLF (Passenger Load Factor) - RPK/ASK

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

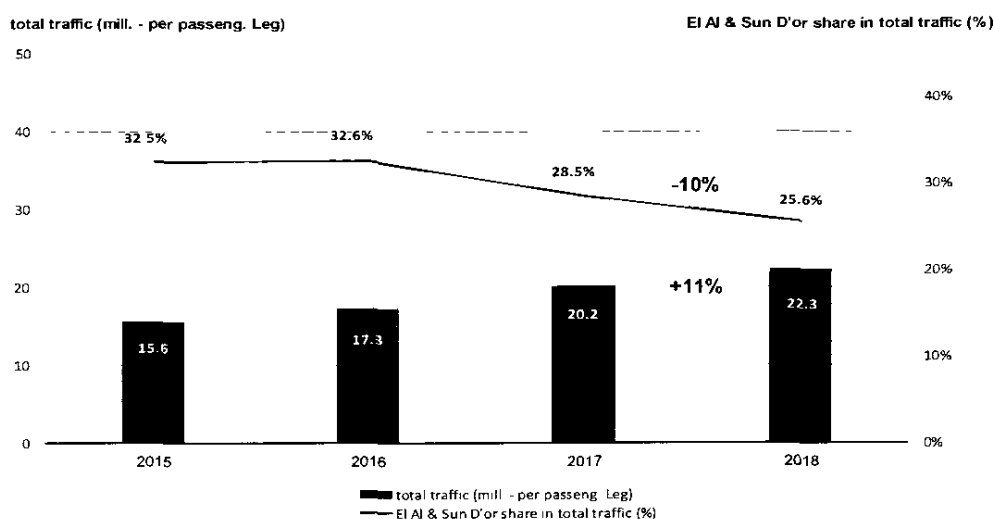
RASK (Revenue per Available Seat Kilometer) - Revenues divided by ASK

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

Operating metrics (in million)



Traffic at Ben Gurion Airport and the market share of El Al and Sundor⁵



- In 2018, there was a 1.6% increase the average revenue per passenger kilometer (RPK) flown by the Company, despite a decrease in the number of passengers (passenger segments), due to changes in flight distances – an increase in longer-distance flights versus a decrease in short-distance flights compared to 2017. However, the number of seats multiplied by the airborne distance increased by 2.5%, so that the Load Factor declined by 0.9%.
- The average revenue per RPK increased by 1.2%, among others, due to the rising cost of flight tickets amid the increase in fuel prices, which was also expressed in higher revenue per available seat kilometer (RASK). The cost per available seat kilometer (CASK) rose by a higher percentage, mainly due to the increase in fuel prices and in the cost of wages as specified below, which had a negative impact on the Company's operating profitability.
- The Company's market share in Ben Gurion Airport fell by 10.2% compared to 2017, due to the sharp growth in passenger traffic which was accompanied by a significant increase in the supply of seats offered by foreign airlines to and from Israel, without a commensurate increase in the number of seats offered by the Company, because of limited production capacity.
- In 2018 there was a 12.2% decrease in the volume of transported air cargo in tons and a 5.3% decrease in transported air cargo (in tons) multiplied by airborne distance (RTK).

⁵ Source: Israel Airports Authority

For the three-month period ended on December 31:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>	<u>Change</u>
<u>El Al and Sundor</u>			
Passenger segment (scheduled and charter) (paying customers) – in thousands	1,258	1,297	(3.0%)
Total market share – in percentage	25.0%	27.2%	(8.0%)
Revenue Passenger Kilometer (RPK) – in million	5,286	5,331	(0.8%)
Available Seat Kilometer (ASK) – in million	6,384	6,291	1.5%
Passenger load factor (PLF) – in percentage	82.8%	84.7%	(2.3%)
Flight hours - in thousands	39.6	40.3	(1.8%)
<u>El Al only</u>			
Average revenue per RPK – in cents *	8.3	8.3	(0.2%)
Air cargo – in tones, thousands	17.6	24.9	(29.2%)
Revenue Ton Kilometer (RTK) – in million	109.3	140.3	(22.1%)
RASK	7.5	7.7	(2.6%)
CASK	8.1	8.0	1.0%
CASK excluding fuel	6.2	6.4	(3.0%)

- In the fourth quarter of 2018, there was a 3% decrease in the number of passengers flown by the Company year-over-year and a 0.8% decrease in the number of average revenue per passenger kilometer (RPK), due to an increase in longer-distance flights as compared to 2017. The number of available seats per kilometer (ASK) increased by 1.5%, which led to a 2.3% decrease in the Load Factor.
- The average revenue per RPK fell by 0.2%, mainly due to the growing competition among airline companies in Ben Gurion Airport.
- The revenue per available seat kilometer (RASK) fell by 2.6% year-over-year due to the fierce competition, while the cost per available seat kilometer (CASK) rose by 1%, mainly owing to the rise in jet fuel prices.
- The Company's market share during the reported period fell by 8% on the back of rising passenger traffic in Ben Gurion Airport and the Company's inability to achieve corresponding growth rates, because of its limited production capacity.
- In the fourth quarter of 2018, there was a 29.2% decrease in the volume of transported air cargo in tons and a 22.1% decrease in revenue from air cargo multiplied by airborne distance (RTK).

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 the main factors that affected the Company's results in the reported periods of 2018 as compared to 2017.

For the year ended on December 31:

	2018		2017		Change	
	USD thousands	% of turnover	USD thousands	% of turnover	USD thousands	%
Operating income	2,141,993	100%	2,096,998	100%	44,995	2.1%
Operating expenses	(1,859,794)	(86.8%)	(1,748,660)	(83.4%)	(111,134)	6.4%
Gross profit	282,199	13.2%	348,338	16.6%	(66,139)	(19.0%)
Selling expenses	(214,984)	(10.0%)	(209,096)	(10.0%)	(5,888)	2.8%
Administrative and general expenses	(118,536)	(5.5%)	(113,536)	(5.4%)	(5,000)	4.4%
Other income, net	14,001	0.7%	3,271	0.2%	10,730	328.0%
Profit (loss) from ordinary activities	(37,320)	(1.7%)	28,977	1.4%	(66,297)	
Financing expenses, net	(28,753)		(20,502)		(8,251)	
Company's share of the profits of associated companies, and revaluation of options in respect thereof	(1,675)		243		(1,918)	
Profit (loss) before income tax	(67,748)		8,718		(76,466)	
Tax benefit (income tax)	15,581		(3,048)		18,629	
Profit (loss) for the period	(52,167)		5,670		(57,837)	

Operating income

In 2018 operating income increased by USD 45.0 million, up 2.1% from 2017. Revenue from passenger flights rose by 2.9%, up USD 53.6 million from 2017, following a USD 10.7 million reduction in income for 2018 due to the first-time application of IFRS 15 ("the Standard" or "IFRS 15"), pursuant to which compensation to passengers were recognized as a decrease in income in lieu of recognizing an expense under operating expenses, which was the accounting practice in 2017. Net of the said change, revenue from passengers rose by USD 64.3 million. This growth is attributable to the increase in volume of passenger per kilometer (RPK) flown by the Company, a higher return on passenger-kilometer, and the positive impact of exchange rates in currencies in which the Company conducts some of its transactions, relative to the US dollar.

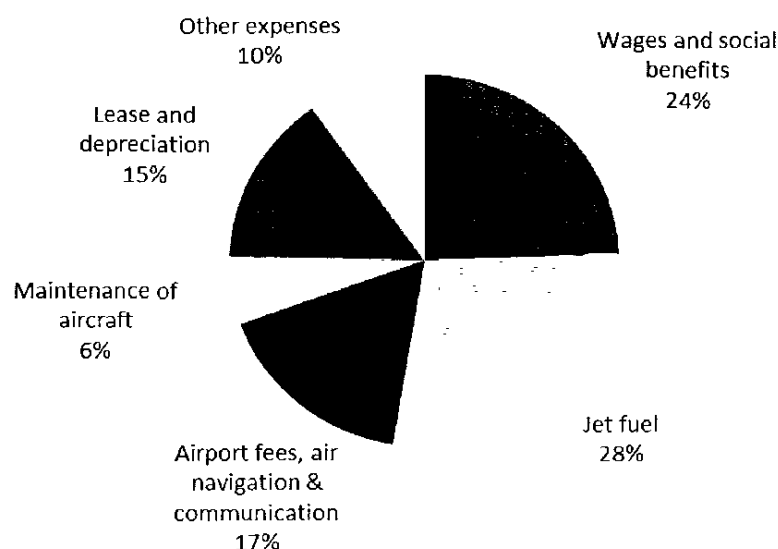
Revenue from cargo fell by USD 7.6 million – down 5.0% from 2017, while in 2018 revenues increased by USD 5.4 million due to the adoption of IFRS 15, pursuant to which revenue from cargo in respect of flight segments flown by foreign airlines are recorded as gross income and payment to these airlines is recognized as an expense, while in the past the Company's net share was recorded as an income. Net of the said change, revenue from cargo decreased by USD 13 million, mainly due to a lower return per ton-kilometer and a decrease in the amount of ton-kilometers (RTK) flown by the Company, despite a positive impact of currency exchange rates.

Operating expenses

Operating expenses in 2018 rose by USD 111.1 million, up 6.4% from 2017. Net of the effect of IFRS 15, as explained above with respect to operating income, operating expenses rose by USD 116.5 million for the following reasons:

- Jet fuel expenses increased by USD 96.6 million, as specified below.
- Aircraft leasing expenses increase by USD 28.3 million, mainly due to the operation of 4 new chartered Boeing 787-9 aircraft during 2018, in line with the procurement plan.
- Depreciation expenses decreased by USD 11.7 million, despite the operation of 3 new Company-owned Boeing 787-9 aircraft, due to the decommissioning of several 747-400 aircraft in 2017 and the postponed decommissioning of other 747-400 aircraft to the fourth quarter of 2019.
- Payroll expenses attributable to operating activities increased by USD 12.6 million, mainly due to the rise in minimum wages and new wage agreements signed during the year.
- In 2017 the Company recognized an irregular expense in the amount of USD 16.3 million due to a settlement agreement with an assessment officer.
- The increase in expenses primarily stems from the growth in business activities.

Breakdown of operating expenses in 2018



Jet fuel expenses:

The Company's jet fuel expenses in 2018 increased by USD 96.6 million (approx.23.0%) compared to these expenses in 2017, mainly due to an increase in jet fuel prices. This was partially offset by the results of jet fuel hedge transactions and the decline in jet fuel levels consumed by Company aircraft, despite the increase in weighted flight hours, as a result of the increase in the Company's 787-9 aircraft fleet with its efficient fuel consumption.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

The table below presents the effect of jet fuel expenses on the Company's results, including the effect of hedge transactions (in USD millions):

	<u>2018</u>	<u>2017</u>	<u>Difference</u>
Jet fuel expenses for the period (before the effect of hedging)	546.5	435.5	111.0
Effect of jet fuel hedging on the profit and loss	(23.1)	(8.7)	(14.4)
Total jet fuel expenses (including the effect of hedging)	523.4	426.8	96.6
 Jet fuel consumption (in millions of gallons)	 247.3	 256.9	 (9.6)

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 18 of the financial statements.

Selling expenses - selling expenses rose by USD 5.9 million, (approx. 2.8%) compared to 2017, mainly owing to higher distribution expenses, as a result of the growth in the Company's revenues.

Administrative and general expenses – administrative and general expenses rose by USD 5.0 million (approx. 4.4%) compared to 2017, primarily due to the increase in provisions for legal claims and expenses relating to professional consulting services.

Other income, net – other net income totaled USD 14.0 million and included capital gains from the sale of two aircraft: Boeing 767-300 and Boeing 747-400, the sale of 6 engines and insurance payments in respect of a Boeing 767-300 aircraft that was decommissioned as stated in note 9(e)(4) of the financial statements.

Financing expenses - net financing expenses in 2018 amounted to USD 28.8 million compared to USD 20.5 million in 2017. The increase in expenses is attributable to the growth in the Company's outstanding loans compared to 2017 which were taken to finance the purchase of three Boeing 787-9 aircraft and the rise in the average LIBOR interest rate.

Loss before taxes – The pre-tax loss in 2018 was USD 67.7 million, compared to the pre-tax profit of USD 8.7 million in 2017.

Tax benefit – The tax benefit in 2018 amounted to USD 15.6 million compared to tax expenses of USD 3.0 million in 2017, due to the loss before taxes in the reported period, compared to profit before taxes in 2017.

Loss for the year – the loss after tax in 2018 amounted to USD 52.2 million compared to profit of USD 5.7 million in 2017.

For the three-month period ended on December 31:

	2018		2017		Change	
	USD thousands	% of turnover	USD thousands	% of turnover	USD thousands	%
Operating income	493,438	100%	512,315	100%	(18,877)	(3.7%)
Operating expenses	(444,692)	(90.1%)	(465,340)	(90.8%)	20,648	(4.4%)
Gross profit	48,746	9.9%	46,975	9.2%	1,771	3.8%
Selling expenses	(51,990)	(10.5%)	(52,413)	(10.2%)	423	(0.8%)
Administrative and general expenses	(31,067)	(6.3%)	(30,922)	(6.0%)	(145)	0.5%
Other income, net	1,373	0.3%	3,227	0.6%	(1,854)	(57.5%)
Loss from ordinary activities	(32,938)	(6.7%)	(33,133)	(6.5%)	195	(0.6%)
Financing expenses, net	(7,421)		(5,829)		(1,592)	
Company's share of the profits of associated companies, and revaluation of options in respect thereof	(1,105)		805		(1,910)	
Loss before income tax	(41,464)		(38,157)		(3,307)	
Tax benefit	9,815		8,444		1,371	
Loss for the period	(31,649)		(29,713)		(1,936)	

Operating income

In the reported period operating income decreased by USD 18.9 million, down 3.7% from the corresponding period of 2017. Revenue from passenger flights decreased by USD 7.6 million, down 1.7% down 2017 (net of the effect of IFRS 15 – down by USD 6.5 million). This decrease is attributable to a slight decline in the volume of revenue- passenger per kilometer (RPK) flown by the Company, a lower return on passenger-kilometer due to the fierce competition between airlines and the negative impact of exchanges rates in currencies in which the Company conducts some of its transactions, relative to the US dollar. Revenue from air cargo diminished by USD 9.4 million - down 21.9% year-over-year (net of the effect of IFRS 15 – revenue from air cargo decreased by USD 10.5 million) as a result of a decrease in the volume of air cargo and lower return per ton-kilometer.

Operating expenses

Operating expenses in the reported period decreased by USD 20.6 million, down 4.4% from the corresponding period of 2017. This decrease is mainly attributable to an irregular expenses totaling USD 16.3 million recorded in 2017 due to a settlement agreement with an assessment officer in connection with per-diem (daily allowance) payments to aircrews and a decrease in maintenance and payroll-related operating expenses (mainly due to the shekel's depreciation vis-à-vis the USD as compared to the fourth quarter of 2017). On the other hand, jet fuel expenses rose by USD 14.6 million, as specified below, and aircraft leasing expenses increased by USD 9.8 million, mainly due to the operation of 4 new chartered Boeing 787-9 aircraft, as compared to two chartered aircraft in the fourth quarter of 2017. Depreciation expenses fell by USD 4.2 million due to the decommissioning of Boeing 747-400 aircraft.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

The table below reflects the impact of jet fuel expenses on the Company's results, including the effect of hedging transactions (in USD millions):

	2018	2017	Difference
Jet fuel expenses for the period (before hedging)	124.1	114.5	9.6
Effect of jet fuel hedging on the income statement	(1.3)	(6.3)	5.0
Total jet fuel expenses (including the effect of hedging)	122.8	108.2	14.6
Jet fuel consumption (in millions of gallons)	55.6	61.1	(5.5)

Administrative and general expenses – administrative and general expenses did not change significantly during the reported period year-over-year.

Financing expenses – net financing expenses amounted to USD 7.4 million during the reported period compared to USD 5.8 million in the fourth quarter of 2017. The increase in expenses is attributable to the growth in the Company's outstanding loans taken to finance the purchase of three Boeing 787-9 aircraft, which were delivered to the Company during 2018, and the receipt of loans to finance advance payments for aircraft purchased and not yet delivered, as well as the rise in the average LIBOR interest rate.

Loss before taxes – the loss before income tax in the reported period totaled USD 41.5 million compared to a loss before income tax of USD 38.2 million in the fourth quarter of 2017.

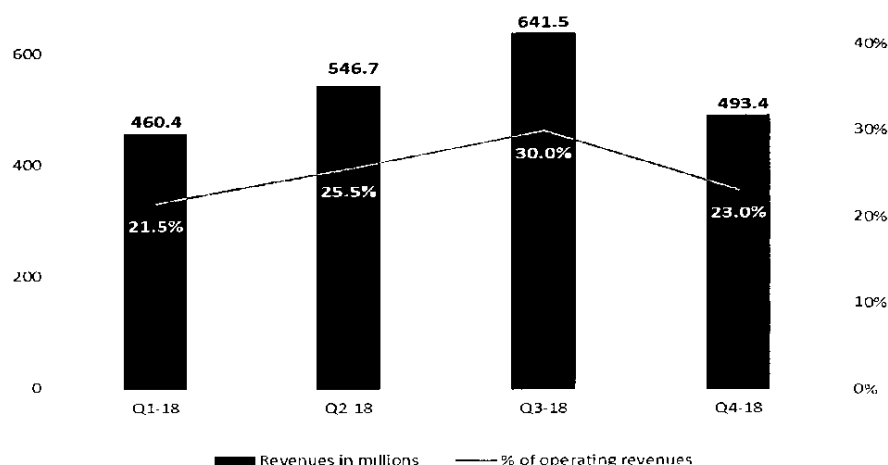
Tax benefit – The tax benefit in the reported period amounted to USD 9.8 million compared to a tax benefit of USD 8.4 million in the fourth quarter of 2017.

Loss for the year – the loss after tax for the reported period amounted to USD 31.6 million, representing 6.4% of the Company's turnover, compared to a loss of USD 29.7 million in the fourth quarter of 2017 – 5.8% of the Company's turnover.

A4. Seasonality

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

Breakdown of revenue by quarters and as a percentage of turnover in 2018 (USD, million)



A5. Cash flows

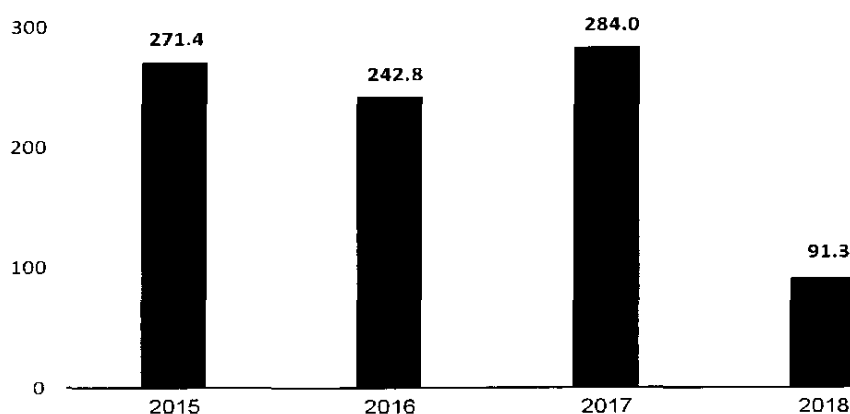
Cash flows for the year ended on December 31, 2018 compared to 2017 are:

	January-December		Change
	2018	2017	
	USD thousands		USD thousands
Cash flow provided by operating activities, net	91,229	283,970	(192,741)
Cash flows used in investment activities, net	(486,972)	(208,185)	(278,787)
Cash flows provided by (used in) financing activities, net	352,349	(20,856)	373,205
Effect of exchange rate fluctuations on cash balances held in foreign currency	(2,856)	3,662	(6,518)
Increase (decrease) in cash and cash equivalents	(46,250)	58,591	(104,841)

Cash flow from operating activities

In 2018, the Company had a positive cash flow from operating activities of USD 91 million compared to a cash flow from operating activities of USD 284 million in 2017. The decrease in cash flows from operating activities in the amount of USD 193 million, stems from a pre-tax loss in 2018 compared to a pre-tax profit in 2017, net of depreciation and non-cash flow expenses in the amount of USD 111 million, a decrease in unearned income of USD 48 million (net of the accounting effect of IFRS 15 in the amount of USD 47 million), a USD 22 million payment in respect of a settlement agreement with an assessment officer in connection with per-diem payments to aircrews and changes in asset and liability items totaling USD 12 million.

Development in cash flows from operating activities in the years 2015-2018 (USD millions):



Cash flows for investment activities

In 2018, the Company invested USD 487 million, net, in investment activities. Investment in fixed assets and intangible assets amounted to USD 526 million, mainly for the purchase of three Boeing 787-9 aircraft and advance payments for aircrafts not yet delivered (see note 9(c) of the financial statements). On the other hand, the Company had cash flows of USD 28 million from the release of deposits and USD 11 million from the sale of fixed assets.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

In 2017, the Company invested USD 208 million, net, in investment activities. The investment in fixed assets and intangible assets amounted to USD 196 million (mainly advance payments for Boeing 787-9 aircraft and their engines and the purchase of spare parts and appliances). In addition, the Company invested USD 18 million in short-term deposits. On the other hand, the Company had cash flow in the amount of USD 5 million from the sale of fixed assets.

Cash flows from financing activities:

In 2018, the Company had net cash flows of USD 352 million from financing activities, of which long-term loans amounting to USD 405 million (see note 13 in the financial statements) and loans amounting to USD 145 million that were taken to finance advance payments for aircraft. On the other hand, the Company repaid loans taken to finance advance payments in the amount of USD 85 million and long-term loans (in installments) in the amount of USD 104 million.

In 2017, the Company used a net cash flow of USD 21 million for its financing activities, of which it repaid loans (in installments) totaling USD 95 million and paid dividends in the amount of USD 10 million. On the other hand, the Company had cash flows totaling USD 74 million from loans taken to finance advance payments for aircraft, short-term credit in the amount of USD 8 million and the issue of shares by a subsidiary in the amount of USD 2 million.

A6. The financial position, cash balances and working capital of the Company

	<u>31.12.2018</u>	<u>31.12.2017</u>		<u>31.12.2018</u>	<u>31.12.2017</u>
	<u>USD thousands</u>			<u>USD thousands</u>	
Current assets	416,591	518,426	Current liabilities	1,014,595	956,358
Non-current assets	1,692,429	1,332,982	Non-current liabilities	864,987	616,860
			Capital	229,438	278,190
Total	<u>2,109,020</u>	<u>1,851,408</u>	Total	<u>2,109,020</u>	<u>1,851,408</u>

Below are the main changes in the Company's assets, liabilities and equity as of December 31, 2018 compared to December 31, 2017:

Current assets:

The Company's current assets as of December 31, 2018 amounted to USD 417 million, down by USD 102 million from their balance at December 31, 2017. This decrease is attributable to the decline in the balance of cash and cash equivalents, short-term deposits and trade receivable as well as a decrease in the fair value of financial derivatives due to the decline in jet fuel prices.

Current liabilities:

The Company's current liabilities as of December 31, 2018 amounted to USD 1,015 million, up USD 58 million from their balance at December 31, 2017. The growth in current liabilities is mainly attributable to an increase in short-term credit and current maturities as a result of loans taken by the Company to finance advance payments for aircraft, which are expected to repaid when the aircraft are delivered by means of long-term loans, and an increase in current liabilities in respect of derivative financial instruments due to the decline in jet fuel prices toward the end of 2018. On the other hand, there was a decrease in unearned income from the sale of flight tickets, mainly due to the adoption of IFRS 15, as explained in note 2(d) of the financial statements.

Working capital:

As of December 31, 2018, the Company had a working capital deficiency of NIS 598 million compared to a deficiency of USD 438 million as of December 31, 2017. It is noted that most of the working capital deficiency is does not reflect short-term cash flows, as explained below. The Company's current ratio as of December 31, 2018 decreased to 41.1% from 54.2% in December 31, 2017. The working capital deficiency as of December 31, 2018 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 these liabilities: unearned income from the sale of flight tickets and frequent flyer miles in the amount of USD 311 million, which will be recognized upon the provision of future flight services, and vacation pay liabilities in the amount of USD 44 million, which would be paid upon the retirement of employees, but is classified as a short-term liability in accordance with GAAP. Current liabilities also include loans in the amount of USD 102 million taken to finance advance payments for Boeing 787 aircraft, which will be repaid by means of long-term loans upon the receipt of the aircraft.

Non-current assets:

Non-current assets as of December 31, 2018 amounted to USD 1,692 million, an increase of USD 359 million from their balance at December 31, 2017, mainly due to the receipt of three Company-owned Boeing 787-9 aircraft during the report period and advance payments for the purchase of Boeing 787 aircraft which have not yet been delivered, less current depreciation, as detailed in note 9 of the financial statements.

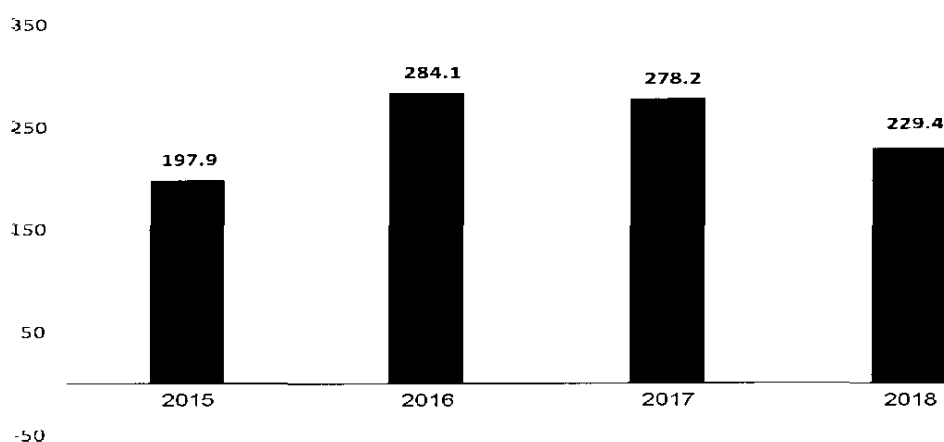
Non-current liabilities:

The Company's non-current liabilities as of December 31, 2018 amounted to USD 865 million, an increase of USD 248 million from their balance at December 31, 2017, mainly due to the receipt of three loans to finance the purchase of three Boeing 787-9 aircraft, which were delivered during the reported period, less current maturities. See note 13(b) of the financial statements.

Shareholders' equity

Shareholders' equity of December 31, 2018 amounted to USD 229 million. The USD 49 million decrease in equity compared to December 31, 2017 is mainly attributable to the loss recorded by the Company in 2018 and the negative changes in capital reserves from cash flow hedges on jet fuel prices, which were partially offset by a positive impact on equity in the amount of USD 37.5 million following the adoption of IFRS 15 (see note 2d) of the financial statements).

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 materiality threshold for detailing 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 this Board of Director’s Report.

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

Detailed below are the market risks to which the Company is exposed and the management of said risks including the use of hedge transactions. The Company applies the hedge accounting by designates derivatives financial instruments as hedging instruments. With regard to the Company’s hedge accounting policy as well as its market risks management policy, the officers responsible for the management thereof, means of supervision and exercise of the Company’s policy, see note 18 to the annual financial statements as of December 31, 2018.

Exposure to changes in jet fuel prices

Jet fuel expenses are key component of the Company’s operating expenses, and affect its profitability. The Company is taking measures to reduce its exposure to these changes, as specified below.

As of December 31, 2018, the Company had several jet fuel hedges estimated at 46% of the expected jet fuel consumption in the next 12 months. In addition, the Company hedged 15% of its projected consumption for 2020. The net fair value of jet fuel hedge instruments as of December 31, 2018 was a negative amount of USD 30 million. Close to the report’s publication date the Company was hedged 57% of its jet fuel consumption for the next 12 months and 28% of its consumption for 2020.

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

Changes in the average market price in the next 12 months relative to the price close to the date of publication of this report (195 cents/gallon)	Effect on expenses prior to hedging (USD, million)	Hedging as a percentage of the projected expenses for the next 12 months	Total effect on expenses after hedging (USD, million)
25%	120	57%	59
10%	48		24
-10%	-48		-28
-25%	-120		-67

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

The Company is applying hedge accounting and designates derivative transactions as hedging instruments. Regarding hedge accounting policy, see note 18 of the annual financial statements as of December 31, 2018.

For details on changes in jet fuel prices subsequent to the report date, see section D(2) of the board of directors' report below.

Exposure in respect of long-term loans

In accordance with the provisions of several loan agreements (which are not defined as reportable credit), the Company is required to meet a minimum ratio between the market value of the aircrafts and the balance of the loans that are secured by the same aircrafts. Likewise, the Company is required to meet several conditions, in the absence of which it might be required to repay these loans forthwith. The Company's exposure to market risks in this regard results from changes in the market value of aircrafts globally.

Exposure to changes in interest rates

Close to the report's publication date, 55% of the Company's outstanding loans bear floating interest rates and 45% bear fixed interest rates for a period of up to 12 years.

The Company's policy with respect to fixed interest rates is detailed in note 18 of the annual financial statements as of December 31, 2018.

The table below presents a sensitivity analysis for interest expenses over a period of 12 months (close to the date of publication of the financial statements), including the effect of the Company's activities with respect to interest risk management:

Changes in the average Libor interest rate in the next 12 months relative to the Libor interest rate close to the date publication of this report (2.64%)	Average hedging and/or fixed interest-rate loans as a percentage of the estimated exposure for the next 12 months	Impact on expenses after the effect of hedging (USD, million)
50%	45%	8.4
10%		1.3
10%-		-3.7
50%-		-5.0

NIS-USD Exchange Rate Exposure

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

Close to the date of publication of this periodic report, the hedging of NIS-denominated cash flows for the next 12 months is 20% of the estimated exposure.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

The table below presents a sensitivity analysis for NIS-denominated expenses over a period of 12 months (close to the date of publication of the financial statements), in relation to the future estimated market prices as of December 31, according to the projected level of activity and the Company's assessments (assuming all other variables, including the amount of NIS-denominated expenses, remain unchanged) as well as the effect of hedging on expenses:

Change in the average exchange rate in the next 12 months relative to the exchange rate close to the date of publication of the report (NIS 3.62/USD)	The change in the dollar value of NIS-denominated expenses prior to hedging (USD, million)	Hedging as a percentage of the projected exposure for the next 12 months	The change (in dollar terms) in NIS-denominated expenses after the effect hedging (USD, million)
10%	-50	20%	-40
10%-	61		49

In addition, any 10% increase or decrease in the exchange rate as of December 31, 2018, would have led to an increase or decrease in NIS-denominated liabilities in the amount of USD 3.5 million.

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 donated a total of USD 1.7 million in cash and cash equivalents in 2018.

The Company upgraded its status to Platinum Plus in the Ma'aleh ratings for 2017. The Company's involvement was mainly reflected in the following activities:

1. El Al has adopted the soldiers of the IDF's 202nd Battalion as part of the AWIS "Adopt a Warrior" project.
2. 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.
3. 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.
4. 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.
5. The Ambassadors Project - volunteer activity in the form of public relations for Israel abroad by air crew, pilots and flight attendants, while staying abroad, which is being conducted successfully in conjunction with the Foreign Ministry, the Zionist Embassy and the Jewish Agency.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

6. "The Nechalim Boarding House" – youth employment in their fields of study (electricity and mechanics).
7. Adoption of the Kadima Youth House of the "Lasova" organization at its Or Yehuda branch – daily hot lunches for 120 children, hosting them at the El Al summer camp and providing weekly tutoring services.
8. The "Maagalim Lapisga" project of the Youth Cultural Center Organization – volunteer work by Company employees offering physical and mental training programs. A bi-weekly meeting with young adults with special needs aimed at training and preparing them for mountain climbing overseas.
9. The "Adopt a Survivor" project of the Foundation for the Welfare of Holocaust Survivors and hosting Holocaust Survivors at holiday meals.
10. A humanitarian mission to India – this year, for the first time, the Company participated in a humanitarian mission to India together with the College of Business Administration. The mission did renovation and tutoring work and inspired hundreds of school children in the Vada Village.

In addition, the Company carries out activities and volunteer work with more than 40 additional 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.

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 st., 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).

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

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

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

2. The internal auditor's Appointment

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

3. The internal auditor's Supervisor

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

4. Work plan

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

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

4.5. The work plan allows the internal auditor to exercise his judgment in deviating from the plan.

4.6. The Company's auditor is present at Board of Directors' meetings in which material transactions are approved.

5. Audits Overseas or for Subsidiaries

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

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

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

7. Scope of Employment

7.1 The internal auditor is employed full time by the Company while seven full-time auditors are subordinate to him.

7.2. 16,050 audit work hours were invested in the Company and its subsidiaries in Israel and abroad in 2018, 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
12,680	2,300	1,070	16,050

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

** Including an investee abroad.

8. Performing the Audit

8.1. The Company's internal auditor conducts his work in accordance with the Companies Law, 5759-1999, the Internal Auditing Law, 5792-1992 and generally accepted professional standards.

8.2. The Chairman of the Board and Audit Committee Chair hold a monthly meeting with the internal auditor regarding his work and regarding the professional standards according to which the Auditor operates.

8.3. The Audit 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.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

- 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 2018 the internal auditor prepared 38 audit reports. The audit reports were submitted to the Chairman of the Board, the members of the Audit and Compensation Committee of the Board of Directors, and the Company's CEO.
- 10.3. In 2018, the Audit and Compensation Committee convened 14 times to discuss the internal audit reports, on the following dates: 24.1, 18.2, 26.2, 18.3, 16.4, 24.5, 20.6, 27.6, 9.7, 12.8, 4.9, 31.10, 18.11, 30.12.

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. Compensation

- 12.1. The compensation of the internal auditor is based on the salary and associated benefits (including a bonus according to the Company's officers' compensation policy) granted members of the senior management group and in accordance with the remuneration policy. The total remuneration for 2018 was NIS 1,133 thousand.
- 12.2. In the opinion of the Company's Board of Directors, the components of the compensation to the internal auditor do not impair his ability to apply his independent judgment in carrying out his assignments, inter alia, in view of the fact that the audit work is performed by the internal audit department, which includes several internal auditors.

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		Tax Services		Total	
	Hours	USD, thousands	Hours	USD, thousands	Hours	USD, thousands
2018	9,622	363	2,716	299	12,338	662
2017	9,105	385	1,442	157	10,547	542

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

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 Plans

Internal enforcement plan with respect securities and corporate laws

In 2011, after receiving the recommendations of the Corporate Governance Committee, the Company's Board of Directors approved the key points of the Company's internal enforcement plan with respect to securities laws and corporate laws (hereinafter: "the Internal Enforcement Plan") practices and, at the recommendation of the CEO, appointed the Company's legal counsel as the Company's internal enforcement supervisor (hereinafter: "the Supervisor").

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

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

The Enforcement Plan includes means for the internal identification of potential violations and failures, the purpose of which, inter alia, is to locate and correct failures, improve reporting processes, identify and treat cases of conflict of interest, prevent the leak of internal information out of the Company and to prevent prohibited influence on trade in Company shares. To be clear, the internal enforcement plan may serve as a tool employed by the CEO and the Board of Director in the fulfillment of their oversight obligation, and may be held in the Company's favor in the event of any violation of securities law.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

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 2018, 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 (currently – "Laws of Competition")

In 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 2018, the Company provided training to employees and executives in Israel and overseas and spontaneous audits were performed to examine the implementation of enforcement procedures.

Internal enforcement plan with respect to anti-bribery and corruption policy

In November 2018 the Company's board of directors approved an anti-bribery and corruption internal enforcement plan and appointed the Company's VP of Human Resources and Administration as the enforcement officer. The enforcement plan applies to Company employees and executives in Israel and overseas, employees and executives in the Company's subsidiaries in Israel and overseas and relevant third parties. The enforcement plan reflects the Company's strong view regarding strict adherence to the anti-bribery and corruption laws.

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, 2018.

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 September 30, 2018, December 31, 2017, March 31, 2017 and March 31, 2016:

In the financial statements as of September 30, 2018, the Company assessed the value-in-use at USD 1,403 million, which is USD 545 million higher than the value-in-use that was calculated for the annual financial statements for 2017 ("the previous assessment"), based on the assumptions and estimates available to management at the time (March 2018). The increase in the value-in-use is mainly attributable to the entry of four Boeing 787-9 aircraft (three Company-owned and one leased) until September 30, in addition to the two leased aircraft of this model that have been commissioned in 2017 and were included in the previous valuation, which have a longer term of service, 25 years, compared to the Boeing 767 and 747 aircraft, which are expected to be decommissioned in 2019. In addition, the Boeing 787 aircraft have a higher operating efficiency, which is a favorable contributory factor. It is noted that if the Company had taken into account, in calculating the cash flows from its aircraft fleet, the cash flows from the ten Boeing 787 aircraft which, as of September 30, 2018 - have not yet been commissioned, and which are scheduled to arrive in the fourth quarter of 2018 and in the years 2019 and 2020, the value-in-use would have been higher. On the other hand, the value-in-use was adversely affected by the lower contribution of the aircraft fleet as of December 31, 2017, mainly due to the rise in jet fuel prices, higher competition, the rise in discount rates and the shorter period during which these aircraft are expected to generate cash flows, due to the passage of time (the value-in-use is calculated for a finite period of time).

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

Below is a concentration of the assessments conducted to test the impairment of the aircraft fleet using the DCF method (Discount Cash Flow), in accordance with IAS 36 "Impairment of Assets":

Test performed	Valuation date	Value-in-use of the aircraft fleet	Depreciated cost of the aircraft fleet
Testing for impairment of the Company's aircraft fleet (27 owned aircrafts in addition to 10 leased aircrafts)	30.09.2018	1,403	1,268
Testing for impairment of the Company's aircraft fleet (26 owned aircrafts in addition to 14 leased aircrafts)	31.12.2017	858	844
Testing for impairment of the Company's aircraft fleet (28 owned aircrafts in addition to 10 leased aircrafts)	31.3.2017	1,048	936
Testing for impairment of the Company's aircraft fleet (29 owned aircrafts in addition to 10 leased aircrafts)	31.3.2016	1,380	994

The decline in the recoverable amount, between the value-in-use assessed as of December 31, 2017 and the value-in-use assessed as of March 31, 2017, is mainly attributable to the decline in the contribution of the aircraft fleet, the fierce competition during the period, higher jet fuel prices and an increase in the Company's fixed costs, which are reported on a fully-loaded basis, due to 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, 2017 was made. Moreover, since the recoverable amount was calculated for existing aircraft, some of which were scheduled to be decommissioned shortly after the previous valuation, and taking into account that when the value-in-use for December 31, 2017 was assessed, only two Boeing 787-9 aircraft have entered into service, the passage of time naturally leads to a decline in the projected cash flow from these aircraft until they are retired from service, and as a result to a structured decrease in the recoverable amount.

For the full valuation performed, see the quarterly report as of September 30, 2018, which was published on November 21, 2018 (reference no.: 2018-01-111447) and attached to this report by way reference.

D(3) Cyber risks

In accordance with the Securities Authority's guidelines, the Company reports that in 2018 its exposure to cyber-attacks has increased compared to 2017, due to cyber-attacks during 2018. The Company continues to invest in the prevention of cyber-attacks. It is noted that these events did not have a material impact on the financial statements.

D (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 (b) of the condensed 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, 2018:

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 161.5 cents per gallon, while as of the date close the approval of this Report, the price was 195.0 cents per gallon, an increase of 21%. It is noted that jet fuel-related expenses constitute approx.24% 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. Close to the publication of this Report, the Company's hedges cover 57% of the expected jet fuel consumption for the next 12 months and approx. 28% of the expected jet fuel consumption for 2020.
3. On the date close to the publication of the financial statements, the dollar-NIS exchange rate decreased by 3.0% compared to the exchange rate on December 31, 2018. 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, 2019).

Eli Defes
Chairman of the Board

Gonen Osishkin
CEO

March 12, 2019

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

The Company's material loans as of December 31, 2018

The lender	Loans in respect of aircraft	Amount of loans (USD, thousand)	Outstanding balance (USD thousand)	Collateral	Interest rate	Frequency of principal and interest payments	Amortization Schedule		Loan inception date	Loan maturity date
							Amount of principal (USD, thousand)	Outstanding balloon amount 9 USD, thousand)		
The US EXIM market	737-900	188,894	109,211	Four 737-900 aircraft	Fixed- - 2.623% 2.45%	Quarterly	3,935	-	26/11/2013	25/06/2026
Foreign bank	777-200	278,718	72,668	Two 777-200 aircraft	Floating LIBOR + margin - -0.8%-0.01%	Quarterly	4,337	59,299	23/07/2007	23/07/2019
Foreign banks	787-9	135,000	125,250	One 787-9 aircraft	Floating LIBOR + margin - 2.5%-1.5%	Quarterly	3,250	-	01/03/2018	01/03/2030
Foreign bank and Japanese investors	787-9	145,000	141,684	One 787-9 aircraft	Floating LIBOR + margin 2%-- 1%	Quarterly	2,500	-	27/06/2018	30/06/2028
Foreign bank with a UKEF guarantee	787-9	125,000	122,847	One 787-9 aircraft	Floating LIBOR + margin - 1%-0%	Quarterly	2,600	-	10/08/2018	10/08/2030

Chapter C

Consolidated Financial Statements for 2018

**El Al Israel Airlines Ltd.
Periodic report for 2018**

El Al Israel Airlines Ltd.

Consolidated Financial Statements for 2018

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 Profit	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-89



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

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

We have audited the components of internal control over the financial reporting of El Al Israel Airlines Ltd. and its subsidiaries (hereinafter together: the "Company") as of December 31, 2018. These controls have been determined as explained in the following paragraph. The Company's board of directors and management are responsible for maintaining effective internal controls over financial reporting, and for evaluating the effectiveness of the internal controls over financial reporting which is included in the periodic report as of the above date. Our responsibility is to express our opinion on the internal control elements of the Company's financial reporting based on our audit.

Components of internal control over financial reporting that were audited were determined in accordance with Audit Standard 104 of the Institute of Certified Public Accountants in Israel "Auditing of Internal Control Over Financial Statements", as amended (hereinafter: "Audit Standard 104"). These controls are: (1) Enterprise-level controls, including controls over the process of compiling and closing financial reporting and general controls of information systems; (2) controls over the investment property process; (3) controls over management of receipts from customers; (4) controls over pricing of apartments for sale; (5) controls over cost attribution to inventory; (6) controls over the procurement process; (7) controls over cash management (hereinafter jointly: "the audited control elements").

We have conducted our audit in accordance with Audit Standard 104. This standard requires us to design and conduct the audit so as to identify the audited control elements, and to achieve a reasonable degree of certainty as to whether these control elements have been effectively maintained in all material aspects. Our audit consisted of an understanding of internal control over financial reporting, identification of the audited control elements, assessment of the risk of material weakness in the audited control elements, as well as review and assessment of the effectiveness of design and operation of said control elements, based on the assessed risk. Our audit, with regard to the aforementioned control elements, also consisted of other procedures we deemed necessary under the circumstances. Our audit is only in reference to the audited control elements, unlike internal control of all material processes related to financial reporting, and therefore our opinion only refers to the audited control elements. Further, our audit did not refer to mutual influence among audited control elements and non-audited ones, and therefore our opinion does not take into account such potential influence. We believe that our audit provides an appropriate basis for our opinion within the aforementioned context.

- C I -

תל אביב - משרד ראשי

מרכז עזריאלי 1 תל אביב, 6701101 תד 16593
תל אביב, 6116402 | טלפון | 03-6085555 | פקס | 03-6094022 | info@deloitte.co.il

משרד ירושלים	משרד חיפה	משרד באר שבע	משרד אילת	Deloitte	Deloitte Analytics	Seker - Deloitte
מקט המדע 3 מגדל הר חוצבים ירושלים, 9777603 תד 45396 ירושלים, 9145101	מעלה השחרור 5 תד 5648 חיפה, 3105502	אלומות 12 פארק התעשייה עומר תד 1369 עומר, 8496500	המרכז העירוני תד 583 אילת, 8810402	מרכז עזריאלי 3 תל אביב, 6701101	הסיבים 7 תד 7796 פתח תקווה, 4959368	גיבורי ישראל 7 תד 8458 נתניה דרום, 4250407
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-elat@deloitte.co.il	טלפון 03-6070500 פקס 03-6070501 info@deloitte.co.il	טלפון 077-8322221 פקס 03-9190372 info@deloitte.co.il	טלפון 09-8922444 פקס 09-8922440 info@deloitte.co.il



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

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 on the basis of 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, 2018.

We have also conducted an audit, in accordance with generally accepted Israeli auditing standards, of the Company's Consolidated Financial Statements for December 31, 2018 and 2017 and for each of the three years of the period ending December 31, 2018 and our report, published March 12, 2019, 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 12, 2019

- C 2 -

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 ירושלים קרית המדע 3 מגדל הר חוצבים ירושלים, 9777603 ת.ד. 45396 ירושלים, 9145101	משרד חיפה מעלה השחרור 5 ת.ד. 5648 חיפה, 3105502	משרד נאר שבע אלמות 12 פארק התעשייה עומר ת.ד. 1369 עומר, 8496500	משרד אילת המרכז העירוני ת.ד. 583 אילת, 8810402	Deloitte מרכז עזריאלי 3 תל אביב, 6701101	Deloitte Analytics הסיבים 7 ת.ד. 7796 מתח תקווה, 4959368	Seker - Deloitte גיבורי ישראל 7 ת.ד. 8458 נתניה דרום, 4250407
טלפון 02-5018868 פקס 02-5374173 info-jer@deloitte.co.il	טלפון: 04-8607333 פקס: 04-8672528 info-haifa@deloitte.co.il	טלפון 08-6909500 פקס 09-6909600 info-beersheva@deloitte.co.il	טלפון 08-6375676 פקס 08-6371628 info-ailat@deloitte.co.il	טלפון 03-6070500 פקס 03-6070501 info@deloitte.co.il	טלפון 077-8322221 פקס 03-9190372 info@deloitte.co.il	טלפון 09-8922444 פקס 09-8922440 info@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, 2018 and 2017 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, 2018. 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 consolidation represent approximately 0.4%, 0.4% of total consolidated assets as of December 31, 2018 and 2017, and whose income included in consolidation constitute 0.9%, 1.1%, and 1.0% of total consolidated income for the years ending December 31, 2018, 2017 and 2016, respectively. Furthermore, we did not audit the financial statements of an associated accounted for by the equity method, the investment in which amounted to a total of USD 15,492 thousand and USD 16,508 thousand as of December 31, 2018 and 2017, respectively, and the Company's share of its results for the year ending December 31, 2018, 2017 and 2016 amounted to a total of USD 820 thousand, USD 944 thousand and USD 1,646 thousand, 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, 2018 and 2017 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, 2018, 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, 2018, and our report dated March 12, 2019 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 12, 2019

- C 3 -

משרד אילת	משרד באר שבע	משרד חיפה	משרד ירושלים	משרד רמת-גן	מרכז פריסיס	תל אביב - משרד ראשי
המרכז הטכני ת.ד. 583 אילת 8810402	אלומות 12 פארק התעשייה עומר ת.ד. 1369 עומר, 8496500	מעלה השחרור 5 ת.ד. 5648 חיפה, 3105502	שרי ישראל 12 ירושלים, 9439024	הרקון 6 רמת-גן, 5252183	מרכז עזריאלי 3 תל אביב, 6701101	מרכז עזריאלי 1 תל אביב, 6701101 ת.ד. 16593 תל אביב, 6116402
טלפון: 08-6375676 פקס: 08-6371628 info-elal@deloitte.co.il	טלפון: 08-6909500 פקס: 08-6909600 info-beersheva@deloitte.co.il	טלפון: 04-8607333 פקס: 04-8672528 info-haifa@deloitte.co.il	טלפון: 02-5018888 פקס: 02-5374173 info-jer@deloitte.co.il	טלפון: 03-7551500 פקס: 03-5759955 info-ramatgan@deloitte.co.il	טלפון: 03-6070500 פקס: 03-6070501 info@tico.co.il	טלפון: 03-6085555 פקס: 03-6094022 info@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.

El Al Israel Airlines Ltd.
Consolidated Statements of Financial Position

		As of December 31	
	Note	2018	2017
		USD thousands	
Assets			
<u>Current assets</u>			
Cash and cash equivalents	3	193,097	239,347
Shorts term deposits	4	13,156	46,397
Trade and other receivables	5	170,332	182,414
Derivative financial instruments	18	895	12,919
Prepaid expenses	6	22,896	22,687
Inventory	7	16,215	14,662
Total current assets		416,591	518,426
<u>Non-current assets</u>			
Long-term deposits	4	26,781	24,824
Long-term investments	8	21,483	23,754
Fixed assets and intangible assets	9	1,568,364	1,199,748
Derivative financial instruments	18	795	5,366
Prepaid expenses	6	7,141	7,732
Assets in respect of employee benefits	14	67,865	71,558
Total non-current assets		1,692,429	1,332,982
Total assets		2,109,020	1,851,408

The notes to the Consolidated Financial Statements constitute an integral part thereof.

El Al Israel Airlines Ltd.
Consolidated Statements of Financial Position

		As of December 31	
	Note	2018	2017
		USD thousands	
<u>Liabilities and capital</u>			
<u>Current liabilities</u>			
Short-term credit and current maturities	13	293,164	195,924
Trade payables		159,089	176,173
Other accounts payable	11	101,667	68,073
Provisions	15	18,553	39,006
Derivative financial instruments	18	22,030	-
Employee severance pay liabilities	14	109,327	114,856
Unearned revenue	12	310,765	362,326
Total current liabilities		1,014,595	956,358
<u>Non-current liabilities</u>			
Loans from banks and others	13	658,321	402,059
Employee severance pay liabilities	14	78,994	87,235
Derivative financial instruments	18	10,747	-
Long-term credit balances	11	12,883	5,736
Deferred tax liabilities	16	71,746	87,233
Unearned revenue	12	32,296	34,597
Total non-current liabilities		864,987	616,860
Total liabilities		1,879,582	1,573,218
<u>Shareholders' equity</u>			
	17		
Share capital		155,012	155,012
Premium and capital reserves		242,808	277,571
Accumulated deficit		(169,220)	(154,599)
Total equity attributable to the Company's owners		228,600	277,984
Non-controlling interests		838	206
Total equity		229,438	278,190
Total liabilities and equity		2,109,020	1,851,408

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 12, 2019

The notes to the Consolidated Financial Statements constitute an integral part thereof.

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

	Note	For the year ended December 31		
		2018	2017	2016
		USD thousands		
Operating revenues	19.a.	2,141,993	2,096,998	2,038,428
Operating expenses	19.b.	(1,859,794)	(1,748,660)	(1,638,417)
Gross profit		282,199	348,338	400,011
Selling expenses	19.c.	(214,984)	(209,096)	(192,565)
Administrative and general expenses	19.d.	(118,536)	(113,536)	(98,799)
Other income, net	19.e.	14,001	3,271	1,959
		(319,519)	(319,361)	(289,405)
Profit (loss) from ordinary activities		(37,320)	28,977	110,606
Financing expenses	19.f.	(31,954)	(23,985)	(24,210)
Financing income	19.g.	3,201	3,483	1,083
Financing expenses, net		(28,753)	(20,502)	(23,127)
Company's share of the profits (loss) of associated companies and revaluation of options in respect thereof		(1,675)	243	5,981
Profit (loss) before taxes on income		(67,748)	8,718	93,460
Tax benefit (taxes on income)	16	15,581	(3,048)	(12,766)
Net profit (loss) for the year		(52,167)	5,670	80,694
Earnings per ordinary share of NIS 1 p.v. (USD):				
Basic and diluted earnings (loss) per share		(0.11)	0.01	0.16
The weighted average number of shares (in thousands) used to calculate earnings per share:				
Basic and diluted		495,719	495,719	495,719

The notes to the Consolidated Financial Statements constitute an integral part thereof.

El Al Israel Airlines Ltd.
Consolidated Statements of Comprehensive Income

	For the year ended December 31		
	2018	2017	2016
	USD thousands		
Profit (loss) for the year	(52,167)	5,670	80,694
Other comprehensive income:			
Amounts that will not be classified in the future to profit or loss:			
Profit (loss) from re-measurements of a defined benefit plan, net of tax	2,888	(1,879)	(9,603)
Amounts that will be classified in the future to profit or loss:			
Exchange rate differences due to translation of foreign operations	(1,146)	1,767	408
Profit (loss) in respect of cash flow hedges, net of tax	(37,235)	(3,662)	48,018
Profit (loss) in respect of cash flow hedges - time value, net of tax	(1,109)	177	-
Other comprehensive income (loss) for the year	(36,602)	(3,597)	38,823
Total comprehensive income (loss) for the year	(88,769)	2,073	119,517

The notes to the Consolidated Financial Statements constitute an integral part thereof.

El Al Israel Airlines Ltd.
Consolidated Statements of Changes in Shareholders' Equity

For the year ended December 31, 2018

	Share capital	Premium on shares	Other capital reserves	Cash flow hedge reserve	Cash flow hedge reserve 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 thousand									
Balance as of January 1, 2018	155,012	35,554	238,911	13,802	177	1,192	(12,065)	(154,599)	206	278,190
Cumulative effect following application of IFRS 15 (see note 2(d))	-	-	-	-	-	-	-	37,517	-	37,517
Balance as of January 1, 2018 following cumulative effect following application of IFRS 15	155,012	35,554	238,911	13,802	177	1,192	(12,065)	(117,082)	206	315,707
Loss for the year	-	-	-	-	-	-	-	(52,138)	(29)	(52,167)
Other comprehensive income (loss)	-	-	-	(37,235)	(1,109)	(1,146)	2,888	-	-	(36,602)
Total comprehensive income (loss) for the year	-	-	-	(37,235)	(1,109)	(1,146)	2,888	(52,138)	(29)	(88,769)
Issue of shares by a subsidiary, see note 21(a)(6)	-	-	1,839	-	-	-	-	-	661	2,500
Total equity as of December 31, 2018	155,012	35,554	240,750	(23,433)	(932)	46	(9,177)	(169,220)	838	229,438

The notes to the Consolidated Financial Statements constitute an integral part thereof.

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

El Al Israel Airlines Ltd.
Consolidated Statements of Changes in Shareholders' Equity
(Continued)

	For the year ended December 31, 2017								
	Share capital	Premium on shares	Other capital reserves	Cash flow hedge reserve	Cash flow hedge reserve - 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
	USD in thousands								
Balance as of January 1, 2017	155,012	35,554	237,122	17,464	-	(575)	(10,186)	(150,340)	-
Profit (loss) for the year	-	-	-	-	-	-	-	5,676	(6)
Other comprehensive income (loss)	-	-	-	(3,662)	177	1,767	(1,879)	-	-
Total comprehensive profit (loss) for the year	-	-	-	(3,662)	177	1,767	(1,879)	5,676	(6)
Issue of shares by a subsidiary	-	-	1,789	-	-	-	-	-	212
Dividend paid	-	-	-	-	-	-	-	(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

The notes to the Consolidated Financial Statements constitute an integral part thereof.

El Al Israel Airlines Ltd.
Consolidated Statements of Changes in Shareholders' Equity
(Continued)

For the year ended on December 31, 2016

	Share capital	Premium on shares	Capital reserve from transactions with former controlling shareholder	Cash flow hedge reserve	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

The notes to the Consolidated Financial Statements constitute an integral part thereof.

El Al Israel Airlines Ltd.
Consolidated Statements of Cash Flows

	For the year ended December 31		
	2018	2017	2016
	USD thousands		
<u>Cash flow from operating activities</u>			
Profit (loss) for year	(52,167)	5,670	80,694
Adjustments required to present cash flows from operating activities - Appendix A	143,396	278,300	162,146
Cash arising from operating activities, net	91,229	283,970	242,840
<u>Cash flows for investment activities</u>			
Acquisitions of fixed assets (including general engine repairs and payments on account of aircraft)	(512,815)	(179,264)	(159,835)
Proceeds from sale of fixed assets	10,548	5,271	16,071
Investment in intangible assets	(13,360)	(16,461)	(12,926)
Change in deposits	29,485	(17,731)	41,735
Proceeds from the sale of associated companies and investments in joint ventures measured at fair value	(830)	-	2,078
Cash used in investment activities, net	(486,972)	(208,185)	(112,877)
<u>Cash flows from (for) financing activities</u>			
Payment in respect of loan raising costs	(11,514)	-	(367)
Receipt of loans from banks and others	550,089	74,250	158,137
Repayment of loans from banks and others	(189,037)	(95,045)	(185,315)
Increase (decrease) in short-term credit, net	311	7,874	(149)
Issued of shares by a subsidiary	2,500	2,000	-
Dividends paid	-	(9,935)	(33,401)
Cash arising from (used in) financing activities, net	352,349	(20,856)	(61,095)
Effect of exchange rate fluctuations on cash balances held in foreign currency	(2,856)	3,662	(780)
Increase (decrease) in cash and cash equivalents	(46,250)	58,591	68,088
Balance of cash and cash equivalents at beginning of year	239,347	180,756	112,668
Balance of cash and cash equivalents at end of year	193,097	239,347	180,756

The notes to the Consolidated Financial Statements constitute an integral part hereof.

El Al Israel Airlines Ltd.
Consolidated Statements of Cash Flows
(Continued)

For the year ended December 31		
2018	2017	2016
USD thousands		

Appendix A - Adjustments required to present cash flows from operating activities

Income and expenses that do not involve cash flows:

Depreciation and amortization (including disposals of accessories, out-of-use components and consumption of consumables)	152,852	167,727	175,924
Deferred taxes, net	(15,967)	1,733	12,078
Increase (decrease) in employee severance pay liabilities and provisions	(25,289)	39,797	(8,807)
Capital gain on sale of fixed assets, net	(7,664)	(3,998)	(1,680)
Change in derivatives (other than through other comprehensive income)	(523)	(130)	851
Expenses (income) from exchange rate differences on cash and cash equivalents	2,856	(3,662)	780
Profit from early repayment of a loan	-	-	(1,263)
Capital gain on the sale of investment in an associated company	-	-	(1,164)
Other changes	2,198	1,708	(5,244)

Changes in assets and liabilities:

Increase (decrease) in trade and other receivables	10,627	(12,953)	(12,249)
Increase in prepaid expenses	(1,098)	(4,245)	(1,964)
Decrease (increase) in inventories	(1,553)	3,678	(1,845)
Increase (decrease) in trade payables	33,573	46,813	(13,034)
Increase (decrease) in unearned revenue	(6,616)	41,832	19,763
	<u>143,396</u>	<u>278,300</u>	<u>162,146</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>25,079</u>	<u>19,139</u>	<u>17,338</u>
Interest receipts	<u>3,278</u>	<u>2,100</u>	<u>1,095</u>
Tax payments - advances in respect of surplus expenses	<u>945</u>	<u>493</u>	<u>372</u>
Dividend receipts	<u>741</u>	<u>1,138</u>	<u>682</u>

The notes to the Consolidated Financial Statements constitute an integral part thereof.

¹ The Company classifies cash flows from interest and dividends 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 passengers and cargo transport between Israel and foreign countries. In addition, the Company provides handling and maintenance services at its home airport, sale of duty-free products and - through investee companies - in related activities, mainly the production and supply of airline meals and management of several travel agencies abroad.

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 in effect as of that date. Exchange rate differences are recognized in the Statement of Income 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 (cont.):

(2) Contingent liabilities and provisions:

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

For details regarding the contingent liabilities and provisions as of December 31, 2018, 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 measured based on actuarial estimate, using actuary assumptions. Changes in actuarial assumptions could impact the assessed value of the Company's liabilities for payment of the benefits as stated. 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, based on aircraft price lists published from time to time.

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

(5) Impairment testing:

As stated in Note 9 below, in assessing the value-in-use, the Company estimates the future cash flows that are expected to flow from extended use of the Company's aircraft and their realization at the end of the usage period, and discounts them to their current value using a discount rate that reflects the operational risk of the aircraft fleet based on the Company's weighted discount rate. In accordance with the Company's accounting policy the assessment of the value-in-use is performed for the Company's existing aircraft fleet, as of the reporting date in relation to which the assessment was made.

Regarding the key assumptions used in calculating the cash flow capitalization, see Note 9(b)(3). Material differences in these estimates, or a part thereof, may impact the value-in-use of these aircraft.

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 (cont.):

(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 assessments regarding the value of a point and the rate of non-exercise of these points may affect the timing of revenue recognition.

d. IFRS 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 reviewed the method of measuring 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 result of this change is that revenue recognition in respect of unused airline tickets will be moved up.

- (2)** 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 was 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.

(3) 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 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), are attributed to the original performance obligation pursuant to the New Standard, i.e. the original flight, and therefore are not attributed to Frequent Flyer Club liabilities.

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.):****(4) Interline revenues**

This service is sold by the Company but carried out by other airline companies (for example: flights). 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. Under 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 the full amount of the revenue, while payment to the other airline will be recognized as an expense, because 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.

The following table presents the quantitative effect resulting from the application of the New Standard by way of recognizing its cumulative effect in respect of prior periods in the opening balance of retained earnings, without amending comparative data, in accordance with the transitional provisions elected by the Company, as of January 1, 2018:

Affected item	Liability (asset) under IAS 18	Liability (asset) under IFRS 15	Total increase (decrease) in equity
	USD in million		
Unearned revenue from sale of airline tickets (1)	293.2	246.0	47.2
Prepaid expenses in respect of commissions, points and credit cards (2)	(16.5)	(15.0)	(1.5)
Short-term trade and accounts payable	68.1	65.1	3.0
Total decrease in liabilities, net			48.7
Tax effect			(11.2)
Total positive effect, net, on the equity			37.5

- (1) The decrease in the balance of unearned revenue from the sale of airline tickets stems from the recognition of revenue in respect of unused airline tickets, in line with the rate of use of those tickets, rather than recognizing revenue on their expiration date. For additional details see note 2(d)(1) above.
- (2) The decrease in asset stems from a decline in the balance of prepaid expenses in respect of agent commissions, attributable to the balance of unearned revenue, which was reduced as a result of the aforesaid in section 2(d)(3) above.

The effect of implementing the New Standard on the Company's statement of income:

Item	For the year ended December 31, 2018 USD million
Decrease in revenue from passengers (compensation to customers, see above)	(10.7)
Increase in revenue from cargo (see note 2(d)(4) of the annual financial statements)	5.4
Total effect on revenues	(5.3)
Decrease in other operating expenses	10.7
Increase in expenses in respect of services (as part of operating expenses)	(5.4)
Total effect on operating expenses	5.3
Total effect on profit and loss	-

The Company has no financial covenants the compliance with which is affected by the application of the New Standard, and the application of the New Standard has no effect on any of the Company's commitments.

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"):****(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 Company's aircraft leases as well as certain additional leases such as structures, including the campus area in Ben Gurion Airport, which is leased by the Company from the Airport Authority, facilities and vehicles, which are leased by the Company and currently treated as operating leases 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 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 below, for aircraft which are expected to enter into service during 2019. Likewise, by virtue of the reliefs detailed in the standard's transitional provisions, leases that will expire during 2019 were not taken into account.

<u>Types of leases</u>	<u>Liability in respect of a lease</u>	<u>Asset in respect of right to use</u>	<u>Total increase/ (decrease) in equity</u>
		<u>USD, million</u>	
<u>As of January 1, 2019</u>			
Boeing 787 aircraft	429	425	(4)
Boeing 737-800 aircraft	71	69	(2)
Real estate properties in Israel and abroad (including the "El Al Campus")	146	130	(16)
Others and cancellation of averaging balances	0.2	(3.8)	(4)
Total	646.2	620.2	(26)
Deferred tax effect			6
Total decrease in the Company's equity			(20)
<u>As of December 31, 2019</u>			
Boeing 787 aircraft	906	887	
Boeing 737-800 aircraft	51	49	
Real estate properties in Israel and abroad (including the "El Al Campus")	133	114	
Others	0.2	(3.8)	
Total	1,090.2	1,046.2	

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.):****(3) Estimated impact on the Company's profit and loss and its cash flow statement:**

The table below includes the estimated impact of implementing the New Standard on the Company's profit and loss and cash flows for 2019:

USD million					
	Boeing 737-800 aircraft	Boeing 787 aircraft	Real estate properties in Israel and abroad (including El Al Campus)	Others	Total
Decrease in lease expenses under IAS 17	23	82	22	2	129
Increase in depreciation expenses under IFRS 16	(20)	(63)	(17)	(2)	(102)
Total increase in the operating income	3	19	5	-	27
Increase in financing expenses under IFRS 16	(3)	(33)	(9)	-	(45)
Total decrease in pre-tax profit	-	(14)	(4)	-	(18)
Increase in cash flow from operating activities	20	49	13	2	84

* The amounts specified above that led to an increase in cash flow from operating activities are recognizes as a decrease in cash flow from financing activities.

(4) Additional information:

- The discount rates used in the above calculations for leases as of January 1, 2019, are based on the lessee's incremental cost of debt (the theoretical financing cost of acquiring the right to use the asset from the lessor in credit), as of the first-time implementation, depending on the lease amount, its average life and the nature of the leased asset,. With regard to aircraft whose lease date is subsequent to January 1, 2019, the discount rate is calculated based on the interest rate inherent in the lease (the lessee's projected internal yield on the lease transaction). The range of discount rates for aircraft is between 4% and 5.25% and the range of discount rates for real estate is between 6.65% and 8.25%.
- The Company will apply the standard partially, so that as at the transition date, the liability is measured by the current value of the estimated cash flows on the transition date, 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.
- In accordance with the reliefs provided by the Standard, the Company elected not to recognize liabilities and assets in respect of leases whose period (or remaining period) as of January 1, 2019 does not exceed one year. In addition, low-value leases, in accordance with the Company's policy in this regard, have not been taken into account.
- 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 commitments.

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 (cont.):**

- Regarding the effect of the Standard on compensation to officers: according to the Company's compensation policy, the Company's net annual profit (before tax) is a significant parameter in determining the annual bonus of officers: a minimum net profit amount constitutes a threshold condition for providing an annual bonus and a long-term deferred payment to all the Company's officers; likewise, the annual bonus paid to the CEO and the chairman has been determined as a percentage of the profit as stated (see note 22 below). Since, as detailed above, the implementation of the New Standard is expected to reduce the pre-tax profit compared to the situation prior to its application, this could lower the annual bonuses to officers and/or non-compliance with the threshold conditions for bonuses. In this regard, it is noted that according to the compensation policy, the audit and remuneration committee may offset any effects on the Company's financial statements as a result of accounting changes, while discussions on this matter will be held at the end of the relevant year.
- Regarding "leases", including future minimum lease fees which are expected to be paid by the Company see note 10(c).

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	
	2018	2017
	USD thousands	
Cash and bank balances	45,936	46,612
Cash equivalents	147,161	192,735
Total cash and cash equivalents	193,097	239,347

Note 4 - Deposits**Composition:**

	As of December 31	
	2018	2017
	USD thousands	
Shorts-term deposits	-	35,000
Deposit due to surplus in a credit fund (1)	8,740	9,427
Deposits provided by the Company as security for aircraft lease agreements	4,287	1,766
Other	129	204
Total shorts-term deposits	13,156	46,397
Long-term bank deposits	1,860	1,874
Deposits with service providers	4,122	3,828
Deposits provided by the Company as security for aircraft lease agreements	20,799	19,122
Total long-term deposits	26,781	24,824

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

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

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.

In case of impairment, the Company recognizes a provision for doubtful debts. The provision is calculated specifically (the Company does not make a general provision due to materiality; therefore, the implementation of the final part of IFRS 9 "Financial Instruments", commencing from the financial statements for the first quarter of 2018, which discusses the impairment of financial assets, did not have a material impact on the Company's financial statements). When the Company estimates these debts as not collectible, the debts are written off against the provision account.

b. Composition:

	As of December 31	
	2018	2017
	USD thousands	
<u>Customers:</u>		
Open accounts (see (3) below)	85,109	105,263
Credit card companies	37,540	33,571
	122,649	138,834
Less - provision for doubtful debts (most of them above 90 days)	(5,362)	(5,654)
	117,287	133,180
Other receivables (see Section e. below)	53,045	49,234
Total trade and other receivables	170,332	182,414

- (1) The average credit period for the Company's provided services is 25 days (in 2017: 27 days).
- (2) The average debt period of overdue trade receivables as of December 31, 2018, is 66 days (as of December 31, 2017 – 56 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 the Company's entire 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.

El Al Israel Airlines Ltd.**Notes to the Consolidated Financial Statements****Note 5 - Trade and other receivables (cont.):****c. Ageing of trade receivables:**

	As of December 31	
	2018	2017
	USD thousands	
Not overdue	107,605	124,775
Overdue up to 90 days	7,227	6,846
Overdue above 90 days	7,817	7,213
Total	122,649	138,834
Net of doubtful debt provision (mostly above 90 days)	(5,362)	(5,654)
Total for the end of the year	117,287	133,180

d. Changes in provision to doubtful debt:

	As of December 31	
	2018	2017
	USD thousands	
Balance at the beginning of the year	5,654	5,630
Loss from impairment of receivables, net	295	1,010
Amounts of doubtful debts written off	(587)	(986)
Balance at end of year	5,362	5,654

e. Other receivables:

	As of December 31	
	2018	2017
	USD thousands	
Government institutions	13,678	15,510
Receivables in respect of overhaul of leased engines	15,908	12,988
Receivables in respect of surplus expenses	8,679	8,564
Other receivables	14,780	12,172
	53,045	49,234

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 6 - Prepaid expenses

Prepaid expenses, among others, include agent commissions and credit card fees attributable to revenues not yet recognized, which will be recognized as selling expenses in the statement of income, with a commensurate recognition of revenues from the flights in respect of which commissions were paid.

Regarding IFRS 15, see note 2(d) above.

	As of December 31	
	2018	2017
	USD thousands	
Current expenses:		
Agent commissions	11,981	13,672
Credit card fees	2,671	-
Fees attributable to Matmid Frequent Flyer Club points	-	1,902
Other	8,244	7,113
	<u>22,896</u>	<u>22,687</u>
Non-current expenses:		
Aircraft leasing	7,141	6,797
Fees in respect of Matmid Frequent Flyer Club points	-	935
	<u>7,141</u>	<u>7,732</u>

Note 7 - Inventory**Composition:**

	As of December 31	
	2018	2017
	USD thousands	
Jet fuel consumption	6,763	6,141
Materials and food items	5,813	5,079
Chemicals	1,216	1,324
Duty-free goods	2,423	2,118
	<u>16,215</u>	<u>14,662</u>

Note 8 - Long-term investments**a. Composition:**

	As of December 31	
	2018	2017
	USD thousands	
Associated companies (see b. below)	19,575	23,084
Investments at fair value (see c. below)	1,908	670
Total	<u>21,483</u>	<u>23,754</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, if exercised, may lead to holdings of 25% of Maman's shares, and the Company is entitled to exercise them immediately and gain material influence, the Company recognizes Maman as an associated company.

The Group assesses whether there is any indication that this impairment may be impaired, 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 in line with changes in the price of Maman's shares.

Component of the investments accounted for by the equity method:

	As of December 31	
	2018	2017
	USD thousands	
Maman in respect of shares	15,492	16,506
Maman in respect of options	4,066	6,561
Other	17	17
Total	19,575	23,084

c. Fair value investments:

As of December 31, 2018, 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).

Note 9 - Aircraft, flight equipment, other fixed assets and intangible assets**a. Composition of fixed assets:**

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

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

	As of December 31	
	2018	2017
	USD thousands	
Aircraft and flight equipment - amortized cost	1,473,728	1,106,277
Other fixed assets and intangible assets - amortized cost	94,636	93,471
	1,568,364	1,199,748

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 9 - Aircraft, flight equipment, other fixed assets and intangible assets (cont.):**a. Composition of fixed assets (cont.):****(2) Balances of cost, accumulated depreciation of Company aircrafts 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, 2017	1,733,417	208,847	74,583	262,279	2,279,126
Classification	1,776	-	(1,776)	-	-
Additions	1,788	1,623	112,197	34,926	150,534
DE recognition	(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
Classification	83,325	10,000	(93,325)	-	-
Additions	319,539	31,319	105,709	39,773	496,340
DE recognition	(4,035)	(17,408)	-	*(33,531)	(54,974)
As of December 31, 2018	2,080,996	232,281	197,388	245,148	2,755,813
Accumulated depreciation:					
As of January 1, 2017	936,970	69,617	-	183,039	1,189,626
Depreciation during the year	94,370	20,612	-	8,472	123,454
DE recognition	(54,814)	(1,204)	-	*(48,892)	(104,910)
As of December 31, 2017	976,526	89,025	-	142,619	1,208,170
Depreciation during the year	83,738	16,380	-	11,312	111,430
DE recognition	(4,035)	(14,545)	-	*(18,935)	(37,515)
As of December 31, 2018	1,056,229	90,860	-	134,996	1,282,085
Amortized cost:					
As of December 31, 2018	1,024,767	141,421	197,388	110,152	1,473,728
As of December 31, 2017	705,641	119,345	185,004	96,287	1,106,277

* Including issuance of equipment.

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 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.):

b. Accounting policy for depreciation and impairment testing of the Company's aircraft and flight equipment:

(1) Depreciation 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 "Cost of Company Aircraft", if they constitute an asset that will be used by the Company over several periods (significant addition or upgrade in the performance or shape of the aircraft). Current maintenance costs are recognized in the statement of income as incurred.

The Company's aircraft are depreciated while being separated into components with significant cost – mainly the fuselage and the general renovation cost component ("overhaul") of the aircraft engine, called "potential." The fuselage, including the part of the engine that is not potential, is depreciated on a straight line over its anticipated useful life while taking into account the expected residual value at the end of the period, 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 depreciated based on the actual engine hours compared to the expected engine hours until the date of the next overhaul (or the date on which the engine is decommissioned, as applicable).

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

The Company's aircraft are depreciated over a period of 20 to 25 years. The residual values, depreciation methods and useful life are reviewed by the Company's management on an ongoing basis. Changes in these estimates are accounted for "prospectively". Regarding the decommissioning of the Company's Boeing 747-400 and 767-300 aircraft, see note 9(e) below.

(2) 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.

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

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

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 9 - Aircraft, flight equipment, other fixed assets and intangible assets (cont.):

b. Accounting policy for depreciation and impairment testing of the Company's aircraft and flight equipment (cont.):

(3) Impairment testing 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, as reflected in the Company's updated. 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 the future cash flows expected from use of the aircraft (projected contribution) and their disposal at the end of the usage period, and discounts 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 September 30, 2018 ("the Assessment Date"), indications of impairment were identified for the Company's aircraft fleet due to deterioration in the Company's business results, in relation to the data used to calculate the value-in-use as of December 31, 2017, especially amid the rise in jet fuel prices and growing competition. Therefore, the Company calculated the value-in-use of the aircraft fleet as of the assessment date.

Below are main assumptions used in the calculation of the value-in-use, based on the projected economic parameters on the assessment date:

- (a) The expected contribution from the aircraft fleet is based on the Company's projections for 2019 and 2020 (less theoretical tax), 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.
- (b) The useful life of the aircraft is estimated based on the decommissioning date of each aircraft, and with respect to leased aircraft – their useful life is estimated based on 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.
- (c) The value-in-use is estimated for the Company's existing aircraft as of the Assessment Date. In view of the fact that some of the Boeing 787 airplanes which were purchased and leased by the Company (see c. below), have not yet been delivered as of the reporting date and the fact that the entry into service of future aircraft constitutes a material and irregular investment in the course of the Company's business, which will substantially change the nature of the projected cash flows from the Company's aircraft, including the revenue and expense mix, the cash flows that are expected to be generated by the future aircraft, including the projected investment in their procurement and entry into service have not been taken into account. However, if the Company had also taken into account, in calculating the projected cash flows from its aircraft fleet, the estimated cash flows from the use of all Boeing 787 aircraft (including those that have not entered into service as of the Assessment Date), the value-in-use would have exceeded the actual value-in-use, mainly due to the long period of service estimated for these airplanes (25 years), in comparison to the short period of service of the aircraft included in the value-in-use assessment, which are expected to be decommissioned over the next few years, and given the operating efficiency of the new aircraft.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 9 - Aircraft, flight equipment, other fixed assets and intangible assets (cont.):

b. Accounting policy for amortization and impairment testing of the Company's aircraft and flight equipment (cont.):

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

- (d) The operating income is based on the projected flight hours of these aircraft, according to their planned schedule, taking into account the growth in revenue per flight hour in the years 2019 and 2020 at an average rate of 1.3%. It is noted that as of 2021 no assumption has been made with regard to revenue growth. The expected growth in revenue per flight hour during those years will result from the increase in flight seats due to re-configuration of the 777 and 737 aircraft fleets, a process that was approved by the Company's board of directors and has in fact commenced, including contracts with suppliers and various payments. It is noted that the estimated total investment has been deducted from the contribution during the relevant years, in calculating the value-in-use. In addition, the growth rate is positively affected by the change in the pricing model for European flight routes. Growth was also assumed to be affected by the rise in return per passenger driven by the natural growth in the aviation market and the adjustment of prices in line with change in economic parameters, such as an increase in jet fuel prices known as the time, and product improvement due to seat overhauls in the existing aircraft fleet and the entry of new aircraft.
- (e) The direct expenses taken into account in the forecast include fuel costs, aircrew wages, fees, catering, cargo expenses and other direct operating expenses. Fuel prices are determined based on the fuel curve during the years 2019 and 2020 which was known on the date of calculation, and taking into account the Company's hedge policy, based on the Company's projected flight schedule for 2019-2020 and an increase in some of these costs. Note that direct expenses also include agent fees which, in the Company's opinion, will be positively affected by the cancellation, as of June 1, 2019, of current agent fees, as part of the change in the agent compensation model.
- (f) Indirect expenses that were taken into account include flight costs which are not capitalized directly, including wages (except for aircrew salaries which are included in the direct operating expenses). The Company assumed that the amount of indirect expenses will not change materially compared with 2018.
- (g) The Company assumed a saving in expenses due to efficiency measures applied to manpower and other issues, among others, a change in the flight operating model and the efficiency related to the 787 aircraft, in line with the Company's plans.
- (h) The shekel-dollar exchange rate is based on the exchange rate in effect close to the Assessment Date.
- (i) The average weighted cost of capital, after tax, of 7.7%, which is equivalent to a pre-tax cost of capital of 9.2%.

The calculation shows that that the recoverable amount exceeds its depreciated cost in the Company's financial statements. Accordingly, no provision for impairment loss was recorded.

In addition, as of December 31, 2018, there has been no change in the estimated contribution, which would indicate an additional indication of impairment, in relation to the contribution used for the calculation made as of the above Assessment Date.

- (4) Regarding critical estimates and material accounting judgments that were used to determine the value of assets in the financial statements, see note 2(c)(4) and note 2(c)(5), above.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 9 - Aircraft, flight equipment, other fixed assets and intangible assets (cont.)**c. Procurement plan for the acquisition and lease of 787 wide-body aircraft:**

The Company has signed commitments for the purchase and leasing of 16 Dreamliner aircraft, consisting of 9 leased aircraft, 8 of which are Boeing 787-9 aircraft (of which 4 aircraft have been received by the financial conditions statement date and an additional aircraft subsequent to the financial conditions statement date) and a Boeing 787-8 aircraft (for which the Company has entered into a Sale and Lease Back agreement) and 7 owned aircraft (4 Boeing 787-9 aircraft (of which the Company received 3 aircraft by the financial position statement date) and 3 Boeing 787-8 aircraft.

Regarding the leased aircraft, it is noted that all leases (including the one under the sale and release agreement) are for periods of 12 years. For some of the aircraft, the Company has early exit options after a period of 10 years, subject to prior notification and payment of exit fees, pursuant to the terms and conditions of each agreement.

Below are dates of delivery of the aircraft received as of December 31, 2018, as well as the expected delivery dates of aircraft not yet received:

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
787-8	Ownership	-	-	1	2	3
		<u>2</u>	<u>5</u>	<u>7</u>	<u>2</u>	<u>16</u>

* One of the aircraft was received subsequent to the financial position statement date.

** Sale and Lease Back.

The estimated cost of the procurement transaction is USD 1.3 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.

In respect of owned aircraft which are included in the procurement plan, by the financial position statement date, the Company paid a total of USD 337 million. Regarding loans provided to the Company for the procurement transaction see note 13 below. As for the Company's outstanding liabilities in respect of the acquired aircraft as well as the payment of minimum leasing fees under these lease agreements, see note 13(e) below. Regarding the estimated implications of IFRS 16 "Lease", see note 2(e)(2) above.

The original procurement plan and changes therein:**(1) Aircraft acquisition:**

On October 29, 2015, El Al signed an agreement with the Boeing Company for the acquisition of 4 new 787-9 Dreamliner aircraft and 5 new 787-8 Dreamliner aircraft ("the Purchase Agreement"). In November 2018, the Company informed Boeing that it cancelled the purchase of one of 787-8 aircraft as detailed in section 3 below, pursuant to the purchase agreement. In addition, the Company was granted options for the acquisition of up to 13 Boeing 787 aircraft ("the Option Aircraft"), for which the Company has a right of conversion into other 787 model aircraft.

(2) Aircraft leasing:

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

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

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

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

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

(3) Sale and Lease Back:

In addition, in September 2016, the Company signed agreements with a foreign company pursuant to which two of the five 787-8 aircraft purchased by the Company as stated in section 1 above, would be sold to the foreign company upon their delivery from Boeing and leased back by El Al (Sale and Lease Back). It is noted that El Al has the right to terminate the Sale and Lease Back transactions upon the occurrence of certain conditions, as stipulated in the Agreement and subject to prior notice to the lessor. As aforesaid, in November 2018, the Company informed Boeing that it was cancelling the acquisition of one Boeing 787-8 aircraft, which was purchased as part of the aforementioned procurement plan and accordingly informed the foreign company with which it entered into a Sale and Lease Back Agreement, that it cancelled the transaction for said aircraft.

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

During the fourth quarter of 2017, Rolls Royce informed the Company of restrictions enacted during the production of Trent-1000 TEN engines, which the Company purchased as part of the procurement plan. These are mainly regulatory restrictions relating to engine parts that may have to be replaced sooner than planned. During 2018, Rolls Royce told the Company that some of the new restrictions had been curtailed. In its notice, Rolls Royce stated that it is exploring solutions for resolving and limiting the remaining restrictions and will advise the Company of any possible solutions.

In addition, two Dreamliner 787-9 aircraft which the Company received in 2017 were equipped with the Rolls Royce Trent-1000 Pack C engines instead of the new Trent-1000 TEN model, due to failure to receive regulatory licensing for the Trent-1000 TEN engines upon the delivery of these aircraft. By February 2019, subsequent to the financial position statement date, Rolls Royce had replaced the four engines with the new Trent-1000 TEN model.

In addition, in February 2019, subsequent to the financial position statement date, the Company completed the purchase of a second reserve engine from Rolls Royce for its Dreamliner aircraft fleet. Regarding financing received for the purchase of the engine, see note 13(b).

It is noted that according to information given to the Company from Rolls Royce and aircraft manufacturer Boeing, there are global delays in the supply of new Trent-1000 TEN engines for the new Boeing 787 aircraft. So far, the Company received the 787-9 aircraft as scheduled. Insofar as the aforesaid delays and restrictions continue, this could impact the receipt of additional aircraft on time.

e. Decommissioning of aircraft and engines in the 747-400 and 767-300ER fleets.

(1) During 2018, the Company sold a Boeing 767-300ER aircraft with its engines as well as additional engines that also served Boeing 747-400 aircraft for a total consideration of USD 9.3 million, in respect of which the Company recognized a capital gain of USD 6.4 million. Likewise, in 2018 the Company sold a Boeing 747-400 aircraft, which was decommissioned during 2017 for an immaterial amount price and capital gain.

(2) In January 2019, subsequent to the financial position statement date, upon the decommissioning of the Boeing 767-300ER aircraft, this fleet has been taken out of service in its entirety. See note 10 (b) regarding a provision for onerous contract (part of which was recognized in 2018 upon the decommissioning of several of the leased aircraft).

(3) The Boeing 747-400 aircraft fleet will be taken out of service in 2019.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 9 - Aircraft, flight equipment, other fixed assets and intangible assets (cont.)**e. Decommissioning of aircraft and engines in the 747-400 and 767-300ER fleets (cont.):**

- (4) In March 2018, a Germania airline plane collided with a leased 767-300ER jet operated by El Al on the Ben Gurion Airport tarmac. As a result of the collision, the aircraft sustained damage and was subsequently grounded. Given the severity of the damage and the lengthy period required to repair the aircraft, the Company decided, with the consent of the lessor and the insurance companies, to exchange the repair of the damage with payment from the insurers and terminate the jet's lease agreement in June 2018, ahead of the scheduled termination date in December 2020. In July 2018, an agreement regarding the aforesaid was signed between the parties. As a result, the Company received a net amount of USD 6.9 million which is presented under "Other Income".

f. Depreciation of other fixed assets and intangible assets:

The balance of other fixed assets of the Company is depreciated by the straight line method over the expected useful life of the different assets or, in the case of leasehold improvements – over the useful life or the remaining lease period of the relevant asset, whichever is shorter.

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

	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>

- (1) This balance mainly includes 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:**

When signing a lease agreement, 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 for the signing of agreements for the leasing of Boeing 787 aircraft, see note 9(c)(2) above.

As of December 31, 2018, the Company leases 17 aircraft. The remainder of the lease terms range between one year and 12 years. Pursuant to agreement for the leasing of Boeing 737-800 aircraft, the Company pays the lessors a fixed monthly sum, with an additional amount paid for maintenance reserves, which are mainly derived from the extent of using the aircraft, which will be used by the lessor to finance any future repair of the aircraft. Pursuant to agreements for the leasing of Boeing 787-900 aircraft, the Company is not required to pay for a maintenance reserve. The Company makes provisions for the future repair of aircraft based on the estimated costs of works and spare parts under contractual obligations to the lessors with regard to aircraft maintenance.

In addition, the Company's lease agreements also include leases for additional structures and facilities, including contracts with the Airport Authority, and vehicles that are leased by the Company and its subsidiaries.

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 lease period, the Company recognizes expenses for minimal leasing fees on a straight line basis for the duration of the lease.

Regarding IFRS 16 "leases", see note 2(e)(2) above.

b. Amounts recognized as expense for a lease in profit and loss:

	For the year ended December 31		
	2018	2017	2016
	USD thousands		
Payment for the lease of aircraft and engines (1) (2)	70,870	57,269	54,340
Other leases	25,083	23,356	19,514
	<u>95,953</u>	<u>80,625</u>	<u>73,854</u>

(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).

(2) Leasing expenses include a provision for onerous contract, for the leasing of Boeing 767-300ER aircraft which have been decommissioned prior to expiry of the lease, in the amount of USD 7.8 million (see note 9(e) regarding the decommissioning of this fleet). In the first quarter of 2019, subsequent to the financial position statement date, upon the retiring from service of the last of these aircrafts, the Company will recognize an additional provision for an onerous contract in the amount of USD 4.0 million.

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

Regarding details of payments for future minimum leasing fees in respect of the Company's operating leases, including leasing of Boeing 787 aircraft, which have not yet been commissioned by the Company, see note 13(e) below, as part of the Liquidity Risk Note.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 11 - Accounts payable**Current liabilities:**

	As of December 31	
	2018	2017
	USD thousands	
Airport taxes payable	38,449	36,433
Payables in respect of foreign companies' unrealized flight segments (1)	14,082	13,079
Government institutions	12,773	-
Interest payable	4,324	2,324
Deposits received in respect of passenger groups	2,142	1,934
Provisions for future repairs of leased aircraft (see note 10(a))	13,934	-
Other payables	15,963	14,303
	<u>101,667</u>	<u>68,073</u>

(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. See Accounting Policy Note 2(d)(4).

Non-current liabilities:

	As of December 31	
	2018	2017
	USD thousands	
Credit balances in respect of average leasing fees	3,348	1,254
Provisions for future repairs of leased aircraft	7,539	472
Other	1,996	4,010
	<u>12,883</u>	<u>5,736</u>

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

- 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 a net basis, meaning that the Company collects the proceeds from the transportation of passengers, transfer to the other airline its share of the proceeds, and recognizes revenue for the difference between them. Airfreight revenues are recognized on a gross basis, meaning that the sale to the customer is recognized as income in its entire amount, while payment to the other airline company is recognized as an expense, since in these type of transactions, unlike passenger flights, the Company is also the main supplier for flight segments which are carried out by other airline companies.

Sales of flight tickets which entitle the Company's customers to flight points, under the Frequent Flyer Club, which can be converted to flights (or other products) on a later date separated into performance obligations, while the payment received from the customer is allocated to the flight component and the points component, based on the theoretical price of flight points which is 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. 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.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 12 - Unearned revenue from flight tickets and Frequent Flyer Club points (cont.):**b. Current liabilities:**

	As of December 31	
	2018	2017
	USD thousands	
Ticket sales	*225,641	293,291
In respect of frequent flyer points	85,124	69,035
	<u>310,765</u>	<u>362,326</u>

* Regarding a decrease of USD 47.2 million following the application of IFRS 15, see note 2(d)

c. Non-current liabilities:

	As of December 31	
	2018	2017
	USD thousands	
In respect of frequent flyer points	<u>32,296</u>	<u>34,597</u>

d. Frequent Flyer Club – entry into new agreements with credit card companies:

On December 11, 2018, Company entered into a letter of principles with Diners and Visa CAL ("the Credit Card Companies") for the issue and operation of branded credit cards ("the Agreement" or "the Letter of Principles") for a period of 10 years commencing from September 1, 2019, with a mutual termination right for each of the parties after 7 years ("the engagement period"). In addition, the board of directors approved the signing of a letter of principles with Mastercard, based on a binding letter of intent send by the latter.

Pursuant to the Agreement, the Credit Card Companies will issue to the members of the Frequent Flyer Club, branded credit cards issued by Mastercard and/or Diners combined with Mastercard. The Credit Card Companies will exclusively issue branded "Bronze" credit cards as well as branded "Premium" credit cards to high-end customers who will be given a preferred value proposal without exclusivity. The branded credit cards will provide their holders with a unique value proposal in the form of numerous benefits in line with the type of card and the scope of activity therein.

It was agreed that the Credit Card Companies and Mastercard will pay the Company a one-off signing bonus in the amount of NIS 125 million, most of which was paid in February 2019, subsequent to the financial position statement date. According to the Company, half of the bonus is expected to be recognizes in the Company's financial statements for a period of 18 months after the Agreement comes into effect, and the remaining amount will be recognized over a period of the six subsequent years.

The Company will be required to repay an immaterial amount to the Credit Card Companies if the Company exercises its early termination right after a period of 7 years, or in the event of early termination of the engagement period due to a fundamental breach by the Company.

In addition, the Company will be granted a "Phantom" option which will provide the Company with economic rights in CAL (equivalent to 8.75% of an increase in CAL's value) or Diners (equivalent to 35% of an increase in Diners' value). The option may only be exercised upon the sale of issue of any of these companies, in accordance with the terms stipulated in the Agreement in respect thereof and shall be settled in cash.

In addition, the Company will be entitled to the payment of royalties from the Credit Card Companies for the use of the branded credit cards, which will derive from revenues from the different activities of the branded credit cards, concerning the distribution of income between the parties in respect of interchange fees on transactions carried out by the credit cards, in respect of loans on the credit cards, in respect of card fees collected from the holders and in respect of income from foreign currency conversion. Upon the occurrence of certain conditions, the Company will be entitled to continue receiving royalties even after the end of the engagement period, in relation to income from loans taken on these credit cards.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 12 - Unearned revenue from flight tickets and Frequent Flyer Club points (cont.):

d. Frequent Flyer Club – entry into new agreements with credit card companies (cont.):

In February 2019, subsequent to the financial position statement date, the Company was paid an advance in the amount of NIS 60 million on account of some of the aforementioned royalties, which will be offset in its entirety during the first 7 years of the engagement period, solely from current royalty payments. In addition, the Company may receive special royalties from the Credit Card Companies, conditional on obtaining predetermined activity goals. The Letter of Principles came into effect in March 2019, subsequent to the financial position statement date, following the receipt of an opinion (self-assessment) pursuant to which the Agreement is consistent with the provisions of the Economic Competition Law. It was agreed that once the Letter of Principles comes into force, it will be binding upon the parties for all intents and purposes. To the extent that a more detailed agreement is signed between the parties, it shall replace the Letter of Principles.

In addition, the Company decided to extend the agreement with Poalim Express Ltd. ("**Poalim Express**") and on January 23, 2019, subsequent to the financial position statement date, it entered into an agreement with Poalim Express regarding the issue and operation of branded "Premium" credit cards to members of the Company's Frequent Flyer Club. The agreement is not exclusive and will apply for a period of 7 years commencing from September 1, 2019, subject to the parties' cancellation rights under define circumstances.

Pursuant to the agreement, Poalim Express will issue banking and non-banking Premium American Express credit cards. The premium branded credit card will be issue to high-end customers that meet certain eligibility conditions and will provide its holders with a unique and preferred value proposal, by means of several benefits, most of which are based on the extent of activities carried out using the card. It was agreed that Poalim Express will pay the Company a one-off bonus for signing the agreement. In addition, the Company will be entitled to the payment of royalties from Poalim Express, depending on the extent of use of the Premium branded credit cards. The agreement, among others, includes provisions with regard to the marketing and promotion of Premium branded credit cards, including marketing budgets from Poalim Express. The agreement further stipulates that all the obligations applicable to the credit card issuer, operator and settler under the law, shall apply to Poalim Express.

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

* Including a balloon loan totaling USD 59 million used to finance Boeing 777-200 aircrafts, which the Company plans to spread over additional periods.

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

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	-	19,250	-	-	19,250
Receipt of PDP loans	-	-	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
Total long-term loans	188,153	213,906	-	-	402,059

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 2018, 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 as part of its procurement plan (see note 9(c) above), which was received in March 2018. The financing is composed of a senior loan in the amount of USD 114 million, bearing a 3-month LIBOR plus a margin, to be repaid in quarterly installments over a period of 12 years 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 in quarterly installments over a period of 6 years 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 transactions.

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.

Upon receipt of said financing, the Company repaid a loan totaling USD 30 million which was used to finance the advance payment for the purchased aircraft.

- (2) In March 2018, 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(c) above), and which is expected to be delivered 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 LIBOR interest rate plus a margin, payable on a quarterly basis, and is to be repaid on the date of receipt of the aircraft by means of long-term financing. 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.

- (3) In June 2018 the Company signed an agreement with a foreign bank and with a Japanese company acting as an underwriter for Japanese investors, to receive financing in the amount of USD 145 million for the purchase of a Boeing 787-9 aircraft. This is the second airplane purchased by the Company and the fifth of the same model received by El Al as part of the procurement plan.

The financing is composed of a senior loan in the sum of USD 95 million, with a 3-month LIBOR interest rate plus margin for a period of 12 years, a junior loan in the sum of USD 21 million, with a 3-month LIBOR interest rate plus a margin, to be repaid over a period of 6 years from the date of receipt of the loan, and an additional loan in the sum of USD 29 million from the Japanese investors (hereinafter – "the financing"). The weighted interest spread for the financing deal is between 1% and 2%.

The structure of the financing is JOLCO (Japanese Operating Lease with a Call Option), pursuant to which ownership of the aircraft will be transferred to an SPC ("Special Purpose Company") in Japan. After a period of 10 years, the aircraft will effectively be owned by the Company, subject to repayment of the outstanding debt, for a pre-determined price of USD 52 million.

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 (cont.):

(3) Continued:

The financing is secured, among others, by a lien on the aircraft, assignment of the Company's rights in connection with the aircraft's insurance as well as the Company's rights in the agreement with the Japanese SPC, Boeing's warranty for the aircraft and Rolls Royce's warranty for the engines.

The agreement includes standard clauses for this type of transactions, such as an option for the foreign bank or the SPC to demand immediate repayment of the financing upon the occurrence of breach events by the Company. The loans do not include an undertaking to comply with financial covenants. The Company does not have an option to prepay the loan, except in cases of increased costs to the bank or a change in the tax system, which would be incurred by the Company pursuant to the terms of the financing, in the event of a breach by the Japanese SPC towards the foreign bank or the Company, subject to an additional payment which was agreed on in the financing transaction.

Upon receipt of the financing, as stated, the Company repaid a loan that was used to finance the advance payments for the aircraft, in the amount of USD 27.4 million.

- (4)** In August 2018, the Company signed an agreement with a local bank to finance advance payments for two Boeing 787-8 aircraft, which are expected to be supplied to the Company in November 2019 (the first aircraft) and December 2019 (the second aircraft).

The loans, each in the amount of USD 33 million in respect of each aircraft, were provided to the Company for the period ending November 30, 2019 for the first aircraft, and for the period ending December 31, 2019 for the second aircraft. The loan bears a floating LIBOR interest of LIBOR plus a margin payable on a quarterly basis, while each loan will be repaid on the date of receipt of each aircraft, among others, by means of long-term financing. As security for repayment of the loans, the Company assigned its rights in the aircraft, among others, to the local bank, pursuant to the purchase agreement with Boeing and the rights conferred by the agreement with Rolls Royce.

- (5)** In August 2018, the Company signed agreements with a foreign bank to receive a USD 125 million loan for the purchase of a Boeing 787-9 aircraft. This is third owned aircraft and the sixth of this model which the Company received in August 2018 as part of the procurement plan.

The loan bears a 3-month LIBOR plus a margin, with quarterly repayments over a period of 12 years from the date of receipt of the loan. The interest rate (margin) on the loan is between 0% and 1.00%. The loan was 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 UKEF guarantee ("United Kingdom Export Finance"), a government agency for the promotion of UK exports, as well as by a pledge on the aircraft, an assignment of the Company's rights in connection with the aircraft insurance on the aircraft, the Company's rights in the leasing agreement with the SPCE and a warranty provided by Boeing for the aircraft and Rolls Royce for the engines. The loan does not include an undertaking to comply with financial covenants.

In addition, the agreement includes customary clauses for this type of transaction, such as the lenders' option to call the loans due and payable upon the occurrence of breach events by the Company or in case the Company fails to fulfill its obligations pursuant to other agreements (cross default). The Company has a right to a full or partial prepayment of the outstanding loan, subject to additional conditions stipulated by the parties. Upon receipt of the said loan, the Company repaid an outstanding loan that was used to finance the advance payment for the purchased aircraft, in the amount of USD 27.6 million.

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 (cont.):**

- (6) In December 2018, the Company signed an agreement with a foreign bank to finance advance payment for two Boeing 787-8 Dreamliner aircraft, which are expected to be delivered to the Company in February 2020 (the first aircraft) and in March 2020 (the second aircraft). The loans, amounting to USD 43 million, were provided to the Company until the date of delivery of the aircraft. The loans bear a floating LIBOR interest rate plus a margin, to be paid in quarterly installments, where each loan is repaid on the date of delivery of each aircraft by means of long-term financing. To secure the payment of the loans, the Company assigned its rights in the aircraft, among others, to the foreign bank, pursuant to the purchase agreement with Boeing and any rights owed thereto under the agreement with Rolls Royce.
- (7) In March 2019, subsequent to the financial position statement date, the Company signed an agreement with a foreign bank to finance a reserve engine for the Boeing 787-9 aircraft, which were acquired as set forth in note 9(c) above. The loan, amounting to USD 18 million, was provided to the Company for a period of 10 years. The loan bears a floating LIBOR interest rate plus a margin, and will be repaid in quarterly installments.

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 securities, or prepay its outstanding bank loans in order to meet the required ratio. As of December 31, 2018, 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 31/12/2018 USD, thousand	Aircraft and reserve engines as collateral	Requirement for a ratio of outstanding balance to the value of collateral
Local bank (1)	83,229	Three 777-200 aircraft Three 737-800 aircraft One 737-900 aircraft	80%
Local banks	63,208	Two 737-900 aircraft	80%
Foreign banks	293,339	One 777-200 aircraft One reserve engine Two 787-9 aircraft	-
Foreign banks (2)	251,047	One 737-900 aircraft Two 777-200 aircraft Three 737-800 aircraft	-
Bonds issued by an SPC (3)	109,211	One 787-9 aircraft Four 737-900 aircraft	

- (1) A cross-default mechanism exists between the various loans of the same banking institution.
- (2) A cross-default mechanism exists between the loans provided by the different lenders and secured by EXIM or UKEF guarantees.
- (3) Loans taken to finance aircraft and were financed by bonds issued by SPCs that are not owned by the Company, and are secured by EXIM, which is a bank owned by the US government, with the source of the liability being principal and interest payments made to the SPC by the Company. If the bonds are not adequately repaid by the Company, and the EXIM collateral is realized, EXIM shall dispose of the pledged aircraft and repay the outstanding balance of the bonds. To the extent that the proceeds from the sale of the aircraft will be insufficient to cover the amount of the collateral, the Company will be required to repay the outstanding debt to EXIM. It is noted that there is a cross-default between these loans and the loans specified in comment (2) above.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 13 - Loans from banks and others (cont.)**c. Credit terms, collateral and debt to collateral ratio (cont.):**

It is noted that the Company is permitted to prepay most of the outstanding loans as of December 31, 2018, 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.

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	
	2018	2017	2018	2017
	USD thousands		USD thousands	
Long-term loans at fixed interest	196,347	234,167	188,013	225,646

(1) The fair value of the loans is calculated by discounting future estimated cash flows using an interest rate of 3.33% as of December 31, 2018 (as of December 31, 2017: 2.92%), which is customary for loans with similar characteristics. (Level 2 - based on observable data)

e. Liquidity risk:

The following table details the Company's contractual payment schedule for the purchase of fixed assets, loan principal and interest payments as well as minimum leasing fees for aircraft and other leases. The table was prepared based on the undiscounted cash flows, according to the contractual date on which the Company is required to repay its liabilities. As for derivative financial instruments, see note 18 below.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024 and thereafter	Total
	USD, million						
Future liabilities for aircraft and engines not yet delivered as of the report date							
Future payments	311	180	-	-	-	-	491
Repayment of loans to finance PDP loans	91	63	-	-	-	-	154
Receipt of long-term loans (1)	(392)	(232)	-	-	-	-	(624)
Total	10	11	-	-	-	-	21
Installments of outstanding balance of loan principals as of the report date	*169	94	81	64	65	327	800
Loans not yet received as of the report date, see above	5	35	40	40	41	354	515
Total payments of outstanding loans taken to finance aircraft	174	129	121	104	106	681	1,315
Payments that will be included in the statement of income and therefore included in cash flow from operating activities							
Interest payments on outstanding loans as of the report date	29	24	20	17	14	43	147
Interest payments on loans not yet received as of the report date	3	14	14	13	12	44	100
Current payments of minimal leasing fees (2)	126	150	144	140	134	866	1,560
Total	158	188	178	170	160	953	1,807

* Of this amount, a total of USD 59 million is a balloon loan taken for the purchase of a Boeing 777-200 aircraft, which is expected to be redeployed by refinancing.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 13 - Loans from banks and others (cont.)

e. Liquidity risk (cont.):

- (1) That includes the receipt of long-term loans to finance the procurement plan, including proceeds from the sale of one of the aircrafts as part of the SLB transaction, as detailed in note 9 above.
- (2) Including leases of aircraft that have entered into service as of the financial position statement date as well as aircraft not yet entered into service, but for which lease contracts have been signed as detailed in note 9 above.

The repayment of the aforementioned liabilities is based on the Company's positive cash flow, which flows and is expected to flow from its operating activities in the business environment in which it operates. The continued procurement of the new widebody aircraft which, as of the statement date, have not yet been delivered, as detailed in note 9(c) above, is expected to scale back fuel consumption costs and maintenance expenses, open new destinations, increase the number of seats offered by the Company and improve the product for its customers. In management's opinion, these factors are expected to have a positive contribution on the Company's cash flow from operating activities. It is noted that lease payments and interest expenses in respect of the loans, are already included in the cash flow from operating activities². In addition, the Company (excluding its subsidiaries) has balances of cash and cash equivalents as well as available short-term deposits as of December 31, 2018, net of overdrafts, in the amount of USD 164.3 million. Subsequent to the financial position statement date, the signing bonuses received by the Company in respect of new agreements with the credit card companies, as detailed in note 12(d) below, are an additional source of funds, which enables the Company to meet its liabilities as set forth above.

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 in respect of a 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.

² Regarding the implementation of IFRS 16m see note 2(e) above

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 14 - Employee benefit liabilities (cont.):

a. Accounting policy (cont.):

(1) Post-employment benefits (cont.):

The assets of the various plans (such as a central severance pay 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 subsequently be reclassified to profit or loss.

(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 vacation 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 settled 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 to provide benefits, but 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.

(5) Regarding critical accounting judgments and 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:**

		As of December 31, 2018			As of December 31, 2017		
		Current liabilities	Non-current liabilities	Non-current assets	Current liabilities	Non-current liabilities	Non-current assets
Reference	Currency of the plan	USD thousands					
Short-term employee benefits:							
	Payroll, salaries and social benefits	Mainly NIS	64,594	-	-	66,057	-
Post-employment benefits:							
c	Benefit in respect of severance pay in Israel	NIS	-	9,817	66,902	-	5,362
d	Unused sick leave	NIS	-	33,258	-	-	38,584
e	<u>Pension funds for employees in the Company's overseas offices</u>						
	United States	USD	-	5,956	-	-	10,217
	England	GBP	-	7,665	-	-	7,837
f	Benefits for retirees	NIS	-	12,132	-	-	13,070
g	Other post-employment benefits	NIS	-	6,745	963	-	6,545
Other long-term employee benefits:							
i1	Liability for vacation and rest days*	NIS	44,733	-	-	48,799	-
i2	Other long-term benefits	NIS	-	3,990	-	-	4,428
Severance benefits:							
j	Voluntary retirement programs	NIS	-	(569)	-	-	1,192
Total in the statement of financial position			109,327	78,994	67,865	114,856	87,235
							71,558

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

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.

Regulation of retirement payments and severance pay of Company employees:

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

Defined deposit plan:

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

Defined benefit plan:

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

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

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

Since the Company did not make provisions for severance pay with a provident fund until January 1983, and as of January 1983 severance benefits were paid to retired employees (also for periods prior to the start of said provisions) from the money accrued in the provident funds for severance pay, prior to the date of the Company's privatization, 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 deposit with the funds, and which is connected to the eligibility of workers who were employed by the Company in 1982 and who continued to be employed in June 2003 ("the Eligible Employees"). Under this agreement, the Company opened central compensation funds to which the State and the Company transferred the immediate proceeds that they received from the sale of securities in the pursuant to the 2003 Prospectus, including consideration of the exercise of the options issued by the State and the Company within the prospectus.

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 32.8 million (as of December 31 2018, 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 lawsuit filed against the Company by the Ministry of Finance regarding the refund of excess money transferred to the compensation fund, in light of profits the State claims accumulated for them, see Note 15(b)(22).

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

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

(3) Retirement bonus to veteran pilots

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

(4) Managers and senior officers:

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

(5) The financing policy:

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

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 14 - Employee benefit liabilities (cont.)

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. In addition, other benefits include the severance pay liabilities of the Company's 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 425 thousand in 2018. The subsidiary's share in the non-funded liabilities of the plan is USD 14.8 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, 2018:						
Current service cost	7,272	1,786	570	221	806	10,655
Cost of interest	1,997	891	2,323	453	228	5,892
Return on the plan's assets based on the discount rate	(3,368)	-	(1,859)	-	(134)	(5,361)
Real return transferred from severance pay to benefits pension	23	-	-	-	-	23
Exchange rate differences	4,837	(2,901)	(459)	(819)	(236)	422
Other changes	-	(14)	-	(2)	19	3
Total	10,761	(238)	575	(147)	683	11,634
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 discount rate	(4,587)	-	(1,899)	-	(132)	(6,618)
Real return transferred from severance pay to benefits pension	34	-	-	-	-	34
Exchange rate differences	(1,131)	586	(1,254)	85	42	(1,672)
Other changes during the period	-	-	-	-	114	114
Total	(1,127)	3,628	119	535	718	3,873

Expenses in respect of defined benefit plans included in the following sections in the profit and loss statement:

	For the year ended December 31		
	2018	2017	2016
	USD thousands		
Operating expenses (see also section c(3) above)	10,481	10,665	3,110
Selling expenses	328	298	217
Administrative and general expenses	825	751	546
Total	11,634	11,714	3,873

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, 2018					
	Severance pay in Israel	Unused sick leave	Benefits for retirees	Pension funds***	Other benefits	Total
	USD thousands					
Transaction in the present value of the commitment						
Opening balance – present value of the commitment	84,623	38,584	13,070	74,817	9,764	220,858
Current service cost	7,272	1,786	221	570	806	10,655
Cost of interest	1,997	891	453	2,323	228	5,892
Actuarial gains*	(1,231)	(2,245)	(201)	(4,857)	(281)	(8,815)
Benefits paid	(12,827)	(2,843)	(590)	(3,289)	(513)	(20,062)
Changes in exchange rates	(6,217)	(2,901)	(819)	(1,233)	(448)	(11,618)
Other changes	-	(14)	(2)	-	19	3
Closing balance - present value of the commitment	73,617	33,258	12,132	68,331	9,575	196,913
Change in the fair value of the plan's assets						
Opening balance - fair value of the plan's assets	149,836	-	-	56,763	4,202	210,801
Return on the plan's assets using the discount rate in effect	3,368	-	-	1,859	134	5,361
Re-measurement for the difference between actual return on the plan's assets and the return calculated using the discount rate	(672)	-	-	(4,325)	(249)	(5,246)
Contributions by the employer**	1,221	-	-	4,476	16	5,713
Benefits paid	(11,974)	-	-	(3,289)	(98)	(15,361)
Real return transferred from severance pay to benefits pension	(23)	-	-	-	-	(23)
Changes in exchange rates	(11,054)	-	-	(774)	(212)	(12,040)
Closing balance - fair value of the plan's assets	130,702	-	-	54,710	3,793	189,205
Average duration of commitment (in years)	8.0	8.7	17.6			
Discount rate in percentage	3.15	3.2	3.73-4.64			
Sensitivity analysis for 1% increase in the discount rate	(2,524)	(2,320)	(2,076)			
Sensitivity analysis for 1% decrease in the discount rate	2,852	2,685	2,076			

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

** The Company's estimate for deposits in 2019 is USD 4.4 million

*** The discount rate for pension funds in the US is 4.17% and for pension funds in the UK is 2.6%

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	Benefits for retirees	Pension funds	Other benefits	Total
	USD thousands					
Transaction in the present value of the commitment						
Opening balance – present value of the commitment	81,490	35,119	8,378	69,960	7,945	202,892
Current service cost	8,600	1,997	325	550	721	12,193
Cost of interest	2,785	1,046	375	2,544	247	6,997
Actuarial losses*	1,096	127	3,869	2,941	540	8,573
Benefits paid	(17,952)	(3,535)	(603)	(3,061)	(434)	(25,585)
Changes in exchange rates	8,712	3,830	726	1,883	469	15,620
Other changes	(108)	-	-	-	276	168
Closing balance – present value of the commitment	84,623	38,584	13,070	74,817	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 pension	(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			

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

- The projected rate of increase in wages is between 4.5% and 5.5%. 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 13.4 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 1.1% and 4.4%, depending on the age of the population (with no change from 2017).

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 effects 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, 2018:		
Opening balance	48,799	4,429
Amounts recognized in profit and loss for defined benefit plans		
Current service cost	39,093	186
Cost of interest	1,208	128
Exchange rate differences	(3,491)	(306)
Actuarial losses (gains)*	(2,322)	2
Total	34,488	10
Benefits paid	(38,554)	(449)
Closing balance	44,733	3,990
Average duration of the commitment (in years)	8.5	11.7
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 (gains)	5,443	(51)
Total	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
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 gains	(54)	(260)
Total	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

* The actuarial gain is mainly attributable to the increase in the discount rate

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 profit and loss items:**

	For the year ended December 31		
	2018	2017	2016
	USD thousands		
Operating expenses	27,694	35,154	25,478
Selling expenses	1,931	2,452	1,777
Administrative and general expenses	4,863	6,173	4,474
Total	34,488	43,779	31,729

k. Early retirement plans:

	As of December 31	
	2018	2017
	USD thousands	
Commitment in respect of retirement plans	3,502	4,605
Plan assets used to finance commitment	(4,071)	(3,413)
Net commitment (asset)	(569)	1,192

L. Additional information:**(1) Agreement with the pilots**

On October 29, 2018, an agreement was signed between the Company, the Workers' Representatives and the New Histadrut (General federation of Labor in Israel), giving effect to the agreements reached with the pilots. The agreement will come into force on November 1, 2018 and will be valid until October 31, 2024 ("the Agreement" and "the Agreement Period", respectively). Negotiation were driven by the Company's need to improve its operational efficiency adjust the pilots' work practices, in view of the Amendment to the Aviation Regulations (Operating Aircrafts and Aviation Rules), 1981 ("the Regulations"), which was published on May 10, 2016 and came into effect on October 29, 2018 ("the Amendment to the Regulations"). The Amendment to the Regulations has adopted the Flight Time Limitations (FTL) Regulations, which have also been implemented by the US aviation authorities, and stipulate rules for pilots' rest in order enhance flight safety. The agreement established mechanisms to enable operational efficiency amid new aviation regulations and benefits – both for the Company and its pilots, and is expected to streamline operations and promote business growth while complying with the requirements of the Amendment to the Regulations, as well as improve the pilots' working conditions. The Agreement also stipulates arrangement with regard to pilots' compensation, including a budget framework mechanism limiting pilots' salary increases, arrangements regarding the cancellation of certain variable wage components (such as different compensations for flight activity) in return for raising the basic salary, arrangements for grossing up salaries, establishing an incentive mechanism encouraging pilots to comply with their personal flight plans and a mechanism for profit-based bonuses and wage increases. The agreement further stipulates an agreed quota regarding "wet leases" of Company aircraft, a dispute settlement mechanism, pilots' commitment for industrial peace for the duration of the agreement and other conditions. The agreement was approved by the Company's board of directors, the Workers' Representatives and the New Histadrut, following approval by a majority of the Company's pilots.

It is noted that the Agreement does not have a material impact on the balance of employee benefit liabilities, mainly owing to adjustment mechanisms which exclude the basic wage increases addressed by the Agreement, for purposes of calculating employee benefit liabilities.

- (2)** For information regarding current liabilities in respect of employee benefits provided to key managerial personnel, see note 22(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 2c(2).

As of December 31, 2018, legal claims have been filed against the Company in the amount of USD 1,325 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 18.6 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 in respect of dispute over surplus in eligible employees' severance pay fund *	Other provisions	Total
	USD thousands	USD thousands	USD thousands
Balance as of January 1, 2017	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
Additional provisions recognized (including adjustment of existing provisions)	-	3,213	3,213
Amounts that have been used and cancelled during the year	-	(22,671)	(22,671)
Effect of the exchange rate	(686)	(309)	(995)
Balance at December 31, 2018	8,740	9,813	18,553

* 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:**

The following table details the main class action lawsuits filed against the Company:

No.	Date of claim	Type of claim/ jurisdiction	Subject matter	Amount claimed	Status	Accounting effects
1	February 2013	Motion for class certification / district or central court	The class certification motion concerns an allegation of wide-scale global restrictive arrangement to coordinate various elements of cargo shipping prices, especially with respect to added fuel and added security components. The motion was also filed against British Airways, Lufthansa and Swiss Air.	NIS 473 million	The evidentiary proceedings in the case have concluded and the parties are now awaiting the court's decision regarding the certification motion.	The company recognized a provision, based on management's assessment and based on the opinion of its legal counsel.
2	April 2014	Class action / Jerusalem District Court	The motion argues that customers who purchased flight tickets on the Company's website did not receive information on conditions for altering and cancelling flight tickets as required by law, and that the Company failed to meet the terms of changing and cancelling airline tickets, but rather operated in accordance with different terms that had not been revealed to them.	NIS 160-523 million (personal claim amount – NIS 774)	In March 2016, the Jerusalem District Court certified the claim as a class action. According to the decision, the class of plaintiffs was defined as buyers of plane tickets through the Company's website alone (and excludes purchasers on alternative channels) who did not receive the necessary information regarding the change and cancellation of plane tickets as required by the law and regulations, who requested to change or cancel the purchased plane tickets, and who were not allowed by the Company to do so or had to pay a penalty to the Company for the said change or cancellation, of which they had not been notified in advance, and which is not considered to be reasonable cancellation or service fees. The Company filed a motion for leave to appeal, which was rejected on July, 2016. The parties were referred to an arbitration process, following which they signed a settlement agreement which was submitted to the court for approval.	The Company recognized a provision which represents the understanding in the settlement agreement.

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.):**

The following table details the main class action lawsuits filed against the Company (cont.):

No.	Date of claim	Type of claim/ jurisdiction	Subject matter	Amount claimed	Status	Accounting effects
3	January 2015	Motion for class certification / district or central court	According to the certification motion the respondents are in breach of their obligation pursuant to the Disabled Persons' Equality Law, to operate a hearing accessory system in the Ben Gurion Airport	NIS 83.5 million (personal amount – NIS 500)	The plaintiff and the Company and other respondents in the proceedings signed a settlement agreement which was submitted to the court for approval	The amount specified in the settlement agreement is negligible
4	January 2015	Motion for class certification / district or central court	The certification motion concerns a failure by the Company to repay fees and/or port taxes collected by the Company from its customers on the flight tickets' charge date in cases where the passengers failed to take their flights	NIS 30.5 million (personal amount – NIS 183)	The hearing on the certification motion has ended and the parties now await the court's decision on the matter	The Company's management believes, based on the opinion of its legal counsel, that it is more likely than not that the complaint will be dismissed
5	April 2015	Class action/Tel Aviv District Court	According to the main claim in the motion, the Company unilaterally changed the terms of the Frequent Flyer Club in a number of aspects, all of which restricted the terms and conditions of the Club and caused substantial financial harm to the value of the points accumulated by the Class	NIS 1.3 billion (personal amount – NIS 7,300)	In November 2017, the Tel Aviv District Court granted the plaintiffs' class certification motion. 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. 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. At the same time, the parties began an arbitration proceeding which ended unsuccessfully in February 2019.	The Company recognized a provision, in line with management's estimates and based on the opinion of its legal counsel, in view of the approval of the class certification motion

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.):**

The following table details the main class action lawsuits filed against the Company (cont.):

No.	Date claim of	Type of claim/ jurisdiction	Subject matter	Amount claimed	Status	Accounting effects
6	February 2016	Motion for class certification / district or central court	The certification motion concerns several allegations in connection with El Al flights which, due to various constraints, were carried out in the framework of a "wet lease" arrangement (leasing an aircraft with its entire crew) with a foreign airline company	A personal amount of NIS 325	The Company filed its response to the certification motion and the proceeding is at the pre-evidentiary stage	The Company recognized a provision in line with management's estimates and based on the opinion of its legal counsel, in an amount reflecting the resources required to settle the claim
7	May 2016	Motion for class certification / Jerusalem District Court	According to the allegation in the motion, the prices of duty-free products sold by the Company on its airplanes, 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	Un-quantified	The parties filed a mutual motion to withdraw from the certification motion. Under the motion to withdraw, the Company had undertaken to replace the conversion rate from a sale exchange rate to the currency's exchange rate and to update it on a daily basis (except from Fridays, Saturdays and holidays). The parties also agreed on the payment of fees and compensation to the plaintiffs and their attorneys. On January 28, 2019, the court issued a verdict to grant the motion to withdraw, struck out the certification motion and dismissed the applicants' personal claim.	A provision was recognized in line with the motion to withdraw in an immaterial amount
8	August 2016	Motion for class certification / district or central court	According to the allegations 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	Un-quantified	The Company filed its response to the motion. Following a preliminary hearing on the class certification motion, the applicant filed a request to amend the certification motion. The parties are awaiting the court's decision with respect to the motion to amend.	The Company believes, based on the opinion of its legal counsel, 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.):**

The following table details the main class action lawsuits filed against the Company (cont.):

No.	Date of claim	Type of claim/ jurisdiction	Subject matter	Amount claimed	Status	Accounting effects
9	November 2016	Motion for class certification / Tel Aviv District Court	According to the motion, there are deliberate flight delays, since the salary agreements of the Company's pilots encourage them to extend the flights	A personal amount of NIS 3,000	The Company filed its response to the class certification motion. The court has requested the position of the regulatory body (the Ministry of Transportation – the Civil Aviation Authority) or any other appropriate body at the discretion of the Legal Counsel to the Government, regarding the subject matter. The regulatory body's position has not yet been submitted.	The Company believes, based on the opinion of its legal counsel, that it is more likely than not that the complaint will be dismissed.
10	December 2016	Motion for class certification / district or central court	According to 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.	NIS 92 million (personal amount – USD 45.6)	The Company filed its response to the class certification motion. A preliminary hearing has been scheduled.	The Company believes, based on the opinion of its legal counsel, that it is more likely than not that the complaint will be dismissed.
11	December 2016	Motion for class certification / district or central court	The certification motion alleges improper discrimination in the collection of membership fees for the "Matmid" frequent flyers club.	NIS 60 million	The Company filed its response to the class certification motion.	The Company believes, based on the opinion of its legal counsel, that it is more likely than not that the complaint will be dismissed.
12	February 2017	Motion for class certification / district or central court	According to the motion, whenever flights are cancelled or delayed, the Company acts in violation of the Aviation Services Law of 2012 and in breach of other contractual obligations. 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 entitlement to benefits, and customers of the Company that received a misleading response.	A personal amount of NIS 44,615	The Company filed its response to the class certification motion. The parties are currently conducting negotiations on the matter.	In respect of this claim, the Company recognized a provision, in line with management's estimate and based on the opinion of its legal counsel.

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.):**

The following table details the main class action lawsuits filed against the Company (cont.):

No.	Date of claim	Type of claim/ jurisdiction	Subject matter	Amount claimed	Status	Accounting effects
13	October and November 2017	Motion for class certification / district or central court	In November 2018 the plaintiffs filed a consolidated motion to certify a class action, claiming that in many cases the flight service experience is unfulfilling since passengers do not receive the entertainment services promised by the Company	NIS 70 million	The Company filed its response to the consolidated class certification 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
14	October 2017	Motion for class certification / Haifa district court	According to the motion, the Company and Diners Club Israel LTD, 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	NIS 300 million (personal amount – NIS 3,000)	The Company filed its response to the class certification motion. In addition, the Company filed a motion to dismiss the certification motion in limine. The court has not yet rendered its decision on the matter	The Company believes, based on the opinion of its legal counsels, that it is more likely than not that the complaint will be dismissed
15	October 2017	Motion for class certification / district or central court	The certification motion concerns various allegations that some aircraft seats have a limited recline	NIS 33 million (personal amount – NIS 577)	The Company filed its response to the class certification 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
16	February 2018	Motion for class certification / district or central 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	NIS 321 million (personal amount – NIS 11,250)	The Company filed its response to the class certification motion. A preliminary hearing has been scheduled	At this preliminary stage, the chances of the claim cannot yet be estimated

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.):**

The following table details the main class action lawsuits filed against the Company (cont.):

No.	Date of claim	Type of claim/ jurisdiction	Subject matter	Amount claimed	Status	Accounting effects
17	February 2018 / March 2018	Motion for class certification / district or central court	In February 2019, subject to specific conditions, the court granted to the two respondents that filed separate certification motions, to file an amended class certification motion claiming that the Company is charging an unlawful "security charge"	NIS 560 million (personal amount – NIS 145) as well as NIS 581 million (personal amount – NIS 226) prior to the consolidation of the motions	The amended class certification motion has not yet been filed	At this preliminary stage, the chances of the claim cannot yet be estimated
18	April 2018	Motion for class certification / the Tel Aviv Jaffa District labor Court	According to the motion, the Company's payment to its aircrew members and flight attendants, in foreign currency, which is defined by the Company as reimbursement of meals and lodging expenses ("per-diem payments"), constitutes wages rather than reimbursement of costs	NIS 205 million (personal amount – NIS 131,609)	The Company filed its response to the class certification motion. A preliminary hearing has been scheduled	At this preliminary stage, the chances of the claim cannot yet be estimated
19	January 2019 (subsequent to the financial position statement date)	Motion for class certification / district or central court	According to the motion, the Company allegedly calculates different and misleading take-off times in order to shorten its flight delay times in its records to deliberately avoid paying monetary compensation to the passengers	NIS 297 million (personal amount – NIS 3,080)	The Company is studying the motion and will submit its response to the court as request	At this preliminary stage, the chances of the claim cannot yet be estimated

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

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.):

Derivative claim:

20	November 2018	A motion to review documents prior to filing a class certification motion/ district or central court	At the request of the applicant, who holds 247 ordinary shares of the Company, the motion was filed following the criminal investigation launched against Mr Pinchas Ginsburg, a former director and shareholder of the Company, and the allegation that he used inside information, by virtue of his position and status in the Company, when entering into an agreement to sell a portion of his shares in the Company in July 2017	NIS 297 million (personal amount – NIS 3,080)	The Company is studying the motion and will submit its response to the court as request	At this preliminary stage, the chances of the claim cannot yet be estimated

In addition to the claims detailed in the table above, other class action certification motions have been filed against the Company in the total amount of NIS 72.5 million (USD 19 million). In respect of these motions, the Company did not recognize a provision in the financial statements

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 action cases that have been concluded:

During 2018 three legal proceedings in respect of class certification motions were concluded. These motions were filed with regard to failure to notify passengers about their entitlement for compensation in European Union countries, failure to meet the dates specified in the law for payment of monetary compensation to customer and with regard to compensation for external damages to luggage. The total amount claimed by these motions was NIS 52.5 million. The dismissal of the motions did not have a material impact on the Company's financial statements and they amounted to negligible amounts.

In February 2019, subsequent to the balance sheet date, the court issued a verdict granting the motion to withdraw from the case and dismissed the USD 40.5 million claim, in which the plaintiffs accused the Company of acting in breach of the Aviation Services Licensing Regulations (Transfer, Endorsement and Refund of a Travel Document in Scheduled Flights), 1983, by stipulating restrictive conditions in some of its plane tickets with regard to the transfer, endorsement or refund of the tickets. It is noted that the company did not recognize a provision in its financial statements with respect to this claim and did not incur any expense in respect of the motion to withdraw.

Details of other key legal proceedings:

- (21) In February 2013, the Company received a statement of claim in the amount of NIS 56 million, which was filed against it with the Tel Aviv District Labor Court by 130 security workers who, as alleged in the statement of claim, were/are employed by the Company as assistant security officers sent to various destinations as needed, for flight security duties. The plaintiffs asked the Court to issue a declaratory relief which will determine that the collective work agreement regulating the rights of workers at the Company applies to the plaintiffs and to order monetary remedies for the various salary components. The Company filed a statement of defense. In April 2016 the Company received an amended statement of claim pursuant to which, inter alia, the amount of the claim was quantified as NIS 86 million, the components of the claim were updated and the number of plaintiffs was now 126. In July 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.
- (22) In August 2014 a lawsuit was filed against the Company by the State of Israel – Ministry of Finance with the Central District Court, in the amount of NIS 58 million. The lawsuit deals with the State's demand for the restitution of funds transferred as consideration from the Company's securities to cover a deficit in the severance pay fund of the Company's employees as part of the Company's privatization in 2003. It is noted that the deficit, as defined in the Agreement, was fully covered in 2007 and there remained a surplus amount between the proceeds of issuances carried out by the Company and the State and the amount deposited in the central severance fund for "entitled employees," as described in the Company's financial statements (see Note 14c.(2)). It was further claimed that the Company received additional proceeds from the issue of options to Company employees, which was to be transferred to the aforesaid severance pay fund. Furthermore, the lawsuit includes an injunction for the provision of accounts regarding the severance pay fund and the claimed deficit.

Regarding a provision made regarding the surplus in the proceeds of the issuance, see note 14(c)(2) above. In line with management's estimates, based on the opinion of its legal counsels, 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).

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.):

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.

- (23) 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.
- (24) 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. In February 2018, 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 and in respect of daily allowance payments to the air crew in the years 2014-2017, a total amount of NIS 75 million (USD 21.8 million). The amounts were recognized as a provision in the financial statements for 2017 and paid in February 2018.

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

	Balance as of 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	(173,393)	13,602	653	(159,138)
Unutilized tax losses and benefits:				
Losses for tax purposes*	87,175	(15,270)	-	71,905
Total	(86,218)	(1,668)	653	(87,233)

* The balance of the Company's carryforward tax losses at the end of 2018 was USD 387.3 million. For the entire amount, the Company recognized a tax asset in its financial statements (at the end of 2017: USD 312 million).

** See note 2(d) regarding the effect of adopting IFRS 15 on the balance of deferred tax balances.

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		
	2018	2017	2016
	USD thousands		
Profit (loss) before income tax and before the Company's share of associated companies' profits (but incl. revaluation of Maman options)	(68,568)	7,774	91,815
Statutory tax rate	23%	24%	25%
Tax expenses (benefit) based on the statutory tax rate	(15,771)	1,866	22,954
Additional tax in respect of:			
Non-deductible expenses (see note 15(b)(24) above)	271	1,049	353
Adjustments for changes in tax rates	-	(347)	(11,140)
Other provisions	(81)	480	599
Total income tax (tax benefit) presented in the statement of income	(15,581)	3,048	12,766

c. Tax laws applicable to the Company:

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

d. Final assessments:

The Company has received tax assessments considered final up to and including the 2002 tax year. In addition, the Company has tax assessments which are considered final up to and including the 2013 tax year.

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, 2018 and 2017	1	1,000,000,000	1	495,719,135

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

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

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 17 - Capital and surplus (cont.):

b. The State's Special Share and the rights related thereto (cont.):

- 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 distributes dividends from time to time, at the discretion of the Board of Directors and subject to the Company's needs.

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

Note 18 - Derivative financial instruments and hedge accounting:

a. Management of financial risks and their origin:

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

The Company's board of directors is responsible for approving a market risk management policy and supervises the implementation of the policy through the Market Risk Management Committee. The 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.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 18 - Derivative financial instruments and hedge accounting (cont.):**a. Management of financial risks and their origin (cont.):**

As of December 31, 2018, the Company's derivative instruments are designated as cash flow hedges for accounting purposes. The hedging ratios are documented by the Company on the date of entry into the hedge transaction. The documentation identifies the hedging instrument, the hedged item, the hedged risk and the applied hedge strategy, and examines to what extent the strategy is consistent with the Company's hedging policy.

b. Accounting policy:

As of 2015, the Company has made an early adoption IFRS 9 (2013), and therefore the entry into effect of the standard in its entirety has not impact on the Company's accounting policy with respect to hedges. Accordingly, changes in the value of derivative financial instruments intended to hedge cash flows are first recognized in the statement of other comprehensive profit (and in the Company's equity) and are then charged to the profit and loss statement, with the projected hedged transaction listed in the profit and loss statement (for instance, the purchase of jet fuel). In particular, on the date of recognizing the results of the hedging transaction in the statement of income, the results of the jet fuel hedging transactions are recognized in operating expenses, while forward contracts for hedging against changes in the NIS/USD exchange rate are recognized in payroll expenses, which constitute the projected hedged transaction for these purposes.

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

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

c. Composition of derivative financial instruments in the statement of financial position:

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

* Reflects the nominal amount

	As of December 31, 2018				
	Contractual payment (receipt) date	Nominal amount	Current liabilities	Non- current liabilities	Total
		USD thousands			
Derivative financial instruments designated as hedged items:					
Jet fuel hedging transactions	1/19-12/20	146,987	(21,404)	(8,378)	(29,782)
Interest hedging transactions*	7/19-1/30	342,373	-	(2,369)	(2,369)
Exchange rate hedging transactions	2/19-8/19	167,045	(626)	-	(626)
Total assets for derivative financial instruments			(22,030)	(10,747)	(32,777)

* Reflects the nominal amount

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 (cont.):****As of December 31, 2017**

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 nominal amount

d. Jet fuel derivatives:

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

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

- 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, 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, 2018, the volume of the Company's hedging transactions, as approved by the committee, exceeded the maximum levels defined in the aforementioned policy, for the period of December 2019 – November 2020. As of the reporting date, the Company had commitments for the hedging of jet fuel prices at about 46% of the consumption expected in 2019 and 17% of the consumption expected for 2020.

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

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

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, 2018:**

	Effect on profit and loss for the year	Effect on other comprehensive income for the year	Total 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, 2018					16,640
Revaluation of transactions designated as hedging instruments for accounting purposes	-	(23,884)	(23,884)	-	(23,884)
Proceeds from transactions designated as hedging instruments for accounting purposes	24,751	(24,751)	-	24,751	(24,751)
Loss from premiums due to the expiry of derivatives designated as hedging instruments	(1,661)	1,661	-	-	-
Payment of premiums for hedging instruments	-	-	-	(2,213)	2,213
Total changes in jet fuel derivatives	23,090	(46,974)	(23,884)	22,538	(46,422)
Balance of jet fuel derivatives as of December 31, 2018					(29,782)
Potential effect of 15% increase / (decrease) in jet fuel prices on the fair value of derivatives at the end of the year (in USD millions)	-	(31.4)/31.4	(31.4)/31.4	-	31.4/(31.4)

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:**

	Effect on profit and loss for the year	Effect 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 effect 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)

e. Currency risk:

Most of the Company's income and expenses are in dollars, which is its functional currency. The Company is exposed to changes in the US dollar's rate compared to other currencies in which it has revenues and expenses, primarily in respect of payroll expenses paid in NIS in Israel. Accordingly, a change in the 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). Thus, a 10% decline in the exchange rate would lead to an expense of USD 3.5 million, due to the revaluation of balances in the statement of financial position. From time to time the Company reviews the need to use derivative instruments to reduce currency risk exposure.

According to its policy, the Company hedges up to 75% of its estimated cash flow exposure to the NIS for the year ahead. The extent of the hedging is determined at management's discretion. As at December 31, 2018, the Company hedged, on average, 22% of the estimated cash flow exposure to the NIS in 2019. In 2019, the Company revised its hedging policy, by determining minimum hedging ratios for the estimated cash flow exposure to the NIS as follows: 40% for the next 3 months, 30% for months 4-6 and 15% for the months 7-9, on a monthly basis.

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

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, 2018:**

	Impact on profit and loss for the year	Impact on other comprehen sive 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, 2018					-
Revaluation of transactions designated as hedging instruments for accounting purposes	-	(3,978)	(3,978)	-	(3,978)
Payment of transactions designated as hedging instruments for accounting purposes	(3,352)	3,352	-	(3,352)	3,352
Total changes in exchange rate derivatives	(3,352)	(626)	(3,978)	(3,352)	(626)
Balance of exchange rate derivatives as of December 31, 2018					(626)
Potential effect of 10% increase / (decrease) in the exchange rate on the fair value of derivatives at the end of the year (in USD millions)	-	(12.8)/10.5	(12.8)/10.5	-	12.8/(10.5)

For the year ended December 31, 2017:

	Effect on profit and loss for the year	Effect on other comprehen sive 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 designated as hedging instruments for accounting purposes	-	4,600	4,600	-	4,600
Payment of transactions 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.)

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 loans and fixed interest loans, and uses interest rate derivatives. Hedges are assessed regularly in order to match them to forecasts regarding interest rates and the desired hedged risk. An optimal hedging strategy is ensured by adapting the Company's loan mix and performing back-to-back hedging vis-à-vis the amortization schedules of existing loans.

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

Below is the impact of the Company's interest rate derivatives on the profit and loss, other comprehensive profit, equity and cash flows for 2018. 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.)**f. Interest rate risk (cont.):****For the year ended December 31, 2018:**

	Effect on profit and loss for the year	Effect 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, 2018					1,645
Revaluation of transactions designated as hedging instruments for accounting purposes	-	(1,494)	(1,494)	-	(1,494)
Proceeds of transactions designated as hedging instruments for accounting purposes	830	(830)	-	830	(830)
Total changes in interest rate derivatives	830	(2,324)	(1,494)	830	(2,324)
Balance of interest rate derivatives as of December 31, 2018					(679)
Potential effect of 50% increase / (decrease) in the interest rate on the fair value of derivatives at the end of the year (in USD millions)	-	(9.2)/9.2	(9.2)/9.2	-	9.2/(9.2)

For the year ended December 31, 2017:

	Effect on profit and loss for the year	Effect 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 designated as hedging instruments for accounting purposes	-	641	641	-	641
Proceeds of transactions 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 effect of 50% 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:**

Composed as follows:

	For the year ended December 31		
	2018	2017	2017
	USD thousands		
Revenue from passenger aircraft:			
Revenue from passengers in regular Company flights	1,835,361	1,784,688	1,745,616
Revenue from cargo transport in the belly of passenger planes	102,461	88,352	86,270
Revenue from Sundor's flights	97,161	94,189	77,467
Total revenue from passenger aircraft	2,034,983	1,967,229	1,909,353
Revenue from cargo transport in cargo planes	42,774	64,454	64,171
Total revenue from passenger and cargo transport (1)	2,077,757	2,031,683	1,973,524
Other revenue	64,236	65,315	64,904
	2,141,993	2,096,998	2,038,428

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

	For the year ended December 31		
	2018	2017	2016
	USD thousands		
America	770,586	702,138	669,757
Europe	1,006,942	1,012,430	976,061
Asia and Africa	300,229	317,115	327,706
Total revenue	2,077,757	2,031,683	1,973,524

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

b. Operating expenses:

	For the year ended December 31		
	2018	2017	2016
	USD thousands		
Fuel	523,400	426,842	386,048
Payroll and related expenses	454,960	440,184	374,989
Airport fees and services	223,745	212,132	198,983
Aircraft maintenance, flight equipment and ground equipment	109,810	112,415	110,014
Air passage and aerial communications	90,255	89,782	88,686
Depreciation	131,516	143,186	143,081
Leasing fees for planes and engines	144,818	116,499	158,604
Food and provisions	59,464	57,225	52,296
Air crew expenses	68,329	64,188	62,933
Security expenses less State participation (1)	4,434	4,028	3,465
Other operating expenses	49,063	82,179	59,318
	1,859,794	1,748,660	1,638,417

(1) Participation in security expenses - the percentage of the State's participation in the Company's security expenses in 2018, 2017 and 2016 was 97.5%.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 19 - Supplementary information on the statement of income (cont.):**c. Selling expenses:**

	For the year ended December 31		
	2018	2017	2016
	USD thousands		
Commissions to agents and credit card companies	108,793	106,636	102,864
Payroll and related expenses	51,808	51,455	44,881
Advertising and public relations	19,306	18,382	12,835
Expenses in respect of distribution systems	21,122	20,015	19,361
Other selling expenses	13,955	12,608	12,624
Total	214,984	209,096	192,565

d. Administrative and general expenses:

	For the year ended December 31		
	2018	2017	2016
	USD thousands		
Payroll and related expenses	68,455	70,022	62,209
Professional services	10,803	8,193	7,174
Communication	2,412	3,111	2,352
Rent and office maintenance	8,532	7,582	10,111
Insurance	1,805	2,050	1,740
Other	26,529	22,578	15,213
Total	118,536	113,536	98,799

e. Other income, net:

	For the year ended December 31		
	2018	2017	2016
	USD thousands		
Expenses in respect of employee retirement plans, net (see note 14(k))	540	731	763
Capital gain on disposal of fixed assets and cancellation of lease due to aircraft impact (see note 9(e))	(14,541)	(3,998)	(1,680)
Capital gain from the sale of holdings in an associate	-	-	(1,164)
Other	-	(4)	122
Total	(14,001)	(3,271)	(1,959)

f. Financing expenses:

	For the year ended December 31		
	2018	2017	2016
	USD thousands		
Interest on loans (1)	26,118	19,078	16,248
Loan raising fees and other banking expenses	5,118	4,907	5,348
Exchange rate differences in respect of non-dollar balances	718	-	2,614
Total	31,954	23,985	24,210

(1) In 2016 – includes profit from prepayment of a loan in the amount of USD 1.3 million

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 19 - Supplementary information on the statement of income (cont.):**g. Financing income:**

	For the year ended December 31		
	2018	2017	2016
	USD thousands		
Interest on short-term bank deposits	3,007	2,040	1,077
Exchange rate differences in respect of non-dollar balances	194	1,443	6
Total	3,201	3,483	1,083

Note 20 - Segment reporting

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

Note 21 - Subsidiaries**a. Details on the companies owned by the Company:****(1) Sundor International Airlines Ltd. ("Sundor"):**

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

Starting 2011, Sundor has to serve as a tourism organizer, while preserving the "Sundor" 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).

It is noted that in 2017, the Company and Sundor entered into a transaction to acquire the shares of Israil Aviation and Tourism Ltd. Further to the Antitrust Authority's resolution regarding its objection to the transaction, the Company filed an appeal with the Antitrust Tribunal against the said objection resolution. On June 20, 2018, the parties to the transaction notified the Antitrust Tribunal that the appeal was withdrawn and the transaction was cancelled.

(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.

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.):

(2) Tamam Aircraft Food Industries (Ben Gurion Airport) Ltd. (hereinafter: "Tamam") (cont.):

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 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 Ben Gurion Airport.

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

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

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

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

The Company holds 50.09% of Fly In, while the remaining interests are held by the Phoenix Insurance Agencies 1989 Ltd. ("the Phoenix"), a wholly-owned subsidiary of the Phoenix Insurance Company Ltd., and a company established by the Phoenix, which serves as the general partner (0.02%) ("The Partnership"). The Partnership will 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.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 21 - Subsidiaries (cont):

- 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 on the date of 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 2(a), the Company did not include separate financial information in its periodic reports for 2017 and 2016 in accordance with Regulation 9(c) of the Securities Regulations (Periodic and Immediate Reports), 5730-1970, due to the negligibility of the added information.

The Company has agreements with investee companies as follows:

		Scope of activity for the year ended December 31	
		2018	2017
Company	Type of activity	USD thousands	
Sundor	Leasing planes and provision of related services	88,060	85,004
Tamam	Purchase of food for the Company's flights from Ben Gurion Airport	29,196	29,173
Borenstein	Purchase of food for the Company's flights from New York	6,290	7,683
Superstar	Sale of airline tickets and land arrangements	5,346	8,467
Katit	Catering for employees and food services at the King David Lounge in Terminal 3	5,243	5,373

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 22 - Transactions with interested parties and affiliates

a. The Company's controlling shareholder:

As of January 2005, Knafaim Holdings (hereinafter – "**Knafaim**"), which is controlled by the Borovitz family and additional shareholders, is the Company's controlling shareholder. As of December 31, 2018, Knafaim holds 35.3% of the Company's shares.

The following is a general description of the transactions, their attributes and value:

In 2018, 2017 and 2016, operating income included revenue in the amount of USD 1,244, 792 and 619, thousand, respectively, from a company controlled by Knafaim.

In 2018, 2017 and 2016, operating expenses included transactions totaling USD 645, 813 and 754 thousands, respectively, with Knafaim and other companies in which the Company's controlling shareholders have a personal interest.

In 2018, 2017 and 2016, selling expenses included third-party transactions totaling USD 247, 781 and 832 thousands, respectively, with companies in the field of advertising in which the Company's controlling shareholders have a personal interest.

In 2018, 2017, and 2016 administrative and general expenses included expenses in respect of directors' insurance policies in the amount of USD 87, 141³ and 146 thousands respectively.

Regarding the Group's Insurance Agreement, see section G. below.

b. Transactions with related parties and additional interested parties:

(1) Transactions with a controlling shareholder:

- (a) On March 6, 2018, 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 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.

³ Restated

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 22 - Transactions with interested parties and affiliates (cont.)

b. 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 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, 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 (hundred) 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 a period of 18 months– 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.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 22 - Transactions with interested parties and affiliates (cont.)

b. Transactions with related parties and additional interested parties (cont.):

(1) Transactions with a controlling shareholder (cont.):

- (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.
- (d) On December 11, 2018, the Company's board of directors approved the appointment of Nimrod Borowitz, CPA ("Nimrod"), as deputy VP for strategy, aircraft procurement and business development. It is noted that following the appointment, there was no change in the terms of Nimrod's employment as approved by a general meeting of Company shareholders on June 28, 2017, as set forth below.

On June 28, 2017, following the approval of the Company's audit and compensation committee, an extraordinary meeting of the Company's shareholders approved Nimrod's appointment 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 the 2016 fiscal year, 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 commencing from 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 Knaifim, 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 Knaifaim) and the son-in-law of Prof. Israel (Izzy) Borowitz, one of the controlling shareholders of Knaifaim. 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"), the Company's CFO, and an increase in her salary 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 to Dganit for the year 2016 in the amount of NIS 414 thousands, as part of their approval of annual bonuses to Company officers for the same year (which were recognized in 2017). Of this amount, a total of NIS 289,800 was paid to Dganit, representing 70% of the entire bonus, while the remaining amount was not paid since the Company failed to meet the threshold conditions for the payment of a deferred bonus. Dganit Cohen's husband is a director in Knaifaim, 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 Knaifaim. Therefore, the agreement was approved as a transaction in which the controlling shareholder has a personal interest and was classified as an ordinary transaction.
- (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 entitlement 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 Knaifaim, the controlling shareholders of El Al. The transaction was approved by the Company's audit committee and 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 22 - Transactions with interested parties and affiliates (cont.)

b. 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 Mr. Pinchas Ginsbourg, who is an interested party in the Company by virtue of his shareholdings therein, and who served as a director of the Company until December 31, 2018, also serves as a director of Airtour.

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 controlled 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 22 - Transactions with interested parties and affiliates (cont.)

b. 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. Knaifaim holds 50% of the issued and paid up capital of QAS and Mr. Chanael, who is a director of the Company and chairman of Knaifaim'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 criteria in the Company's last consolidated and annual audited financial statements. Relevant criteria 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.)

b. 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 criteria are irrelevant for determining the negligibility of the Interested Party Transaction, the transaction shall be considered negligible, in accordance with a different relevant criterion, to be determined by the Company, as long as the relevant criteria 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 evaluated as a single transaction on an annual 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; providing discounts on flight tickets pursuant 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 being 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) who served as a director of the Company until December 31, 2018:

Pinchas Ginsburg, a shareholder and director of the Company until December 31, 2018, has a personal interest, directly or indirectly, in various transactions carried out by the Company and Sundor, as detailed below: (a) from time to time, I. Hillel performs transactions with the Company and with Sundor for the purchase of tickets for El Al flights and flights marketed by Sundor and for leasing charter flights marketed by Sundor; (b) the Company and Sundor, 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.)

b. 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 Thai's general sales agent in Israel, Mr. Ginsburg was given flight tickets from the Company in 2018 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 Sundor and Airtour as well as framework agreements between I. Hillel and/or Mr. Ginsburg and the Company and Sundor (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.

For details on an application pursuant to section 198A of the Companies Law for disclosure and review of documents prior to filing a motion to certify a derivative claim which, according to the applicant, was filed following the criminal investigation of Mr. Ginsburg, see note 15(b)(19) of the financial statements.

b. Extraordinary transactions with interested parties:

In November 2018, the Company's audit and compensation committee and board of directors approved the exercise of the Company's option to extend the framework agreement with Maman - Cargo Handling and Terminals Ltd. ("Maman"), which was signed on February 3, 2010 and extended in May 2016 ("the Framework Agreement" and "the Letter of Amendment and Extension", respectively). 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 amendment and extension: (a) the period of agreement with Maman, which was due to expire on December 31, 2019, was extended until December 31, 2022; (b) the exercise period for options allocated to the Company, which are exercisable into ordinary shares of Maman – up to 10% of Maman's fully diluted issued share capital, was extended until December 31, 2022 (with no change in the terms of the options) and (c) the payment mechanism in the framework agreement was immaterially revised. It is noted that the effect of revising the terms of the option and the payment mechanism 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 Mr. Yehuda (Yudi) Levy, Deputy Chairman of the Company's board of directors, serves on Maman's board of directors on behalf of the Company. It is noted that the agreements was classified and approved as an "Exceptional Transaction".

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 23 - Transactions with interested parties and affiliates (cont.)

b. Transactions with related parties and additional interested parties (cont.):

(3) Transactions with interested parties (cont.):

c. Non-exceptional transactions with interested parties:

The Company has agreements in which interested parties of the Company have a personal interest and which are not exceptional, as described below. These agreements are included in the financial data set forth below: provision of discounts on flight tickets pursuant to a business customer agreement; leasing of offices and provision of catering services by the subsidiary Tamam.

It is noted that the Company purchased a dental insurance policy, in an immaterial amount, for the Company's employees, which is not included in the financial data.

d. Engagements with interested parties by virtue of their holdings

The Company has engagements interested parties by virtue of their holdings, in immaterial amounts, including a health insurance policy purchased from the Phoenix Group for the Company's employees, which are not included in the financial data.

c. A services agreement with the chairman of the Company's board of directors:

As of June 1, 2017, Mr. Eli Defes has been serving 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 respect of the years 2017 and 2018, 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.

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 22 - Transactions with interested parties and affiliates (cont.)

d. 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. In respect of 2018, Gonen was not entitled to an annual bonus.

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 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 three-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 22 - Transactions with interested parties and affiliates (cont.)

d. Agreement with the Company's CEO (cont.):

(1) Continued:

Gonen is 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 is 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 is entitled to a 14-day recuperation fees, for the usual and customary amount. It is noted that the employment agreement stipulates that nothing shall derogate from the rights accrued to Gonen from the date of his employment by 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) Below is a description of the terms of employment of Mr. David Maimon ("David") as Company CEO until February 15, 2018:

Mr. David Maimon served as Company CEO from March 20, 2014 to 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 2016. 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 22 - Transactions with interested parties and affiliates (cont.)**d. Agreement with the Company's CEO (cont.):****(2) Continued:**

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 addition, the Company's audit and compensation committee and its board of directors approved the following: (a) payment of the deferred bonus for the year 2016 (which is equal to NIS 900,000); (b) redemption of 108 vacation days based on David's final salary as VP of Aviation Relations (a gross salary of NIS 76,000), in addition to 53 vacation days accrued as CEO of the Company (equivalent to 44 days, which is the maximum number of accrued vacation days permitted under the employment agreement) which will be redeemed (including related expenses) at the end of the prior notice period, based on his last salary as CEO (gross salary of NIS 130,000). It is noted that the redemption of vacation days which were accrued by David as VP of the Company, was approved based on a legal opinion obtained by the Company regarding 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).

It is noted that in 2018, payments were made to David, in respect of the early notice period, which were recognized in previous financial statements, the use and redemption of vacation days and the use of sick days in effect until March 31, 2019, as of the reporting date. Accordingly, as of the date of publication of the financial statements, employer-employee relations exist between the Company and Mr. Maimon.

f. Remuneration of key managerial personnel:

	For the year ended December 31		
	2018	2017	2016
	USD thousands		
Short-term benefits	5,738	5,833	4,261
Post-employment benefits	126	26	67
Total	5,864	5,859	4,328

El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 22 - Transactions with interested parties and affiliates (cont.)**g. Benefits to interested parties:**

	For the year ended December 31		
	2018	2017	2016
	USD thousands		
Chairman services and management fees (including a benefit for options) for interested parties employed by the Company	273	323	391
The number of people to whom the benefit relates	1	1	1
Compensation of directors who are not employed by the Company	441	482	383
The number of people to whom the benefit relates	9	10	9

h. Balances with interested parties and affiliates:

	As of December 31	
	2018	2017
	USD thousands	
Other interested parties / related parties:		
Under current assets:		
Customers:		
Related party – an associated company	808	698
Related party and interested parties	446	-
	1,254	698
Highest debit balances in the accounting year	4,687	4,718

	As of December 31	
	2018	2017
	USD thousands	
Under current liabilities:		
Interested party	852	603
Current liabilities in respect of employee benefits:		
Interested party	140	398

	As of December 31	
	2018	2017
	USD thousands	
Associated companies:		
Under non-current financial assets:		
Investment in shares and options	19,575	23,084

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		
	2018	2017	2016
	USD thousands		
Interested parties / related parties:			
Income from interested parties and related parties:			
Airline tickets (1)	29,945	31,663	41,144
Cargo transport (1)	8,838	8,831	10,522
Other income	1,744	1,444	927
Operating expenses:	2,503	1,561	1,580
Selling expenses:			
Mainly commissions and marketing fees to interested parties	1,951	*2,528	*2,424
Advertising services from interested parties	247	781	832
Administrative and general expenses:	2,049	2,033	2,499
* Reclassified			

- (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.

Chapter D

Additional Details About the corporation

El Al Israel Airlines Ltd.
Periodic Report for 2018

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

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, 2018
Reporting Date:	March 20, 2018
Reporting Period	2017
Financial Statements	The Company's consolidated financial statements for the year ended December 31, 2018, unless otherwise stated.

Regulation 10a: Summary of statements of comprehensive income, by quarter

The table below provides a summary of the quarterly income statement for 2018 (in USD thousands):

	Q4 10-12/2018	Q3 7-9/2018	Q2 4-6/2018	Q1 1-3/2018
Operating income	493,438	641,500	546,692	460,363 (*)
Operating expenses	(444,692)	(507,771)	(477,505)	(429,825) (*)
Gross profit	48,746	133,729	69,187	30,538
Sale expenses	(51,990)	(55,503)	(56,904)	(50,587)
General and administrative expenses	(31,067)	(26,363)	(27,544)	(33,563)
Other net income (expenses)	1,373	10,032	1,601	995
Profit (loss) from ordinary activity	(32,938)	61,895	(13,660)	(52,617)
Financing expenses	(9,357)	(9,583)	(9,700)	(5,769)
Financing income	1,936	920	1,047	1,753
The Company's share of the profits of affiliates	(1,105)	796	(1,109)	(257)
Total profit (loss) before income tax	(41,464)	54,028	(23,422)	(56,890)
Tax benefit (income tax)	9,815	(12,397)	5,245	12,918
Profit (loss) for period	(31,649)	41,631	(18,177)	(43,972)
Profit (loss) for re-measurement of defined benefit, net of tax	1,950	2,095	(32)	(1,125)
Exchange differences on translating foreign operations	(462)	110	(565)	(229)
Gain (loss) on cash flow hedging, net of tax	(55,877)	3,539	12,880	2,223
Loss on cash flow hedging - time value, net of tax	(1,051)	(162)	(619)	723
Total comprehensive profit (loss) for the period	(87,089)	47,213	(6,513)	(42,380)

(*) Reclassified in relation to the financial statements as of March 31, 2018 published by the Company on May 29, 2018 (Reference No. 2018-01-043932).

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

Regulation 10c: Use of Proceeds from Securities

Except for raising funds pursuant to the Company's privatization prospectus, the Company did not raise funds pursuant to a prospectus.

Regulation 11: List of investments in subsidiaries and affiliated companies

Below is a list of the Company's investments during the reporting period, in each of its active subsidiaries and affiliated companies (in USD thousands)

Company name	Class of shares / convertible securities	Number of owned shares / convertible securities held	Total par value of issued shares	Par value of owned shares	Share in %		Value in the Company's Separate Financial Statements, as defined in Regulation 9c	Share of the balance sheet equity as of Dec 31, 2019	Loans to Investee Companies as of Dec 31, 2018
					In capital	In voting			
Sun d'Or International Airlines Ltd. ("Sun d'Or")	Ordinary shares of NIS 0 001 par value each	5,000	NIS 5	NIS 5	100	100	3	3	
Katit Ltd. ("Katit")	Ordinary shares of NIS 0 0001 par value each	1,000	NIS 0 1	NIS 0.1	100	100	-	-	-
	Deferred shares of NIS 0 0001 par value	5,000	NIS 0 5	NIS 0 5	-	-	-	-	-
Superstar Holidays Limited ("Superstar")	Ordinary shares of GBP 1 par value	50,000	GBP 50,000	GBP 50,000	100	100	(166)	883	717
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 Airport) Ltd. ("Tamam")	Ordinary shares of NIS 1 par value	1,068	NIS 1,068	NIS 1,068	100	100	1,115	1,115	-
Borenstein Caterers Inc. ("Borenstein")	Ordinary shares at no par value	80,000	USD 80,000	USD 80,000	100	100	8,880	8,880	-

1 Shares held by the Company confer upon it the right to participate and vote at general meetings of Airtour at 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 – Hebrew Wording Binding

Cockpit Innovation Ltd. ("Cockpit") ²	Ordinary shares of NIS 0.01 par value	10,000	NIS 123.6	NIS 100	Approx. 80.9%	Approx. 80.9%	4,928	4,928	-
Air Consolidators Israel Ltd. ("ACI") ³	Founders' shares of NIS 0.01 par value	-	NIS 1.1	-					
	Ordinary shares of NIS 0.1 par value	-	NIS 11	-					
	Ordinary B shares of NIS 0.1 par value	55	NIS 11	NIS 5.5	50	50	4	4	-
	Ordinary C shares of NIS 1 par value	-	NIS 10	-					
Maman - Cargo Terminals and Handling Ltd. ⁴ ("Maman")	Ordinary shares of NIS 1 par value	6,176,472	NIS 41,176,472	NIS 6,176,472	15	15	19,558	19,558	-

Regulation 12: Changes in investments in subsidiaries and affiliated companies in the Reporting Year

In December 2018, approx. 10.2% of Cockpit shares were allocated to Gate Gourmet Switzerland GmbH ("Gate Gourmet") in return for Gate Gourmet's investment in Cockpit. For information on Cockpit's operations, see Section 8.7.2 in Chapter A (Description of the Corporation's Business) of the Periodic Report and Note 21 to the Financial Statements.

² In December 2018, approx. 10.2% of Cockpit shares were allocated to Gate Gourmet Switzerland GmbH ("Gate Gourmet") in return for Gate Gourmet's investment in Cockpit. As of the Report Date, the Company owns 80.9% of Cockpit shares, and Boeing and Gate Gourmet own 8.9% and 10.2% of Cockpit shares, respectively. 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, 2022, accounting for approx. 10% of Maman's issued share capital, on a fully diluted basis.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

Regulation 13: Comprehensive income (loss) of subsidiaries and affiliates and income therefrom as of the date of the statement of financial position

Company name	Profit (loss) for the year	Other comprehensive income (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	Management fees received after the date of the statement of financial position
Sun d'Or	-	-	-	-	-	-	-	-
Superstar	62	-	62	-	-	-	-	-
Borenstein	343	45	388	80	-	-	256	-
Tamam	140	77	217	-	-	-	-	-
Katit	-	-	-	-	-	-	-	-
Cockpit	(25)	-	(25)	-	-	-	-	-
Airtour	(195)	-	(195)	-	-	-	-	-
Air Consolidators Israel	3	-	3	-	-	-	-	-
Maman	7,766	127	7,893	661	-	-	-	-

Local currency data was translated using average exchange rates for 2018.

Regulation 20: Trading on the Stock Exchange

The following table provides information regarding suspensions (halt) of trading in the Company's securities in 2018 and until March 31, 2019:

Trading Halt and Trading Resumption Dates (respectively)	Security	Reason for Trading Halt
January 1, 2018 (2.55 p.m. – 3.25 p.m.)	Ordinary Share TASE No. 1087824	Publication of the Company's announcement that it received the Antitrust Authority's notice of its objection to the acquisition of Israil Aviation and Tourism Ltd. shares by Sun d'Or.

*Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding***Regulation 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.

Name and Position	Scope of position	Percentage holding in the Company's capital	Compensation for services (in terms of cost to the Company in NIS)				Total Remuneration as recognized in 2018 (NIS)
			Salary*	Bonus recognized in 2018	Share-based payment / management fees / consulting fees / commission	Other	
Gonen Usishkin, CEO (VP of Commercial Affairs until Feb. 2018)	100%	-	2,788,198	-	N/A	-	2,788,198 See Note (1) below
Itzhak Sabag Borenstein's former CEO	100%	-	1,584,266	91,755	N/A	-	1,676,021
Captain Harel Chalamish Former VP Operations	100%	-	1,634,636	-	N/A	-	1,634,636
Captain Noam Doron VP Operations	100%	-	1,623,445	-	N/A	-	1,623,445
Shahar Markovitch VP Digital & IT	100%	-	1,510,553	-	N/A	-	1,510,553

(*) In the table above, compensation referred to as "Salary" is presented in terms of cost to the Company and includes salary-related benefits, such as car maintenance, social benefits, actuarial provisions due to termination of employee-employee relations, airline ticket benefits, and any income charged to wages on account of a component granted to the employee. Excluding reimbursement for board and lodging expenses for work-related stay abroad.

Officers' remuneration is CPI-linked and updated annually. The Company provides its officers with a car, and bears all expenses associated with the use and upkeep thereof (including overheads). Furthermore, officers are entitled to phones, mobile phones, vacation days, sick and recuperation pay, dress allowances, managerial insurance/pension and training funds.

Executive Officers' Compensation Policy

The Company maintains an Executive Officers' Compensation Policy for 2017-2019 (inclusive), as approved by the Shareholders' Meeting held on December 1, 2016 ("**Compensation Policy**"). For details, see the Notice of Convening a Shareholders' Meeting dated October 27, 2016 (Reference No. 2016-01-068523), to which the Compensation Policy is attached

At the end of 2018, the period for determining eligibility for "deferred bonus" payments to officers of the Company, effective 2016-2018, expired. Therefore, in January 2019 the Company's Audit Committee and Board of Directors decided that the long-term profit target (referred to in Section 7.4.3 of the Compensation Policy) for reviewing the eligibility for "deferred bonus" payments to the Company's officers (as these terms are defined in Section 7.4 of the Compensation Policy) for the new determination period relating to 2019-2021

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

will be a cumulative consolidated profit before tax (after bonus provision), higher than or equal to USD 60 million in the determination period (similarly to the said target in the previous determination period for 2016-2018). The decisions adopted by the Company's Audit Committee and Board of Directors are subject to approval by the Company's shareholder meeting to be convened prior to January 2020, in order to approve a Compensation Policy for an additional period

It should be noted that the Company did not meet the target (USD 60 million cumulative consolidated profit before tax) defined for the previous determination period (2016-2018) and accordingly, incumbent officers who received a bonus in 2016 are not eligible for the deferred portion of 30%, and therefore the Company cancelled provisions previously recorded in respect of this portion.

The Company's Board of Directors deliberated and determined that the terms of service of the Company officers, as detailed in Regulation 21, are consistent with the Compensation Policy.

(1) Gonen Usishkin

Mr. Gonen Usishkin has been serving as the Company's CEO since February 15, 2018.

For details regarding the employment agreement of the Company's CEO, see Note 22 to the Financial Statements and Notice of Convening a Shareholders' Meeting published by the Company on January 30, 2018 (Reference No 2018-01-010243). It should be noted that the cost of Mr. Usishkin Salary includes a provision for additional three-month advance notice (beyond the three months for which a provision was previously made, upon his appointment as CEO, and a revision of the amounts of provision therefor), due to his appointment as the Company's CEO and because under accounting principles, this addition is recognized in the Company's Financial Statements on the date of commencement of service.

(2) Itzhak Sabag

Mr. Sabag served as Borenstein's CEO from August 15, 2016 to September 30, 2018.

(3) Captain Harel Chalamish

Captain Chalamish served as the Company's VP Operations from December 16, 2016 to September 15, 2018.

(4) Captain Ngam Doron

Captain Doron has been serving as the Company's VP Operations since September 15, 2018. Prior to his appointment, Captain Doron served as the Captain of the Company's 787 aircraft fleet. It should be noted that the cost of Captain Doron's salary includes his salary as an active pilot until his appointment as VP Operations and a provision for a three-month advance notice which, under accounting principles, is recognized in the Financial Statements upon commencement of his service as an officer of the Company

(5) Shahar Markovitch

Mr. Markovitch has been serving as the Company's VP Digital and IT since March 1, 2018. It should be noted that the cost of Mr. Markovitch's salary includes a provision for a three-month advance

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

notice which, under accounting principles, is recognized in the Financial Statements upon commencement of his service as an officer of the Company.

Below are details of the compensation paid by the Company, or its subsidiary, to each interested party who is not listed 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%	-	-	-	-	982,800	-	-	33,525	1,016,325

(*) The amount stated in the column "Other" represents the value of airline ticket benefit (not including the tax imposed on the director).

For details regarding the terms of the agreement relating to Mr. Defes service as Chairman of the Board of Directors, see Notice of Convening a Shareholders' Meeting dated May 24, 2017 (Reference No. 2017-01-052647) and Note 22 to the Financial Statements.

The service agreement entered into with Mr. Defes is effective until termination of his service as Chairman of the Board of Directors of the Company, for any reason whatsoever. Moreover, the service agreement may be terminated at any time by each of the parties, for any reason whatsoever, by prior written notice of 90 days. Under the service agreement, the annual bonus of Mr. Defes may not exceed 90% of the amount of the bonus to which the Company's CEO is entitled (based on a 70% part-time job), subject to the Compensation Policy. It should be noted that Mr. Defes is not entitled to an annual bonus for 2018.

Mr. Defes is further entitled to airline ticket benefits from the Company.

Total directors' remuneration and related expenses not exceeding the norm, which were paid to the Company's directors for 2018, including the value of airline tickets used by all eligible directors during the Reporting Year (excluding remuneration to the Chairmen of the Board, as presented in the above table), amount to NIS 1,824 thousand (not including tax imposed on directors). For details regarding the General Meeting's approval to grant airline tickets to directors, see Note 22 to the Financial Statements.

Regulation 21a: Control of the Company

As of the Report Date, the Company's controlling shareholders, as defined in Section 1 of the Securities Law, 5728-1968 (the "**Securities Law**") are:

- (A) Knafaim Holdings Ltd, by virtue of its holdings of 35.3% of the issued share capital of the Company.
- (B) Mr. David Borovitz and Ms. Tamar Mozes-Borovitz, who own shares in Knafaim, as detailed in the table below, and, in accordance with Knafaim Shareholder Agreements, are entitled to appoint the majority of the members of the board of directors of Knafaim.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

The persons listed below are also deemed to be controlling shareholders in Knafaim Israel Borovitz (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 Knafaim Shareholder Agreements, as detailed below.

To the best of the Company's knowledge and according to Knafaim's reports, as of December 31, 2018, the holdings in Knafaim's shares are as follows:

Holder name	Number of Knafaim ordinary shares of NIS 1.00 par value each Security No. 543017	Percentage holding (Undiluted) ⁵		Percentage holding (Fully diluted) ⁶	
		% capital	% voting	% capital	% voting
Tamar Mozes-Borovitz ⁷	3,759,588.30	23.07	23.25	22.00	22.17
David Borovitz ⁸	1,494,836	9.17	9.25	8.75	8.81
Israel Borovitz ⁹	366,705	2.26	2.28	2.14	2.16
Carmel Ilan ¹⁰	1,120,302.55	6.87	6.93	6.56	6.61
Dafna Arnon ¹¹	863,760.20	5.30	5.34	5.05	5.09

⁵ 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 Knafaim

⁶ Percentage holding in the capital and voting rights (on a fully diluted basis) as presented in the above tables is calculated under the theoretical assumption of allocating a single ordinary share for each option warrant granted to officers of Knafaim, however, in practice, should the option warrants be exercised, the amount of shares allocated to said officers will reflect the financial benefit embodied in the option warrants (exercise on a "cash only" basis), in accordance with the terms of the allocation plan under which they were allocated.

⁷ The shareholder serves as Vice Chairwoman of the Company's Board of Directors and a director of Knafaim. The shareholder conveyed that she holds the securities through Tamar Mozes Investments Ltd., a subsidiary wholly owned by her. The shareholder is the wife of David Borovitz and sister-in-law of Israel Borovitz. It should be noted that on January 27, 2019, Tamar Mozes Borovitz acquired 82,500 shares in Knafaim, in an off-exchange transaction; thus, after the acquisition, Ms. Tamar Mozes-Borovitz owns 3,842,088.30 ordinary shares in Knafaim, constituting 23.58% of Knafaim share capital (23.76% on a fully diluted basis) and 22.48% of Knafaim voting rights (22.65% on a fully diluted basis).

⁸ The shareholder 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 shareholder is the brother of Israel Borovitz and husband of Tamar Borovitz.

⁹ The shareholder conveyed that he owns the securities both directly and through Israel Borovitz Holdings Ltd., a company he wholly owns.

¹⁰ The shareholder is the wife of Eran Ilan, a director in Knafaim, and the sister of Arnon Dafna. The shareholder conveyed that that she holds the securities both directly and through Carmel Ilan Holdings in Knafaim Ltd., a company she wholly owns. It should be noted that on January 27, 2019, Ms. Carmel Ilan acquired 47,850 shares in Knafaim, in an off-exchange transaction, thus, after the acquisition, Ms. Carmel Ilan owns 1,120,302.55 ordinary shares in Knafaim, constituting 7.17% of Knafaim share capital (7.22% on a fully diluted basis) and 6.84% of Knafaim voting rights (6.89% on a fully diluted basis).

¹¹ The shareholder is the sister of Carmel Ilan and the sister-in-law of Eran Ilan, a director in Knafaim. The shareholder conveyed that that she holds the securities both directly and through Dafna Arnon Holdings in Knafaim Ltd., a company she wholly owns. It should be noted that on January 27, 2019, Ms. Dafna Arnon acquired 34,650 shares in Knafaim, in an off-exchange transaction, thus, after the acquisition, Ms. Dafna Arnon owns 898,410.20 ordinary shares in Knafaim,

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

Holder name	Number of Knafaim ordinary shares of NIS 1.00 par value each Security No. 543017	Percentage holding (Undiluted) ⁵		Percentage holding (Fully diluted) ⁶	
		% capital	% voting	% capital	% voting
Sofia Kimerling	946,544	5.81	5.85	5.54	5.58
Yehuda Levy ¹²	4,411.90	0.03	0.03	0.03	0.03
The Zabudowicz Trust ¹³	2,184,019	13.40	13.51	12.78	12.88
Yossi Fox ¹⁴	2,396	0.01	0.01	0.01	0.01
Excellence Investments Ltd – Mutual Funds ¹⁵	69,956	0.43	0.43	0.41	0.41
Phoenix Holdings Ltd. – Nostro Account ¹⁶	194,899	1.20	1.21	1.14	1.15
Phoenix Holdings Ltd. – Provident Funds ¹⁷	791,031	4.85	4.89	4.63	4.66

constituting 5.51% of Knafaim share capital (5.566% on a fully diluted basis) and 5.26% of Knafaim voting rights (5.30% on a fully diluted basis).

- ¹² The shareholder 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 Levyim 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 Knafaim, and his wife (previously, A.L. Aviation Assets Ltd. was held in equal parts by Levyim 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 shareholder was changed, on that date, to Yehuda Levy, in place of A.L. Aviation Assets Ltd.
- ¹³ The shareholder 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 Knafaim through Tamares Knafaim Holdings Ltd., a wholly owned subsidiary of the Tamares Israel Investments Ltd. ("Tamares"), which is wholly owned (indirectly) by the Zabudowicz Trust. It should be noted that on January 27, 2019, the shareholder sold 1,665,000 shares in Knafaim, in an off-exchange transaction, thus, after the acquisition, the shareholder ceased to be an interested party of Knafaim (after the sale, the shareholder's owned 519,019 ordinary shares in Knafaim, constituting 3.18% of Knafaim share capital (3.04% on a fully diluted basis) and 3.21% of Knafaim voting rights (3.06% on a fully diluted basis). In this regard it should be noted that upon selling the shares, the unilateral undertaking provided (in August 2013) by David Borovitz, Tamar Mozes-Borovitz and Israel Borovitz to Tamares expired, under which, in each general meeting of the Company, whose agenda includes appointment of directors, the Borovitz Group will vote in respect of all the Company's shares on by them on the record date for the vote, as determined for each such meeting, in favor of the appointment of one director recommended by Tamares.
- ¹⁴ The shareholder is a director of Knafaim. The securities are held by Yossi Fox' son. Under the securities Law, father and son are deemed to be one person. The shareholder conveyed that he owns 27,472 ordinary shares of the Company, representing some 0.006% of its issued share capital. The securities are held by Yossi Fox's sons, who, in accordance with the Securities Law, are deemed for this purpose to be one person.
- ¹⁵ The shareholder 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 consist of holdings in mutual fund management companies. It should be noted that, as of January 27, 2019, the shareholder owned 73,168 ordinary shares in Knafaim, constituting 0.45% of Knafaim share capital (0.45% on a fully diluted basis) and 0.43% of Knafaim voting rights (0.43% on a fully diluted basis).
- ¹⁶ The shareholder 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 Phoenix Holdings Ltd. is an interested party of Knafaim by virtue of holdings. It should be noted that, as of January 27, 2019, the shareholder owned 266,899 ordinary shares in Knafaim, constituting 1.64% of Knafaim share capital (1.56% on a fully diluted basis) and 1.65% of Knafaim voting rights (1.57% on a fully diluted basis). Moreover, as of December 31, 2018, the shareholder owned 8,200,000 Knafaim Bonds (Series G) (representing approx. 4.73% of this series).
- ¹⁷ The shareholder 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 Phoenix Holdings Ltd. is an interested party of

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

Holder name	Number of Knafaim ordinary shares of NIS 1.00 par value each Security No. 543017	Percentage holding (Undiluted) ⁵		Percentage holding (Fully diluted) ⁶	
		% capital	% voting	% capital	% voting
Altshuler Shaham Ltd. ¹⁸ – Mutual Funds	843,659	5.18	5.22	4.94	4.97
Knafaim Holdings Ltd.	128,353	0.79	-	0.78	-

Listed below are agreements which, to the best of the Company's knowledge, were entered into between Knafaim shareholders as to the exercise of their rights by virtue of their holdings of Knafaim, as of the Report Date:

Knafaim Shareholder Agreements

Pursuant to a shareholders agreement dated November 22, 1993 (as amended on May 27, 2004), the parties to which, as of the Report Date, are individuals of the Borovitz Group, Sofia Kimerling (in this section: "Kimerling"), David Borovitz' children (Amir Borovitz, Nimrod Borovitz and Maya Borovitz)¹⁹ 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 Knafaim such that, at all times, eight directors recommended by the parties would be appointed to the board of directors of Knafaim, according to a list determined by them, as detailed below.²⁰ 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

Knafaim by virtue of holdings. Moreover, as of December 31, 2018, the shareholder owned 28,584,000 Knafaim Bonds (Series G) (representing approx. 15.49% of this series)

¹⁸ The shareholder is a member of an institutional reporting group, consisting of companies of Altshuler Shaham Group Ltd. The above holdings consist of holdings in mutual fund management companies. Altshuler Shaham Group Ltd. is an interested party of Knafaim by virtue of holdings. As provided to Knafaim, 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 funds management.

¹⁹ As of the Report Date, and to the best of the Company's knowledge, David Borovitz's children are not shareholders in Knafaim.

²⁰ 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 – Hebrew Wording Binding

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 Kimerling Individuals to an "Permitted Transferee," i.e., the spouse married to a party to the agreement and/or their adult children ("**Permitted Transferee**"), provided such Permitted 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 Knafaim 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.

*Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding***Regulation 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 22 to the Financial Statements.

Regulation 24: Holdings of interested parties and senior executives

For details regarding holdings of interested parties and senior officers as of December 31, 2018, see immediate report on the status of holdings of interested parties and senior officers, published by the Company on January 7, 2019 (Reference No. 2019-01-003411).

In addition, the following table provides information on holdings of interested parties in the Company's shares, to the best of the Company's knowledge, as of March 6, 2019:

Name of the interested party	Security	Amount	Share of holdings (%)	
			Capital	Vote
Knafaim Holdings Ltd. ²¹	Ordinary Share	175,000,000	35.3	35.3
Pinchas Ginsburg ²²	Ordinary Share	39,486,699	7.97	7.97
Delek Group ²³	Ordinary share	43,390,210	8.75	8.75
Ion Asset management Ltd. ²⁴	Ordinary share	32,026,109	6.5	6.5

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, the State of Israel also holds some 1.1% of the Company's share capital. For information on the Special State Share and the rights attached thereto, see Section 8.11.10 of Chapter A of the Company's 2018 Periodic Report.

Holdings of senior officers in shares of the Company, its subsidiaries or affiliates, as of March 6, 2019:

None.

²¹ On December 22, 2004, EL AL received approval from the holder of the Special State Share for Knafaim to hold more than 40% of the issued share capital of the Company, at a rate affording it control of the Company.

²² Pinchas Ginsburg (who served as a director of the Company until December 31, 2018) 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 in 2018, during the period in which Pinchas Ginsburg served as director of the Company, he had a personal interest, directly and indirectly, in various transactions performed by the Company and/or its affiliates, as detailed in Note 22 to the Financial Statements.

²³ On March 10, 2010, Delek Group obtained approval from the holder of the Special State Share, under which the holder agrees that Delek Group will own, either directly or indirectly through corporations under its control, more than 5% (but less than 15%) of the Company's share capital. For details regarding Delek Group's holdings in the Company's shares as of December 31, 2018, see immediate report regarding the holdings of interested parties and office holders, published by the Company on January 7, 2019 (Reference No. 2019-01-003411).

²⁴ As of the date of publication of the Report, the approval of the holder of the Special State Share for Ion Asset Management holdings in the Company's shares above 5%, as required by the Company's Articles of Association, has not yet been obtained.

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

Senior executives who ceased to hold office in 2018

David Maimon - CEO	Date of commencement of office – March 20, 2014, date of termination of office – February 15, 2018
Ofer Tsabary - VP Organization & IT	Date of commencement of office – June 30, 2005, date of termination of office - February 15, 2018
Captain Harel Chalamish – VP Operations	Date of commencement of office – December 16, 2016, date of termination of office – September 15, 2018

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

Regulation 26b: Authorized Signatory of the Company

There are no independent authorized signatories in the Company.

Regulation 27: The Company's Accountant

Brightman Almagor Zohar & Co., Accountants.

Address. 1 Azrieli Center, Tel Aviv.

Regulation 28: Change in the Memorandum or Articles of Association

During the Reporting Year, no changes were made in the Company's Memorandum or Articles of Association.

Regulation 29 (a) and (b): Recommendations and resolutions of the directors

During the Reporting Year, no directors' recommendations or resolutions not requiring approval by the General Meeting in the matters set out in Regulations 29(a) were brought before the Company's Shareholders' Meeting.

During the Reporting Year, no resolutions in the matters set out in Regulation 29(a) were adopted by the Company's Shareholders' Meeting other than in accordance with the recommendations of the directors.

Regulation 29(c): Special General Meeting Resolutions

- At a Special General Meeting of the Company's shareholders held on February 6, 2018, it was resolved to approve the re-appointment of the External Director, Eyal Haimovsky. For further information, see the Company's immediate report dated 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 (1) to approve the terms of employment of Mr. Gonen Usishkin as the Company's CEO, (2) to approve the extension of the employment agreement of Ms. Dalit Mozes and update of the terms of her employment, and approve a special bonus to Ms. Dalit Mozes for 2016. For further information, see Notice of Convening a General Meeting published by the Company on January 30, 2018 (Reference No. 2018-01—1-243) and Note 22 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 Directors, respectively, approved the renewal of the liability insurance transaction entered into by the Company through 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, serving currently or in the future as members of the Board of

Free translation of the Hebrew Language – Hebrew Wording Binding

Directors of the Company, its subsidiaries and affiliated 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 incident, 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 76,700, in terms of annual cost, and USD 115,000 thousand for a period of 18 months, representing about 70% of the total insurance fees for the group Insurance Policy (compared to about 72% of the total 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 Insured Directors and Officers is USD 10,000 for claims overseas, excluding the US or Canada, and shall not exceed USD 75,000 for claims in the US or Canada (Insured Directors and Officers are not required to pay deductibles).
- (D) The policy is expanded to cover claims against the Company (as opposed to claims against its officers) involving breach of securities laws in connection with the Company's securities (Entity Coverage for Securities Claims) For this expansion, payment of insurance proceeds, if any, 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 22 to the Financial Statements.

(2) Officers Indemnification

For information regarding Officers Indemnification, see Regulation 22 to the Financial Statements

Date: March 12, 2019

Eli Defes

Chairman of the Board of Directors

Gonen Usishkin

Chief Executive officer

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוח תקופתי לשנת 2018

תוכן עניינים

פרק א	תיאור עסקי התאגיד
פרק ב	דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד
פרק ג	דוחות כספיים מאוחדים לשנת 2018
פרק ד	פרטים נוספים על התאגיד
פרק ה	דוח שנתי בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי



פרק א

תיאור עסקי התאגיד

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוח תקופתי לשנת 2018

תוכן עניינים

3	פעילות התאגיד ותיאור התפתחות עסקיו	1
3	כללי	1.1
4	תרשים אחזקות	1.2
5	שנת התאגדות התאגיד וצורת התאגדות	1.3
5	שינויים בעסקי התאגיד	1.4
5	תחום הפעילות	2
6	השקעות בהון התאגיד	3
6	כללי	3.1
6	רכיז אחזקות בעלי עניין	3.2
6	חלוקת דיבידנדים	4
6	מידע כספי לגבי תחום הפעילות של התאגיד	5
6	סביבה כללית והשפעת גורמים חיצוניים ביחס לחברה	6
6	התנועה בענף התעופה הבינלאומי	6.1
7	תנועה בענף התעופה בישראל	6.2
8	תנודות במחירי הדלק הסילוני	6.3
8	תנודות בשערי מטבע זר	6.4
9	תנודות בשיעורי הריבית	6.5
9	תחום פעילות הובלה אווירית	7
9	מידע כללי על תחום הפעילות	7.1
13	השירותים בתחום הפעילות	7.2
15	פילוח הכנסות ורווחיות שירותים	7.3
15	שירותים חדשים	7.4
17	לקוחות	7.5
17	שיווק והפצה	7.6
22	צבר הזמנות	7.7
22	תחרות	7.8
29	עונתיות	7.9
30	כושר יצור	7.10
31	צי מטוסים	7.11
32	פרטים שונים לגבי פעילות החברה	8
32	רכוש קבוע ומתקנים	8.1
34	ביטוח	8.2
35	נכסים לא מוחשיים	8.3
35	הון אנושי	8.4
44	חומרי גלם וספקים	8.5
45	הון חוזר	8.6
47	השקעות	8.7
50	מימון	8.8
51	מיסוי	8.9
51	איכות הסביבה ואחריות תאגידית	8.10
54	מגבלות ופיקוח על עסקי התאגיד	8.11
65	הסכמים מהותיים	8.12
68	הסכמי שיתוף פעולה	8.13
70	הליכים משפטיים	8.14
70	יעדים ואסטרטגיה עסקית וצפי להתפתחות בשנה הקרובה	8.15
73	דיון בגורמי סיכון	8.16

פרק 1: כללי

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ מתכבדת להגיש בזאת את דוח תיאור עסקי התאגיד ליום 31 בדצמבר 2018, הסוקר את תיאור התאגיד והתפתחות עסקיו, כפי שחלו בשנת 2018. הנתונים הכספיים הכלולים בדוח נקובים בדולרים ארה"ב, אלא אם כן צוין אחרת.

נתונים המופיעים בדוח זה נכונים ליום הדוח, אלא אם נאמר אחרת. נתונים המופיעים בדוח זה כנכונים למועד הסמוך לאישור הדוח, מעודכנים ליום 6 במרץ 2019, 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 דירקטוריון החברה על מצב ענייני התאגיד לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2018.	דוח הדירקטוריון
הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2018, אלא אם צוין אחרת.	הדוחות הכספיים
פרק ד' לדוח התקופתי לשנת 2018 – פרטים נוספים על התאגיד	פרטים נוספים על התאגיד
דולר ארה"ב.	דולר
הבורסה לניירות ערך בתל-אביב בע"מ.	הבורסה
מדינת ישראל.	המדינה
החברה והחברות המאוחדות שלה.	הקבוצה
אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ.	התאגיד או החברה או אל על
הובלת נוסעים או מטען בין שתי מדינות זרות על ידי מוביל של מדינה שלישית לדוגמה, אל על מובילה מטען בין ליאד לניו יורק.	חופש חמישי
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.	חופש שישי
חוק החברות, התשנ"ט-1999.	חוק החברות
חוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975.	חוק החברות הממשלתיות
חוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968.	חוק ניירות ערך
רשות ניירות ערך.	הרשות
הארגון הבינלאומי לתובלה אווירית.	יאט"א
שנת 2018	שנת הדיווח
31 בדצמבר 2018.	יום הדוח
6 במרץ 2019, אלא אם צוין אחרת.	מועד הסמוך לאישור הדוח
כנפיים אחזקות בע"מ.	כנפיים
נמל תעופה בן גוריון.	נתב"ג
סאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ.	סאן דור
התשקיף שפרסמה החברה ביום 30 במאי 2003, כפי שתוקן בימים 3 ביוני 2003 ו-4 ביוני 2003.	תשקיף 2003
Revenue Passenger Kilometer - מספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק המוט.	RPK
Available Seat Kilometer - מספר המושבים שהוצעו למכירה כפול המרחק המוט.	ASK
Passenger Load Factor - שיעור תפוסה נוסעים (RPK/ASK).	PLF

פרק 2: תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי התאגיד

1. פעילות התאגיד ותיאור התפתחות עסקיו

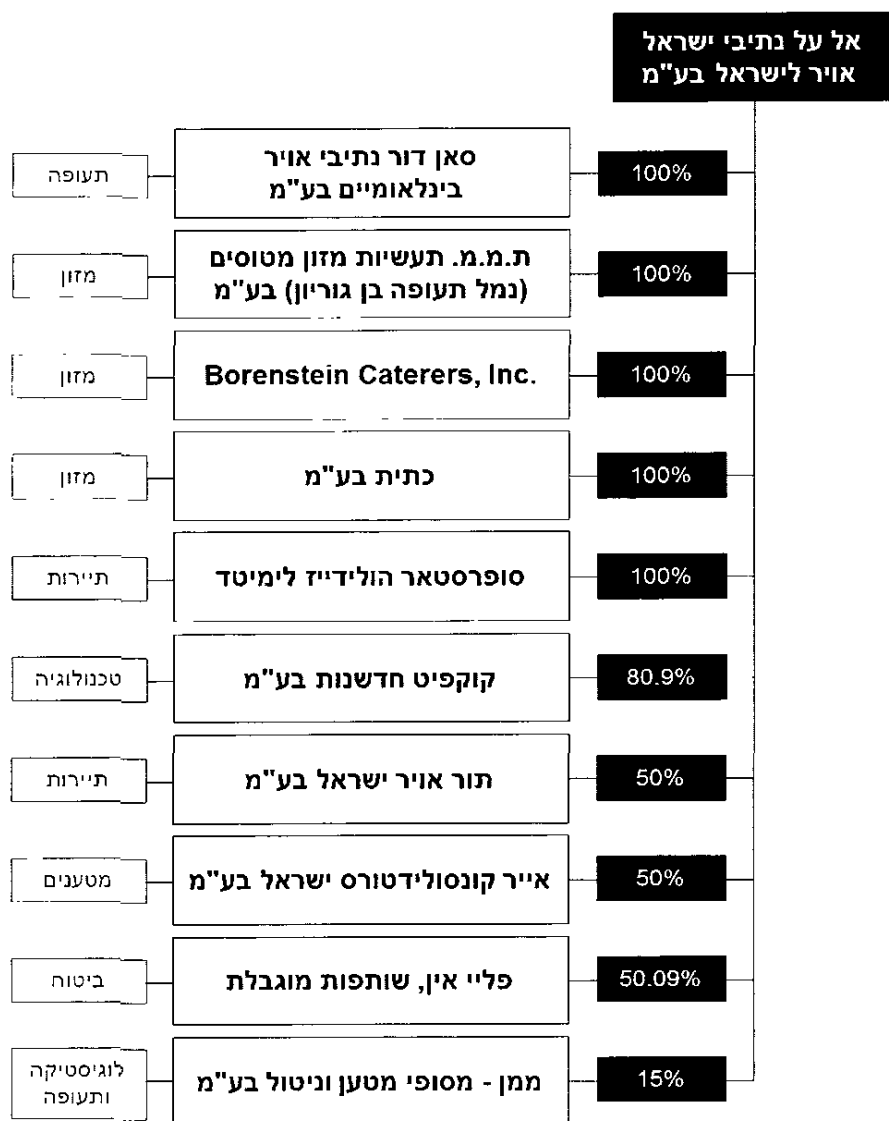
1.1 כללי

עיקר פעילותה של החברה בהובלה אווירית של נוסעים ומטען. החברה מפעילה בעיקר טיסות סדירות, טיסות שכר (המשווקות על ידי חברת הבת, סאן דור) וכן מובילה מטען גם באמצעות מטוס מטען.

הקבוצה עוסקת גם בפעילויות נלוות לפעילות ההובלה האווירית, כגון מכירת מוצרים פטורים ממכס, ייצור ואספקת מזון לחברות תעופה (לרבות, לחברה עצמה) באמצעות חברות בנות, מתן שירותי אבטחה, מתן שירותי תחזוקה שוטפת ותחזוקה כוללת למטוסים ולמטוסים של חברות אחרות בנמל התעופה בן גוריון, ניהול סוכנויות נסיעות בחו"ל וכן עוסקת החברה בתחום הפיתוח והיזמות באמצעות חברה בת (קוקפיט חדשנות בע"מ), אשר מרכזת את פעילות החדשנות של החברה להאצה ותמיכה בסטארט-אפים. בנוסף, לחברה שיתופי פעולה עם מוסדות פיננסיים במיזם כרטיסי אשראי באמצעות מועדון הנוסע המתמיד של החברה.

הסביבה העסקית, במסגרתה פועלת החברה, הינה התעופה האזרחית הבינלאומית והתיירות לישראל וממנה, המאפיינות בתנודתיות עונתית וברמת תחרות גבוהה. עוד על התחרות ראו סעיפים 7.1.10 ו-7.8 להלן

להלן תרשים מבנה האחזקות של החברה בחברות המוחזקות במועד הסמוך לאישור הדוח (האחוזים המפורטים בתרשים מבטאים את אחזקת החברה בחברות המוחזקות):
לפרטים אודות פעילות החברות המוחזקות, ראו סעיפים 8.7.1 ו- 8.7.2 להלן.



1.3

שנת התאגדות התאגיד וצורת התאגדות

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ התאגדה כחברה בע"מ ביום 15 בנובמבר 1948.

1.4

שינויים בעסקי התאגיד

החברה היתה עד ליום 6 ביוני 2004 "חברה ממשלתית" ב"הפרטה" (כמשמעות מונחים אלה בחוק החברות הממשלתיות). לפרטים נוספים ראו סעיף 8.11 להלן "מגבלות ופיקוח על עסקי התאגיד".

למיטב 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 8.11.10 להלן).

2.

תחום הפעילות

עד לדוחות הכספיים ליום 30 ביוני 2018, הציגה החברה בדוחותיה שני מגזרי פעילות מדווחים (א) הובלה אווירית במטוסי הנוסעים, (ב) הובלה אווירית במטוס מטען. במהלך חודש פברואר 2018, בעקבות מינוי מר גונן אוסישקין כמנכ"ל החברה, שהינו מקבל ההחלטות התפעוליות הראשי של החברה (CODM), חלו שינויים במידע הנסקר על ידו לצורך הקצאת משאבים באופן שוטף. לאור מתכונת הסקירה החדשה, בחנה החברה מחדש, בהתאם להוראות תקן דיווח בינלאומי (IFRS 8), מהם מגזרי הפעילות של החברה. בבחינת החברה האם הפעילות האווירית במטוס המטען מהווה מגזר פעילות נפרד של החברה, הביאה החברה בחשבון, בין היתר (א) את תפיסתה את פעילות מטוס המטען לא כפעילות עצמאית, אלא כפעילות משלימה ותומכת לפעילות המטען בבטן מטוסי הנוסעים, אשר בעצמה הינה פעילות שיוטית ונלווית לפעילות ה"הובלה האווירית במטוסי הנוסעים"; (ב) פעילות ה"הובלה האווירית במטוס מטען" אינה נסקרת על ידי מקבל ההחלטות התפעוליות בנפרד מכלל הפעילות של החברה לצורך הקצאת משאבים באופן שוטף ו- (ג) לאורך השנים חלה ירידה בהיקפי פעילות ה"הובלה האווירית במטוס מטען" והיא הפכה לא מהותית יחסית לפעילות החברה בכללותה.

לאור האמור לעיל, הגיעה החברה למסקנה כי לחברה קיים מגזר פעילות יחיד: "הובלה אווירית". לפיכך, החל מהדוחות הכספיים של החברה ליום 30 ביוני 2018, מציגה החברה מגזר פעילות יחיד שמטרתו למקסם את רווחיות רשת הנתיבים שלה בכללותה. לאור זאת, בדוחות הכספיים, לא מוצגות תוצאות החברה בחלוקה למגזרים. לפרטים ראו ביאור 20 לדוחות הכספיים. בהתאם, בדוח זה מוצג מידע אודות פעילות החברה בתחום ההובלה האווירית, אשר כולל תיאור של פעילות ההובלה האווירית באמצעות מטוסי נוסעים וכן באמצעות מטוס מטען.

3. השקעות בהון התאגיד

3.1 כללי

בשנת הדוח לא בוצעו השקעות בהון התאגיד.

3.2 ריכוז אחזקות בעלי עניין

להלן התפלגות האחזקות במניות החברה למועד הדוח:

35.3%	כנפיים
7.97%	קבוצת גינזבורג
8.75%	קבוצת דלק ¹
6.5%	איון אסט מנג'מנט אל.טי.די. ²
41.48%	ציבור

4. חלוקת דיבידנדים

בשנת הדוח לא חולקו דיבידנדים

ביום 21 במאי 2017, חילקה החברה דיבידנד בסך של 7.3 אגורות למניה, לכל מניה רגילה בת 1 ש"ח ע.נ. 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. נכון ליום 31 בדצמבר 2018, אין לחברה יתרת רווחים ראויים לחלוקה. לפרטים בדבר מדיניות החברה לחלוקת דיבידנדים, ראו ביאור 17 לדוחות הכספיים

5. מידע כספי לגבי תחום הפעילות של התאגיד

כמתואר בסעיף 2 לעיל, לחברה תחום פעילות אחד. לפרטים בדבר התוצאות העסקיות של החברה ולהתפתחויות שחלו בתוצאותיה העסקיות של החברה בשנת הדוח לעומת השנה המקבילה אשתקד, ראו דוחות כספיים וכן סעיף א3. דוחו הדירקטוריון

6. סביבה כללית והשפעת גורמים חיצוניים ביחס לחברה

6.1 התנועה בענף התעופה הבינלאומי

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- 32.3 מיליארד דולר בגין שנת 2018. בשנת 2018 גדלה תנועת הנוסעים והגיעה לשיא של כ- 4.3 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) צמח בשנת 2018 בכ- 6.5% בהשוואה לשנת 2017. שיעור גידול זה מהווה האטה ביחס לשיעור הגידול של כ- 8% שנרשם בשנת 2017 בהשוואה לשנת 2016, עם זאת, שיעור גידול זה גבוה יותר משיעור הגידול הממוצע בעשור האחרון שעמד על כ- 5.5% לשנה. הקיבולת המוצעת גדלה בכ- 6.1% בהשוואה לשנת 2017 ושיעור התפוסה הממוצע הגיע לכ- 9% 81

¹ לפירוט החזקות קבוצת דלק במניות החברה נכון ליום 31 בדצמבר 2018, ראו דוח מיידי על מצבת החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה שפורסמה על ידי החברה ביום 7 בינואר 2019 (מספר אסמכתא 003411-019-2019).

² נכון למועד פרסום הדוח, טרם התקבל אישור מחזיק מניית המדינה להחזקות איון אסט מנג'מנט אל טי די במניות החברה מעל ל- 5% מהון המניות של החברה, נדרש על פי תקנון ההתאגדות של החברה

יצוין כי שיעור הגידול בתנועת הנוסעים לישראל וממנה שנרשם בשנים האחרונות גבוה באופן משמעותי משיעור הגידול שנרשם בענף התעופה הבינלאומי.

לפי נתוני יאט"א, בתנועת המטענים הכוללת (בינלאומית ופנים ארצית גם יחד) נרשמה בשנת 2018 עליה של כ- 4.1% לעומת שנת 2017, זאת לאחר עליה של כ- 9.7% בתנועת המטענים בשנת 2017 בהשוואה לשנת 2016.

להלן מוצגים נתונים אודות פעילות בינלאומית של ענף התעופה ורווחיותו בתחום הובלה

שנת 2016	שנת 2017	שנת 2018 אומדן ³	
-1.6%	6.5%	8.7%	שינוי בסה"כ הכנסות הענף
7.5%	8.0%	6.5%	גידול בנוסעים RPK
7.4%	6.6%	6.1%	גידול במושבים ASK
80.3%	81.5%	81.9%	שיעור תפוסה נוסעים PLF
-8.8%	-0.8%	-0.9%	שינוי בתשואה לנוסע RPK
3.6%	9.7%	4.1%	גידול בתנועת מטען ודואר
-6.9%	8.1%	10.0%	שינוי בתשואה לטון מטען
52.1	66.7	87.6	מחיר דס"ל, דולר/חבית (ממוצע לשנה)

אווירית של נוסעים ומטען בשנים 2016-2017 וכן אומדן יאט"א לשנת 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.

לפרטים בדבר הוצאות החברה בגין רכישת דס"ל, ראו סעיף 8.5.1 להלן.

תנועה בענף התעופה בישראל

6.2

תנועת הנוסעים הבינלאומית אל"מ נתב"ג במהלך שנת 2018 הסתכמה, על פי נתוני רשות שדות התעופה, בכ- 22.3 מיליון נוסעים, עליה בשיעור של כ- 10.8%, בהשוואה לשנת 2017.

להלן נתונים בדבר תנועת הנוסעים בנתב"ג, תיירים נכנסים לישראל ותושבים³ יוצאים מנתב"ג במהלך השנים 2016-2018:

שנה	תנועת הנוסעים בנתב"ג	תיירים נכנסים לישראל	תושבים יוצאים מישראל
	במיליוני קטעי טיסה	שיעור שינוי במיליוני נוסעים	שיעור שינוי במיליוני נוסעים
2018	22.3	10.8%	7.8
2017	20.2	16.4%	7.1
2016	17.3	10.6%	6.3

להלן נתונים בדבר תנועת המטענים שנכנסו ויצאו מנתב"ג במהלך השנים 2016-2018:⁴

שנה	ייצוא	ייבוא	סה"כ
2018	148.6	201.0	349.6
שינוי מ-2017	0.3%	4.7%	2.8%
2017	148.1	192	340.1
שינוי מ-2016	3.9%	10.8%	7.7%
2016	142.6	173.2	315.8

* הנתונים כוללים מטען שהובל במטוסי מטען ובגחון מטוסי נוסעים.

6.3 תנודות במחירי הדלק הסיילוני

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 דלק⁵. במהלך שנת 2018 עלו מחירי הדס"ל ("סל השווקים" - המחיר המשוקלל בהתאם לשווקים בהם רוכשת החברה דס"ל) בממוצע בכ- 30% ביחס למחירי שנת 2017. לפרטים נוספים ראו סעיפים 8.5 ו-8.16.6 להלן. לפרטים נוספים אודות ההשפעה הכספית של מחירי הדס"ל וכן אודות מדיניות הגידורים של החברה, ראו סעיפים א.3. ו-ב' לדוח הדירקטוריון וביאור 18 לדוחות הכספיים.

6.4 תנודות בשערי מטבע זר

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 2018, חל פיחות של כ- 8.1% בשער החליפין של השקל לעומת דולר ארה"ב, ביחס ליום 31 בדצמבר 2017. נכון ליום 31 בדצמבר 2018, חל פיחות של כ-4.6% בשער החליפין של היורו לעומת דולר

³ ישראלים יוצאים – בדרך אויר בלבד. תיירים נכנסים – בדרך אוויר וללא מבקרי יום נמוגדר בלמ"ס

⁴ מקור הנתונים: רשות התעופה האזרחית

⁵ מחירי השוק של הדס"ל מפורסמים על ידי חברת Platts, אשר למיטב ידיעת החברה, 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.

ארה"ב, ביחס ליום 31 בדצמבר 2017. לפרטים אודות השפעת התנודות בשערי מטבע זר וכן אודות מדיניות הגידורים של החברה, ראו סעיף ב' 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-2.3% בשנת 2018 לעומת שיעור ממוצע של כ-1.26% בשנת 2017. לפרטים על הלוואות החברה ופעולות גידור שביצעה החברה, ראו סעיף ב' לדוח הדירקטוריון וביאור 13 לדוחות הכספיים. לפרטים אודות מדיניות הגידורים של החברה, ראו ביאור 18 לדוחות הכספיים.

פרק 3: תיאור עסקי התאגיד לפי תחום הפעילות

להלן מובא תיאור עסקי הקבוצה לגבי תחום פעילותה.

7. תחום פעילות הובלה אווירית

7.1

מידע כללי על תחום הפעילות

7.1.1

לפרטים אודות פעילות החברה, ראו סעיף 1.1 לעיל.

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:

7.1.1 מבנה תחום הפעילות ושינויים החלים בו

7.1.1

בעבר, הוסדרה מדיניות התעופה מכח החלטת ועדת השרים לענייני חברה וכלכלה בסמוך לפני פרסום תשקיף 2003 (החלטה מיום 19 במאי 2003 ח/14), זאת ביחס למיני 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 הסכמי "השמיים פתוחים" שנחתמו בין ישראל לבין ארה"ב והאיחוד האירופי, ראו סעיף, 7.1.10 (ב) להלן. לפרטים בדבר מגבלות ופיקוח על עסקי החברה החלים על פעילות התעופה, לרבות זכויות הטיס המוענקות לחברה, ראו סעיף 8 11 להלן.

7.1.2 מגבלות חקיקה, תקינה ואילוצים מיוחדים החלים על תחום הפעילות

7.1.2

תחום פעילות הובלה האווירית מאופיין במגבלות רגולטוריות בינלאומיות ומקומיות בתחומים שונים, הקבועות באמנות והסכמים בינלאומיים ובחקיקה מקומית לפרטים בדבר הסדרים רגולטורים, ראו סעיף 8.11 להלן. בנוסף, נקבעו באותם הסדרים בינלאומיים ומקומיים, תנאים והסדרים הנוגעים לתפעול ולאחריות המוביל האווירי לנזקים ולעיכובי טיסות וביטולן.

לעניין הובלת מטען במטוסי מטען יצוין, כי מדיניות רשויות התעופה בעולם בקשר עם מתן הרשאות נוטה להיות מקלה יותר מאשר בתחום מטוסי הנוסעים, כאשר הדבר משפיע במיוחד על האפשרות לבצע טיסות מטוסי מטען גם ב"חופש חמישי".

החברה מחויבת לפעול גם על פי החקיקה המקומית והחלטות ממשלה רלבנטיות הנוגעות לפעילותה (לרבות ביחס לאבטחת שירותי תעופה) כמפורט בסעיף 8 11 להלן.

7.1.3 שינויים בהיקף הפעילות בתחום וברווחיות

7.1.3

(א) התפתחויות בינלאומיות - לפרטים אודות התפתחויות בינלאומיות בתחום הפעילות, ראו סעיף 6.1 לעיל

(ב) התפתחויות בשוק הישראלי - לפרטים אודות התפתחויות בשוק הישראלי בתחום הפעילות, ראו סעיף 6.2 לעיל.

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 Cost⁶ וחברות שגר, כאשר הגידול ברמת התחרות בשנים האחרונות הוביל לירידה במחירי כרטיסי הטיסה ולגידול בתנועת הנוסעים. החרפת התחרות באה לידי ביטוי, בין היתר, בהגדלת מגוון היעדים ומספר התדירות שמפעילות חברות התעופה. להערכת החברה בשנת 2019 צפויה החרפה נוספת בתחרות לפרטים נוספים ראו סעיף 7.8.3 להלן.

7.1.5 שינויים טכנולוגיים שיש בהם כדי להשפיע מהותית על תחום הפעילות

הצטיידות במטוסים חדשים עם טכנולוגיה מתקדמת וחדשנית המייעלת את ההפעלה ומביאה לחיסכון בעלויות וכן תורמת להעצמת חוויית הלקוח, מהווה שינוי טכנולוגי מהותי בתחום פעילות ההובלה האווירית.

מטוסים רחבי גוף

במסגרת עסקת ההצטיידות של החברה במטוסים רחבי גוף ("עסקת ההצטיידות"), התקשרה החברה בהסכמים לרכישה וחכירה של 16 מטוסים מדגם דרימליינר, כאשר במהלך השנים 2017-2018 והרבעון הראשון לשנת 2019, התקבלו ברשות החברה 8 מטוסי דרימליינר מדגם בואינג 787-9 ובמהלך התקופה מהרבעון השני לשנת 2019 ועד הרבעון הראשון לשנת 2020, צפויים להימסר לחברה 8 מטוסי דרימליינר חדשים נוספים מדגם 787-9 ומדגם 787-8. מטוס הדרימליינר הינו המטוס החדשני בתעשייה ומציב את החברה בחוד החנית הטכנולוגית, כאשר מלבד שיפור חוויית הלקוח, הטכנולוגיה המתקדמת מייעלת את תפעול המטוסים ומפחיתה את רמת ההוצאות התפעוליות. לפרטים נוספים אודות עסקת ההצטיידות, ראו סעיף 8.12 להלן.

בשנים האחרונות החלו לפעול בשוק מטוסים רחבי גוף חדשים מדגם איירבוס A350-900. דגם זה נחשב למטוס ארוך טווח מתקדם וחסכוני, אשר מייצג את הדור הבא של המטוסים ומתחרה בדגם ה-787 (דרימליינר) של חברת בואינג. יובהר כי החברה אינה מפעילה מטוסים המיוצרים על ידי חברת איירבוס.

מטוסים צרי גוף

בשנים האחרונות החלו לפעול בשוק מטוסים צרי גוף חדשים – צי מטוסי ה-MAX של חברת בואינג וצי מטוסי ה-NEO של חברת איירבוס. במטוסים אלה מותקנת טכנולוגיה חדשנית, מפחיתה את רמת ההוצאות התפעוליות ועם טווח טיסה ארוך יותר מהדגמים הקודמים המאפשר טיסה למגוון יעדים רחב יותר. יובהר כי החברה אינה מפעילה מטוסים מסוגים אלה.

יצוין כי החברה בוחנת, מעת לעת, את התאמת צי המטוסים שלה לתנאי השוק והתחרות והמגמות בענף התעופה.

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

לפרטים אודות הספקים וחומר הגלם העיקריים של החברה בתחום הפעילות, ראו סעיף 8.5 להלן.

⁶ 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 ובציים אחידים עם מספר מושבים מקסימלי המאפשר הפחתת העלות למושב. פרופיל שירות מינימאלי במהלך הטיסה, אשר לרוב מפעילות מחלקת שירות אחת בטיסותיהן מבנה הוצאות זה מאפשר לחברות אלה להציע בדרך כלל מחירים תחרותיים מאוד. יצוין כי התיאור האמור של חברות "Low Cost" הינו על פי הערכת החברה.

7.1.8

חסמי הכניסה והיציאה העיקריים של תחום הפעילות ושינויים החלים בהם

חסמי הכניסה העיקריים הינם: ההשקעה הראשונית הגדולה יחסית, הנדרשת להקמת חברת תעופה והפעלתה, לרבות רכישה או חכירת מטוסים; גידול במספר חברות התעופה גורם ליצירת עומס על שדות התעופה וקושי בקבלת אישור לחלון זמנים לגבי המראה או נחיתה (Slot) בשדות תעופה מרכזיים, המבוקשים ביותר. חסם זה יכול למנוע פתיחת נתיב חדש או למנוע מחברת תעופה לשפר את הלוח של טיסותיה, חסם נוסף, הוא מידת הזמינות של מטוסים מסוגים שונים לרכישה או לחכירה, כאשר מגבלה זו יכולה להשפיע על האפשרות להתרחב בטווח הקצר ולתת מענה אד הוק לשוק מתפתח המאפשר הרחבת פעילות. יצוין, כי המגבלות החלות על החברה על ידי מחזיק מניית המדינה המיוחדת לעניין הקטנת צי המטוסים של החברה, מהוות חסם יציאה. לפרטים ראו סעיף 8.11.10 להלן.

7.1.9

תחליפים לשירותי תחום הפעילות ושינויים החלים בהם

התחליפים להובלה במטוסי נוסעים ובמטוסי מטען הם הובלה באמצעים אחרים (אמצעים ימיים ואמצעים יבשתיים), וכן מטוסי מטען להובלת מטען בגחון מטוסי נוסעים. יצוין כי בישראל אין תחליף משמעותי להובלת נוסעים דרך האוויר.

7.1.10

מבנה התחרות בתחום הפעילות ושינויים החלים בו, התפתחויות בשווקים של תחום הפעילות**(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, תדירות ומועדי טיסות, דיוק מבצעי, סוג המטוס, תצורת המטוסים, שירות לנסע, חוויית הלקוח, הטבות לנסעים מתמידים, עמלות ותמריצים מיוחדים לסוכני נסיעות, מבנה אתרי האינטרנט ואפליקציות המוביל לביצוע הזמנה וקבלת מידע 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 (בעיקר בחופש שישי כמתואר להלן), כולל כאלה שאינן מפעילות טיסות לישראל, זאת היות וכמתואר להלן, באפשרות חברות התעופה להציע טיסות, במתכונות שונות, גם ליעדים אשר הן אינן מפעילות אליהם טיסות ישירות ועל כן, לעיתים יעדיפו נוסעים לטוס עם חברת תעופה מסוימת גם במידה והיא לא מפעילה טיסה ישירה ליעד המבוקש, כמתואר להלן.

חופש שישי, חופש זה מאפשר לחברות הסדירות להציע טיסות המשך לטיסה היוצאת מתל אביב, דרך נמלי הבית שלהן ליעדים נוספים. החיבורים בין הטיסות מאפשרים להציע ללקוח אלטרנטיבה למוצר הישיר ובמחירים אטרקטיביים.

יצוין כי, החברה אינה נהנית כיום מאפשרות דומה להוביל נוסעים בין מדינות שונות דרך ישראל, בעיקר בשל המצב הגיאופוליטי הנוכחי.

הסכמי "קוד משותף" (Code Share), ההסכם מאפשר מכירה הדדית של מושבים במגוון הטיסות שמבוצעות על ידי חברות התעופה אשר שותפות להסכם תוך שימוש בקוד ההפעלה של כל אחת מחברות התעופה (המפעילה והמשווקת). הסכמי הקוד המשותף מאפשרים לחברות התעופה להרחיב את היצע הטיסות שלהן ומגדילים את חשיפת טיסות החברה המשווקת והמפעילה בשווקים ובערוצי מכירה חדשים באופן שגם חברת תעופה שאינה מפעילה טיסות ישירות ליעד מסוים וממנו, יכולה להציע טיסות ללקוחותיה באמצעות הסכם קוד משותף עם חברה שמפעילה טיסות ישירות לאותו היעד. לפרטים אודות הסכמי הקוד המשותף שהחברה צד להם, ראו סעיף 8.13 להלן.

ברית תעופה (Alliance): מרבית חברות התעופה הסדירות משתייכות לאחת מבריתות התעופה, STAR, ONE WORLD ו-SKY TEAM. חברות בברית מאפשרות לחברת תעופה להציע ללקוח, בין היתר, טיסות למגוון רחב של יעדים, ליהנות מצבירת מיילים/נקודות גם על טיסות של חברות אחרות השייכות לברית וכן להתארח בטרקלינים של חברות תעופה אחרות השייכות לברית. לפיכך, לקוחות מסוימים יעדיפו לטוס בחברת תעופה המאוגדת בברית גם במקרה בו החברה לא מפעילה טיסה ישירה ליעד המבוקש, זאת על מנת להנות מהטבות אלו.

יצוין כי בשנים האחרונות התפתחה מתכונת נוספת של שיתוף פעולה בין חברות תעופה - **JOINT VENTURE (JV)**, במסגרתה חולקות החברות את הכנסותיהן ולעיתים גם את ההוצאות בהתאם לסיכום שנקבע מראש, זאת מבלי להתמזג. בשל השותפות בהכנסות ובהוצאות, מבנה העלויות של חברות התעופה השותפות ב-JV יעיל יותר, דבר המאפשר להן להציע ללקוחותיהן מחירים אטרקטיביים.

כמו כן, עשויה להיות השפעה לשינויים רגולטורים מסויימים על מבנה התחרות בתחום הפעילות. לפרטים ראו סעיף 8.11 להלן.

במהלך שנת 2018 פעלו בנתב"ג כ-110 חברות תעופה מתוכן כ-66 חברות תעופה זרות אשר הפעילו טיסות סדירות, כ-45 חברות שכר זרות (מתוכן כ-30 חברות אשר הפעילו טיסות באופן קבוע) ובשתי חברות תעופה ישראליות (ארקיע וישראייר).

בפעילות ההובלה במטוסי מטען קיימים ארבעה סוגים של מתחרים: חברות המובילות מטען רק באמצעות מטוסי מטען; חברות המובילות מטען רק בגחון מטוסי נוסעים; חברות, בדומה לאל על, המובילות מטען הן במטוס מטען והן בגחון מטוסי נוסעים וכן חברות בלדרות המטיסות, בנוסף לשירותי הבלדרות, גם מטען אחר במטוסייהן. להערכת החברה, הרחבת הטיסות הסדירות לישראל וממנה במטוסי נוסעים המסוגלים לשאת בגחונם מטען, מגבירה את התחרות בפעילות המטען.

לפרטים אודות המתחרים המשמעותיים של החברה בתחום הפעילות, וכן אודות התחרות הצפויה בשנת 2019, 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 התדירות ומספר חברות התעופה הרשאיות להפעיל טיסות סדירות, גורמת לגידול בכמות הטיסות וכפועל יוצא, לירידה במחירי כרטיסי הטיסה ולגידול בתנועת הנוסעים מישראל ואלה. במסגרת מדיניות זו, נחתם בשנת 2010 בין ישראל לבין ארה"ב הסכם "שמיים פתוחים", אשר הביא להסרת מגבלת התדירות והקיבולת על הטיסות לישראל וממנה. בנוסף, מאפשר ההסכם שיתופי פעולה מסחריים בין חברות התעופה של שתי המדינות.

כמו כן, בחודש יוני 2013 נחתם הסכם "השמיים פתוחים" בין מדינת ישראל והאיחוד האירופי, אשר נכנס לתוקף בשנת 2013 ויישמו בוצע במספר פעימות, כאשר בקיץ 2018 יושם השלב האחרון. ההסכם הביא להסרת מגבלת התדירות על הטיסות לישראל וממנה וכפועל יוצא, לתוספת משמעותית בהיצע הטיסות של חברות התעופה הטסות לישראל וממנה. יצוין כי על רקע הסרת המגבלות האמורות, ניתן היתר לחברות התעופה הישראליות לפעול גם מטרמינל 1 בכפוף לתנאים מסויימים, וכן עודכן שיעור השתתפות המדינה בהוצאות הביטחון של חברות התעופה הישראליות. לפרטים בדבר שיעור השתתפות המדינה בהוצאות הביטחון, ראו סעיף 8.11.13 להלן.

הגידול ברמת התחרות בקווים אל/מ אירופה, ובכלל זה, תחילת פעילות חברות ה-Low Cost בקווים אלה והרחבת פעילותן באופן ניכר בשנים האחרונות, הובילו לירידת מחירי הטיסות ולגידול משמעותי בתנועת הנוסעים בקווים אלה. לפרטים אודות הגידול בתנועת הנוסעים בקווים לאירופה, ראו סעיף 7.8.3(ה) להלן.

יצוין כי בחודש יולי 2018, חתמו ישראל וסין על מזכר הבנות להסכם תעופה חדש אשר מאפשר כניסת מובילים נקובים נוספים ליעדים קיימים וחדשים וכן הגדלת התדירות המותרות לחברות התעופה של שתי המדינות. כמו כן, במהלך השנים האחרונות עודכנו הסכמי תעופה בין ישראל לבין מספר מדינות שהיקף התנועה בינן לבין ישראל הינו משמעותי וביניהן רוסיה, אוקראינה, קנדה והודו.

(א) כללי

השירותים העיקריים שהחברה מספקת בתחום פעילות זה הינם הטסת נוסעים ומטען ליעדים שונים באמצעות מטוסי נוסעים. נכון למועד הסמך לאישור הדוח, החברה מפעילה טיסות במטוסי נוסעים לכ- 36 יעדים ישרים, בכ- 26 מדינות באירופה, ארה"ב וקנדה, המזרח הרחוק ומרכז אסיה ודרום אפריקה.

בשנת 2018 הפעילה החברה כ- 286 טיסות שבועיות בממוצע לכל כיוון להובלת נוסעים, וכן מטען בנוסף, במהלך שנת 2018, הציעה החברה שירותי הובלת מטענים במטוס מטען ייעודי ליעד אחד באירופה וליעד אחד בצפון אמריקה בטיסות סדירות. בנוסף לטיסות אותן מפעילה החברה, משווקת החברה טיסות במסגרת הסכמים עם חברות תעופה אחרות – הסכמי אינטרליין (Interline Agreements) המאפשרים לנסעים 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). לפרטים בדבר הסכמי ה"קוד המשותף" שהחברה צד להם, ראו סעיף 8.13 להלן.

החברה מפעילה בחלק מטיסותיה הסדירות עד שלוש מחלקות שירות הנבדלות זו מזו בסוג המושב, המרווח בין המושבים, תפריט המזון והשתייה, מערכת הבידור, אופן ההגשה, היצע מוצרי נוחות ופנאי ומספר הדיילים ביחס למספר הנוסעים. המחלקות הן מחלקה ראשונה, מחלקת עסקים 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 ביעדי נופש, יעדים אקזוטיים עונתיים ופרופיל שירות מותאם יעד. במרבית הטיסות שמפעילה החברה תחת המותג סאן דור, 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 בנתב"ג ובכל אחד מהיעדים בהם נוחתים מטוסי החברה במקביל, מפעילה החברה, בהנחיית גורמי הבטחון הממשלתיים, מערך אבטחה קרקעי בכל שדות התעופה בחו"ל מהם טסים מטוסי חברות תעופה ישראליות ומערך אבטחה אווירי, הפועל במהלך טיסות הנוסעים של חברות תעופה ישראליות (מערך האבטחה הקרקעי בנתב"ג מופעל על ידי רשות שדות התעופה). לפרטים אודות שירותי האבטחה שמעניקה החברה לחברות תעופה ישראליות, ראו סעיף 8.11.13 להלן.

(ב) נתונים בנוגע לקבוצות היעדים בנתב"ג

להלן נתונים, להערכת החברה, בדבר פילוח תנועת הנוסעי לפי אזורים גיאוגרפיים ונתח השוק של החברה באזורים אל/מ אזורים אלה⁷:

אזור ⁹	תנועת הנוסעים (טיסות ישירות ⁸), במיליוני קטעי נוסע	הערכת החברה בדבר נתח השוק של החברה (%)					
	2018	2017	2016	שינוי ב % ב- 2018	2018	2017	2016
טראנס אטלנטי	2.0	1.8	1.7	9%	47.1	48.0	51.4
אירופה	19.0	17.2	14.7	11%	22.6	25.5	29.1
אסיה ואפריקה	1.3	1.1	0.9	17%	37.8	44.7	55.1
סה"כ	22.3	20.1	17.3	11%	25.6	28.5	32.6

(ב)(1) הנתונים הטראנס אטלנטיים

נכון למועד הדוח, לחברה טיסות סדירות ל- 5 יעדים בצפון אמריקה.

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 8.13 להלן.

בשנת 2018 הפעילה החברה בשיא עונת הקיץ כ- 43 טיסות בשבוע לצפון אמריקה ובעונת החורף כ- 31 טיסות בשבוע (בעיקר לניו יורק).

לפרטים אודות קווים חדשים שבכוונת החברה להשיק ליעדים שונים בארה"ב במהלך שנת 2019 והרבעון הראשון לשנת 2020, ראו סעיף 7.4 להלן

(ב)(2) הנתונים לאירופה

נכון למועד הדוח, לחברה טיסות סדירות ל- 26 יעדים באירופה, שהמרכזיים בהם הינם לונדון, פריז, אמסטרדם, מוסקבה, פרנקפורט, רומא, מילאנו, מדריד וציריך.

בחודש אוקטובר 2018, החלה החברה להפעיל קו לליסבון חלף הקו אשר הופעל על ידי סאן דור. החברה מפעילה בקו זה 2-5 טיסות ישירות שבועיות (בהתאם לעונות השנה).

⁷ באזורים המצוינים בטבלה נכללים גם יעדים שהחברה אינה טסה אליהם
⁸ נתונים אלה מהווים הערכת החברה המתבססת על ניתוח נתוני רש"ת. נתונים אלה מפולחים לפי יעד הטיסה הישיר ואינם מבחינים ביעד האמיתי של הנוסע כשמדובר בטיסות ב"חופש שישי"
⁹ אזור "טראנס אטלנטי" כולל את מדינות צפון אמריקה ודרום אמריקה, אזור "אירופה" כולל את מדינות מערב אירופה, מרכז ומזרח אירופה וכן את יוון, קפריסין, מלטה וטורקיה, אזור "אסיה ואפריקה" כולל את מדינות המזרח הרחוק ואסיה וכן את ירדן ומצרים

לפרטים אודות קווים חדשים שבכוננת החברה להשיק ליעדים שונים באירופה במהלך שנת 2019, ראו סעיף 7.4 להלן.

(ב)(3) הנתיבים לאסיה ואפריקה

נכון למועד הדוח, לחברה טיסות סדירות ל – 4 יעדים במזרח (בנגקוק, מומביי, הונג קונג ובייג'ינג) וכן ליעד אחד בדרום אפריקה (יוהנסבורג).

פילוח הכנסות ורווחיות שירותים

7.3

בשנת 2018 חל גידול של כ-2.1% בהכנסות החברה לעומת ההכנסות בשנת 2017, כאשר תנועת הנוסעים בנתב"ג במהלך שנת 2018 גדלה בשיעור של כ-10.8% לעומת שנת 2017. לפרטים בדבר נתונים אודות התפלגות הכנסות החברה, ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים.

שירותים חדשים

7.4

✓ שינויים ברשת נתיבים

השקת קווים חדשים לאירופה – בחודש אוקטובר 2018, החלה החברה להפעיל קו לליסבון חלף הקו אשר הופעל על ידי סאן דור. החברה מפעילה בקו זה 2-5 טיסות ישירות שבועיות (בהתאם לעונות השנה).

בסוף חודש מרץ 2019, צפויה החברה להשיק קו חדש לניס חלף הקו אשר הופעל על ידי סאן דור. החברה צפויה להפעיל בקו זה 2-3 טיסות ישירות שבועיות (בהתאם לעונות השנה). כמו כן, בסוף חודש מאי 2019, צפויה החברה להשיק קו חדש למנצ'סטר. החברה צפויה להפעיל בקו זה 2-3 טיסות ישירות שבועיות (בהתאם לעונות השנה).

השקת קווים חדשים לארה"ב – במהלך שנת 2019 צפויה החברה להרחיב את פעילותה בקווים לצפון אמריקה ולהשיק את הקווים הבאים: החל מחודש מאי 2019 תפעיל החברה 3 טיסות שבועיות לסאן פרנסיסקו, החל מחודש יוני 2019 תפעיל החברה טיסה שבועית ללאס וגאס והחל מחודש יולי 2019, תפעיל החברה טיסה שבועית לאורלנדו במהלך תקופת קיץ 2019. בנוסף, צפויה החברה להשיק ברבעון הראשון לשנת 2020 קו חדש לשיקגו.

✓ השקת מתכונת חדשה לטיסות החברה – על מנת לתת מענה רחב ככל הניתן ללקוחות השונים, להתמודד טוב יותר עם התחרות הגוברת, לאור המגמות בעולם התעופה העולמי, וכחלק מיישום תהליכי ההתייעלות התפעולית שנוקטת החברה, מפעילה החברה, החל מחודש אוקטובר 2018, מתכונת חדשה לטיסות בכל יעדיה לאירופה, וכן השיקה החברה בחודש ינואר 2019, מתכונת טיסות חדשה גם לכל יעדיה במזרח הרחוק ודרום אפריקה עבור טיסות שתמאנה החל מהרבעון השני לשנת 2019 ("המתכונת החדשה"), כמתואר להלן.

מתכונת טיסות חדשה ליעדי החברה באירופה – בהתאם למתכונת החדשה, ניתנת ללקוח במחלקת תיירים אפשרות בחירה בין שלושה סוגים שונים של חבילות מוצרי טיסה: כרטיס Lite - המוצר הבסיסי והזול ביותר המאפשר עלייה למטוס עם כבודת יד אישית ותיק יד, ללא אפשרות לביטול או שינוי (בכפוף לחוק הגנת הצרכן, תשמ"א - 1981), כרטיס Classic - כרטיס במודל הקיים והמוכר, אשר מאפשר בנוסף לאמור גם בחירת הושבה, משלוח כבודה לבטן המטוס ואפשרות לשינוי או ביטול בתוספת תשלום, כרטיס Flex - כרטיס בעל גמישות מרבית אשר מאפשר בנוסף על האמור גם תיק יד שני וגמישויות בתנאי הביטול והשינוי, הכל בהתאם לקריטריונים שקבעה החברה ביחס לכל כרטיס ועל פי הוראות הדין. עם הפעלת המתכונת החדשה כאמור, הופסקה פעילות המותג "UP" והחל מאותו מועד, מופעלות הטיסות ליעדים אלה תחת המותג אל על.

מתכונת טיסות חדשה ליעדי החברה במזרח הרחוק ודרום אפריקה – בהתאם למתכונת החדשה, תינתן ללקוחות במחלקת תיירים אפשרות בחירה בין שלושה סוגים שונים של חבילות מוצרי טיסה. כרטיס Life - המוצר הבסיסי והזול ביותר יאפשר עלייה למטוס עם כבודת יד אישית, תיק יד וקבלת ארוחה, עם אפשרות לשינוי בתוספת תשלום וללא אפשרות ביטול (בכפוף לחוק הגנת הצרכן, תשמ"א - 1981 ולמעט, כאשר נקודת המוצא מדרום אפריקה). כרטיס Classic - מוצר שיאפשר, בנוסף לאמור, גם בחירת הושבה (למעט מושבים מועדפים בהם ניתן לבחור בתשלום נוסף), משלוח כבודה לבטן המטוס ואפשרות לשינוי או ביטול בתוספת תשלום, כרטיס Flex - חבילה כוללת שתאפשר, בנוסף על האמור, גם תיק יד שני, כבודה נוספת לבטן המטוס, בחירת הושבה הכוללת מושבים מועדפים בכפוף לזמינות וכן גמישות בתנאי הביטול והשינוי, הכל בהתאם לקריטריונים שתקבע החברה ביחס לכל כרטיס ועל פי הוראות הדין.

החברה צופה כי למתכונת הטיסות החדשה ליעדי החברה באירופה, במזרח הרחוק ובדרום אפריקה, תהא השפעה חיובית על תוצאותיה הכספיות אם כי לא במונחים מהותיים בהשוואה לכלל הכנסותיה.

הערכת החברה בדבר מועד יישום המתכונת החדשה ליעדי החברה במזרח הרחוק ובדרום אפריקה וההשפעה החיובית של הפעלת המתכונת החדשה על תוצאותיה הכספיות של החברה 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 היתר, עקב מידת פתיחת השוק לתחרות נוספת, שינויים רגולטוריים, אופן התמודדות החברה עם התחרות וגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 8.16 להלן וכן שינויים כלכליים, בטחוניים וגיאופוליטיים.

✓ **מועדון הנוסע המתמיד -** ביום 1 באפריל 2019, צפוי להיכנס לתוקף עדכון לתכנית צבירה ומימוש נקודות מועדון הנוסע המתמיד של החברה ("התכנית"), אשר כולל, בין היתר, שינוי מודל צבירת הנקודות כך שתהא מבוססת על הוצאה כספית (למעט מקרים חריגים), זאת בניגוד למצב הקיים בו סך הצבירה נקבע בהתאם ליעד ולמחלקת הרישום וכן עדכון מחיר המימוש של כרטיסי הבנוס. ביום 1 ביולי 2019 יכנס לתוקף עדכון התכנית בנוגע להרחבת אפשרויות מימוש הנקודות, כגון - תשלום באמצעות נקודות עבור כרטיסי טיסה בטיסות המשלבות יעדי המשך אשר מופעלות על ידי חברות תעופה עימן לחברה הסכמי שיתוף פעולה (הסכמי "קוד משותף"), רכישת כרטיסי טיסה משולב כאשר כיוון אחד הינו כרטיס בנוס קלאסי ובגין הכיוון השני ניתן לשלם באמצעות נקודות ובמזומן, תשלום באמצעות נקודות עבור כבודה והושבה וכן תשלום באמצעות נקודות בגין חלק ממרכיב תוספת המזומן. להערכת החברה, עדכון התכנית כאמור, לא צפוי להשפיע באופן מהותי על תוצאותיה הכספיות. לפרטים אודות פעילות מועדון הנוסע המתמיד והתקשרויות החברה עם חברות כרטיסי אשראי, ראו סעיף 7.6.4 להלן.

הערכת החברה בדבר השפעת עדכון תכנית צבירה ומימוש נקודות על תוצאותיה הכספיות מהווה מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה מבוסס, בין היתר, על תחזיות, הערכות ואומדנים של החברה לאור היקפי הפעילות הנוכחיים ובכלל זה, היקפי הפעילות של מועדון הנוסע המתמיד העשויים שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית.

✓ **שדרוג מטוסי 777-200ER ומטוסי 737-800 -** החברה החליטה לבצע תכנית מקיפה לחידוש ושדרוג פנים המטוס בצי מטוסי החברה מדגם בואינג 737-800 ומדגם בואינג 777-200ER. פרויקט השדרוג יכול, בין היתר, הגדלת מספר המושבים והחלפתם למושבים חדשים ומתקדמים בכל מחלקות השירות, התקנת מערכת בידור אישית חדישה ומתקדמת (בצי מטוסי 777-200ER) והתקנת מערכת אינטרנט אלחוטי ושקע USB אישי. פרויקט השדרוג צפוי להתחיל בהדרגה בשנת 2019 וימשך בהדרגה עד שנת 2021.

✓ **אינטרנט במטוסי החברה (Wi-Fi) -** החברה השיקה בחודש יולי 2018, מערכת אינטרנט אלחוטי ("המערכת") בטיסות החברה אל/מ אירופה ובחודש פברואר 2019, השיקה החברה את המערכת בטיסות החברה אל/מ צפון אמריקה, כאשר השימוש במערכת כרוך בתשלום נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, הותקנה המערכת בצי מטוסי החברה מדגם בואינג 737-900ER, בחלק ממטוסי החברה מדגם בואינג 737-800 ובשמונה מטוסי הדריםליינר שהתקבלו בחברה. בשנת 2019 תותקן המערכת באופן הדרגתי במטוסי חברה נוספים מדגם בואינג 737-800 ובמטוסי דרימליינר אשר עתידים להתקבל בחברה.

✓ **שדרוג החוויה הדיגיטלית -** החברה פועלת לשיפור משמעותי של החוויה הדיגיטלית, תוך פיתוח יכולות שיווקיות ושירותיות, מבוססות בינה מלאכותית, שיאפשרו הגדלת הכנסות, שיפור היעילות והמציאות התפעולית ושדרוג חווית הלקוח בדגש על נוחות והתאמה אישית בהתאם לצרכי הלקוחות ובמסגרת זו, במהלך שנת 2018 שדרגה החברה את אפליקציית המובייל שלה באופן שהאפליקציה מאפשרת כיום ללקוח לבצע מגוון נרחב של פעולות, כגון רכישת כרטיסי טיסה, ניהול הטיסה, צ'ק אין, ביורר מצב נקודות מועדון הנוסע המתמיד של החברה וכן לקבל הודעות באופן יזום מאת החברה אודות שינויים בטיסה, מבצעים ייחודיים ללקוח והודעות במגוון נושאים נוספים (דוגמה - המלצות לעניין זמן יציאה לשדה התעופה, תחזיות מזג אוויר ביעד) בנוסף, המשיכה החברה בפיתוח השירותים הדיגיטליים שלה, וביניהם, הרחבה ושיפור של מגזין התוכן של החברה TIP & TRIP המספק מידע עשיר וטיפים בנוגע ליעדי החברה, התכתבות ישירה עם לקוחות החברה במסגרת אתר ה-Facebook, שירות חדשני זה, על כל ערוציו, מאפשר לחברה להעניק ללקוחות גישה נוחה ופשוטה לתקשורת עימה

מכל מקום בעולם. כמו כן, החברה השיקה את שירות "צ'ק אין בצ'ק", המאפשר ללקוחות לבצע צ'ק אין בזמן קצר לאחר שהמערכת מזהה בצורה אוטומטית לקוחות מתאימים ושלחת להם הודעה פרואקטיבית.

✓ **פיתוח שירותים בתחום הובלת מטען** - במהלך שנת 2018 המשיכה החברה בפיתוח מוצרים מותאמים למגוון לקוחותיה בפעילות הובלת מטען הן בגחון מטוסי נוסעים והן במטוס מטען ייעודי, כמתואר להלן: הובלת מטען עבור לקוחות הפארמה בתנאי קירור מיוחדים, שירות "EL AL 2 DOOR", המאפשר הטסה של משלוחים מנתב"ג ועד הלקוח וכן מתן שירותים נלווים וביניהם, טיפול בניירת ושחרור המטען מהמכס, שירות הובלת מוצרים יקרי ערך הכולל הטסה ואבטחת המוצר עד למסירתו ללקוח, "CARGO PLUS", "CARGO FIRST" – במסגרת שירות זה מקבל הלקוח קדימות בהטסת מטעניו, TRANSIT2GO – הובלת מטענים לכל היעדים בעולם תוך שיתוף פעולה עם חברות שילוח גלובליות במסגרת חופש שישי.

7.5 לקוחות

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. אין לחברה לקוח, לרבות סוכן נסיעות, שמחזור ההכנסות ממנו או המכירות באמצעותו מסתכם ב-10% או יותר מכלל הכנסות הקבוצה. להערכת החברה, אין לה תלות בלקוח או סוכן בודד כלשהו.

7.6 שיווק והפצה

7.6.1 סוכני נסיעות ומטען ומשווקי חבילות תיירות

פעילות שיווק ומכירת כרטיסי טיסה של החברה מתבצעת במגוון ערוצי מכירה, כמתואר להלן (1) אתר האינטרנט של החברה; (2) מוקד השירות הטלפוני (בישראל); (3) סוכני נסיעות, חברות תיירות וסיטונאי תיירות; (4) משרדי מכר של החברה בישראל ובנציגויות חו"ל [נכון למועד הסמוך לפרסום הדוח, לחברה 2 משרדי מכר בארץ (ירושלים ובאר שבע) וכ- 29 משרדי מכר ב- 31 נציגויות בחו"ל] ו- (5) סוכני מכירות כלליים בחו"ל (GSA – General Sales Agent) ביעדים אליהם טסה החברה וכן ביעדים נוספים בעולם (נכון למועד הסמוך לפרסום הדוח, לחברה הסכמים עם GSA 36).

בנוסף, 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 8.7.1 (א) להלן.

תור אויר (ישראל) בע"מ ("איירתור") שהינה חברה משותפת לאל על ולסוכני הנסיעות מהווה בעיקרה זרוע הפצה של מבצעים וחבילות לכלל הסוכנים בישראל וכן לקהל הרחב. כמו כן, מספקת איירתור לחברה שירותי מיקור חוץ בנושאים שונים. לפרטים אודות התקשרויות החברה עם איירתור, ראו ביאור 22 לדוחות הכספיים.

מרבית סוכני הנסיעות חברים ביאט"א ומשמשים כערוץ למכירת כרטיסי טיסה עבור חברות התעופה השונות. לעיתים מתוגמל הסוכן בעמלות מסוגים שונים ובשירותים משתנים, זאת על פי שיקול דעת חברות התעופה.

נכון למועד הדוח, מעניקה החברה לסוכני נסיעות וסיטונאי התיירות שעובדים עמה בארץ ובחו"ל ("הסוכנים") עמלת בסיס לסוכנים בארץ בשיעור של 5% ועמלת בסיס לסוכנים בחו"ל בשיעור משתנה ממדינה למדינה, על פי תנאי השוק. בנוסף, מעניקה החברה לסוכנים תמריצים מיוחדים (עמלה משתנה) בהתאם להיקף המכירות של כרטיסי טיסה, כאשר שיעור העמלה המשתנה - נקבע עם כל אחד מהסוכנים, בארץ ובחו"ל.

ביום 1 ביוני 2019, צפויה החברה לעבור למודל התקשרות חדש עם הסוכנים במסגרתו לא תשולם עמלת בסיס, זאת נוכח האתגרים הניצבים בפני החברה כתוצאה, בין היתר, ממדיניות השמיים הפתוחים, אשר הובילה להתגברות התחרות מצידן של חברות התעופה הזרות ובריתות ענק בינלאומיות, ומשינויים בהרגלי הצריכה כפועל יוצא מהמהפכה בערוצי השיווק הדיגיטליים וכן על רקע המגמה העולמית בענף התעופה של

שינוי מודל התגמול שבין חברות התעופה וסוכני הנסיעות. יצוין כי בעקבות הודעת החברה לסוכני הנסיעות בישראל, מחודש מאי 2018, פנתה התאחדות משרדי הנסיעות ויועצי התיירות בישראל ("ההתאחדות") לחברה ובאה עמה בדברים בקשר להודעה האמורה. החברה נמצאת בדין ודברים עם ההתאחדות. החברה מעריכה כי למודל התגמול המעודכן תהא השפעה חיובית על תוצאותיה הכספיות אם כי לא במונחים מהותיים בהשוואה למחזור המכירות שלה.

הערכות החברה בדבר ההשפעה החיובית של מודל התגמול המעודכן על תוצאותיה הכספיות מהוות מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה מבוסס, בין היתר, על תחזיות, הערכות ואומדנים של החברה במועד פרסום דוח זה, אשר התממשותם אינה וודאית ואינה בשליטת החברה. אי התממשותו של המידע הצופה פני עתיד עשוי להיגרם כתוצאה מהתממשות שונה של ההערכות, התחזיות והאומדנים שנלקחו בחשבון על ידי החברה, ובכלל זה כתוצאה מהתממשות גורמי סיכון המאפיינים את פעילות החברה וכן מהתפתחויות בסביבה הכלכלית בה פועלת החברה ובגורמים חיצוניים העשויים להשפיע על פעילות החברה.

סוכני הנסיעות יכולים לצבור נקודות לשימוש אישי בגין מכירת כרטיסי טיסה של החברה ללקוחותיהם במועדון הסוכנים ("מועדון Sell&Fly"), וכן לרכוש כרטיסי טיסה ולשלם עבור כרטיסי הטיסה באמצעות נקודות מועדון Sell&Fly. יצוין כי הנקודות מאפשרות רכישת כרטיסי טיסה לשימוש אישי בלבד. כמו כן, 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 "משוב מועדף", לשלם עבור שדרוג למושב מועדף, וכן לרכוש מוצרי דיוטי פרי במטוס באמצעות נקודות. במהלך המחצית השנייה לשנת 2019 מתוכנן מועדון Sell&Fly לחבר מועדון הנוסע המתמיד כך שצבירת הנקודות תתבצע ישירות לחשבון הנוסע המתמיד של הסוכן באמצעות נקודות מועדון הנוסע המתמיד וכלל אפשרויות מימוש הנקודות מועדון Sell&Fly יהיו בהתאם לתנאי מימוש נקודות המועדון על פי התכנית המעודכנת כמתואר בסעיף 7.4 לעיל.

יצוין כי עיקר מכירות החברה בפעילות הובלת המטענים מבוצעת גם היא באמצעות סוכני מטען.

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 ואיזון באמצעות ריכוז חישוב הנתונים. תוקף ההסכם עם אמדאוס המסדיר שירותים אלה הינו עד סוף שנת 2025 עם אפשרות להארכה באותם תנאים עד סוף שנת 2027, כאשר לחברה אפשרות לסיים את ההסכם בסוף שנת 2023. יצוין כי בשנת 2019, צפויה החברה להחליף את מנוע ההזמנות באתר האינטרנט שלה במנוע הזמנות חדש

לחברה קיימים הסכמים עם מערכות הפצה בינלאומיות, ביניהן אמדאוס, סייבר וטרולפורט המתממשקות למערכת ההזמנות של החברה ומאפשרות למשתמשי אותן המערכות (סוכני מכירות בארץ ובעולם) מכירה וגישה ישירה לביצוע הזמנות וכרטוס על טיסות החברה.

תוקף ההסכם עם אמדאוס המסדיר שירותים אלה הינו עד שנת 2020 והצדדים הסכימו על הארכתו 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 16.19 8 להלן.

שיווק ומכירות לנוסעים

7.6.3

החברה פועלת לפרסום שירותיה לנוסעים בשוק הישראלי ובשוקים 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 ישירות לנוסעים גם באמצעות מוקד ההזמנות בנוסף, מפעילה החברה דסק עסקי הפועל לקידום מכירות לגופים עסקיים, בעיקר בישראל.

במהלך שנת 2018 גדלו המכירות באמצעות אתר האינטרנט בכ- 4% (מכירת חבילות, מכירת שירותים נלווים ושדרוגים) לעומת התקופה המקבילה אשתקד והן הסתכמו בשנת 2018 בסך כולל של כ- 331 מיליון דולר. בשנת 2018 נרשם גידול משמעותי בשיעור של כ- 37% בסך מכירות החברה באמצעות המובייל לעומת שנת 2017. כמות הכרטיסים שנמכרה באמצעות האינטרנט במהלך שנת 2018 גדלה בכ- 1.5% לעומת שנת 2017.

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. החברה מתאימה את עצמה למגמה זו ובמהלך שנת 2018 ביצעה החברה יוזמות שונות לשיפור משמעותי של החוויה הדיגיטלית, תוך פיתוח יכולות שיווקיות ושירותיות (לפרטים נוספים, ראו סעיף 7.4 לעיל). בכוונת החברה להמשיך ולהרחיב במהלך שנת 2019 את פעילותה בתחום הדיגיטל ובמסגרת זו, בכוונת החברה להחליף את מנוע ההזמנות של אתר האינטרנט שלה וכן להשיק יוזמות שונות בתחום הדיגיטל לשם שדרוג חווית הרכישה באמצעות האינטרנט והמובייל במהלך שנת 2019.

במהלך שנת 2018 בוצע שינוי במבנה הארגוני של החברה הכולל איחוד של תחומי הדיגיטל והמחשוב לחטיבה אחת, זאת במטרה ליצור סינרגיה בין הגופים האחראים על השיווק והמכירות בדיגיטל לבין הגופים אשר אחראים על בניית פלטפורמות הדיגיטל בחברה ותחזוקתן.

כדי להגביר את האטרקטיביות לטיסות החברה עבור נוסעים המעוניינים לא רק בשירותי תובלה אל ישראל וממנה, אלא גם בשירותי תיירות, משווקת החברה באמצעות סוכני נסיעות ובמישרין, שירותי תיירות קרקעיים מגוונים (מלונות, סיורים, השכרת רכב) לנוסעים בודדים. לשם כך, משווקת החברה חבילות, בין היתר, באמצעות חברת איירתור. בנציגויות החברה בחו"ל פעילות זו משווקת באמצעות חברת סופרסטאר הולדייז לימיטד, בשיווק עצמאי ישיר או באמצעות סוכני הנסיעות. לפרטים אודות פעילות חברת סופרסטאר הולדייז לימיטד, ראו סעיף 8.7.1.

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 בטיסות המבוצעות על ידי החברה.

נקודות אלה מקנות לנוסעים הטבות שונות ובכלל זה כרטיסי טיסה בהנחה, 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".

לפרטים אודות עדכון לתכנית צבירת ומימוש נקודות מועדון הנוסע המתמיד של החברה, ראו סעיף 7.4 לעיל.

מספר חברי המועדון נכון למועד הסמוך לאישור הדוח מסתכם בכ- 2.1 מיליון חברים. בסה"כ, שיעור הנוסעים שהינם חברי מועדון הנוסע המתמיד מתוך כלל הנוסעים, עמד בשנת 2018 על כ- 28%, ללא שינוי ביחס לשנת 2017.

בנוסף, לחברה הסכמים המאפשרים צבירה ומימוש של נקודות מועדון בחברות תעופה אחרות (כמפורט בסעיף 8.13 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, ברכישת מוצרים ביטוחיים שמשווקת החברה, בתשלום לבתי עסק שונים עימם למועדון יש שיתופי פעולה אד-הוק ועוד.

החברה מפעילה, בשיתוף עם חברה בינלאומית, 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.

בשנת 2018 המשיכה החברה בהפעלת תוכנית לטיפול, שימור וגידול מספר לקוחות היוקרה, בין היתר, באמצעות הנפקת כרטיס אשראי ממותג "Fly Card", כמפורט להלן.

כרטיסי אשראי ממותגים

נכון למועד הדוח, לחברה הסכמי שיתופי פעולה עם מוסדות פיננסיים, אשר במסגרתם 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 ישראליים באמצעות המוסדות הפיננסיים המפורטים להלן (א) דיינרס קלוב ישראל בע"מ וכרטיסי אשראי לישראל בע"מ ("דיינרס", "כאל", בהתאמה), (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.

יצוין כי ההסכם עם דיינרס, כאל ופועלים אקספרס בע"מ הינם לתקופת התקשרות של חמש שנים שסיומה בחודש ספטמבר 2019 וההסכם עם לאומי קארד הינו לתקופה של חמש שנים שסיומה בחודש אוקטובר 2019.

התקשרות בהסכמים חדשים עם חברות כרטיסי אשראי.

✓ ביום 11 בדצמבר 2018, התקשרה החברה עם דיינרס וקאל ("חברות האשראי") בהסכם עקרונות להתקשרות חדשה בעניין הנפקה ותפעול של כרטיסי אשראי ממותגים ("ההסכם" או "הסכם העקרונות") לתקופה של עשר שנים החל מיום 1 בספטמבר 2019, עם זכות יציאה הדדית לכל אחד מהצדדים לאחר שבע שנים ("תקופת ההתקשרות"). כמו כן, אישר הדירקטוריון להתקדם לחתימה על הסכם עקרונות, עם חברת Mastercard על בסיס מכתב כוונות מחייב שהנ"ל שלחה. על פי ההסכם, ינפיקו חברות האשראי לציבור חברי מועדון הנוסע המתמיד, כרטיסי אשראי ממותגים של מותג מאסטרקארד ו/או של מותג דיינרס משולב עם מאסטרקארד. חברות האשראי ינפיקו באופן בלעדי כרטיסי אשראי ממותגים מסוג "ברונזה", וכן כרטיסי אשראי ממותגים מסוג "פרימיום" ללקוחות יוקרה אשר תוקנה להם הצעת ערך עדיפה, וזאת ללא בלעדיות. כרטיסי האשראי הממותגים יקנו למחזיקיהם הצעת ערך ייחודית באמצעות מגוון הטבות, בהתאם לסוג הכרטיס והיקף הפעילות בו. הוסכם כי חברות האשראי וכן חברת Mastercard, ישלמו לחברה מענק חתימה חד פעמי בסך כולל של 125 מיליון ש"ח, אשר מרביתו שולם בחודש פברואר 2019. להערכת החברה כמחצית מסכום המענק צפוי להיות מוכר כהכנסה בדוחות הכספיים של החברה במהלך כשנה וחצי לאחר כניסת ההסכם לתוקף, וההכרה ביתרת סכום ההכנסה תיפרס במהלך כשש השנים שלאחר מכן.

החברה תחוייב להשיב לחברות האשראי סכום שאינו מהותי אם החברה תממש את זכות היציאה המוקדמת לאחר שבע שנים, או במקרה של סיום מוקדם של תקופת ההתקשרות עקב הפרה יסודית של החברה.

כמו כן, תוקנה לחברה אופציה מסוג "פאנטום" אשר תקנה לחברה זכויות כלכליות בכאל (שוות ערך ל- 75% מעליית השווי של כאל) או בדינרס (שוות ערך ל- 35% מעליית השווי של דיינרס). האופציה תהיה ניתנת למימוש אך ורק באירועי מכירה או הנפקה של מי מהן, בהתאם לתנאים שנקבעו בהסכם בקשר לכך ותסולק במזומן.

בנוסף, תהא החברה זכאית לתשלום תמלוגים שוטפים מחברות האשראי בגין השימוש בכרטיסי האשראי הממותגים, אשר יגזרו מההכנסות השונות מפעילות כרטיסי האשראי הממותגים, שעניינן חלוקת ההכנסות בין הצדדים בגין העמלה הצולבת מעסקאות שיבוצעו בכרטיסים, בגין הכנסות מאשראי שיינטל בכרטיסים, בגין דמי כרטיס שייגבו מהמחזיקים ובגין הכנסות מהמרת מט"ח. בהתקיים תנאים מסוימים, תהא החברה זכאית להמשיך לקבל תמלוגים שוטפים גם לאחר סיום תקופת ההתקשרות, ביחס להכנסות מאשראי שיינטל בכרטיסים.

בחודש פברואר 2019, שולמה לחברה מקדמה בסך של 60 מיליון ₪ על חשבון חלק מהתמלוגים השוטפים האמורים, אשר תוחזר במלואה במהלך שבע השנים הראשונות של תקופת ההתקשרות באמצעות קיזוז מהתמלוגים השוטפים בלבד. בנוסף, עשויה החברה לקבל מחברות האשראי תמלוגים מיוחדים המותנים בהשגת יעדי פעילות שנקבעו

הסכם העקרונות קובע בנוסף הוראות ביחס לשיווק וקידום מכירת כרטיסי האשראי הממותגים, לרבות תקציבי שיווק מחברות אשראי, וזאת בנוסף לתקציבי השיווק הצפויים להתקבל מחברת Mastercard בהתאם למכתב הכוונות האמור לעיל. כן קובע הסכם העקרונות כי כל המחויבויות החלות על מנפיק, מפעיל מתפעל וסולק על פי דין יחולו על חברות האשראי.

הסכם העקרונות נכנס לתוקף בחודש מרץ 2019, עם קבלת חוות דעת (הערכה עצמית), לפיה ההסכם עולה בקנה אחד עם הוראות חוק התחרות הכלכלית.

הוסכם כי מעת כניסתו לתוקף של הסכם העקרונות, הוא יחליף את הסכם העקרונות. שייחתם הסכם מפורט יותר בין הצדדים, הוא יחליף את הסכם העקרונות.

להערכת החברה, מימוש ההתקשרות במתווה החדש, יאפשר לחברה להמשיך לפעול לגידול הדרגתי במספר חברי מועדון הנוסע המתמיד ומחזיקי כרטיסי האשראי הממותגים שיצברו נקודות מועדון הנוסע המתמיד, וזאת לאור התנאים וההטבות הייחודיים שיוצעו לחברי המועדון ולאור השינוי בתמהיל כרטיסי האשראי הממותגים המשלב בין כרטיסי דינרס למסטרקארד כאמור לעיל. במקביל מתכננת החברה להמשיך ביישום תוכנית להרחבת אפשרויות מימוש נקודות הנוסע המתמיד במוצרי טיסה, שירותים נלווים לטיסה ומוצרים ושירותים חוץ טיסתיים. להערכת החברה הגידול בהכנסותיה בעקבות מימוש ההתקשרות עם חברות האשראי אינו צפוי להיות מהותי ביחס לכלל הכנסותיה.

✓ החברה החליטה להאריך את ההתקשרות עם פועלים אקספרס בע"מ ("פועלים אקספרס") וביום 23 בינואר 2019, התקשרה עם פועלים אקספרס בהסכם להתקשרות נוספת בעניין הנפקה ותפעול של כרטיסי אשראי ממותגים לחברי מועדון הנוסע המתמיד של החברה מסוג פרימיום. ההתקשרות אינה בלעדית ותחול לתקופה של שבע שנים החל מיום 1 בספטמבר 2019, בכפוף לזכויות ביטול העומדות לצדדים בנסיבות מוגדרות.

על פי ההסכם פועלים אקספרס תנפיק כרטיסי אשראי ממותגים פרימיום ממותג אמריקן אקספרס, בנקאיים וחוף בנקאיים. כרטיסי אשראי ממותג פרימיום יונפק ללקוחות יוקרה אשר עומדים בתנאי זכאות מתאימים, ויקנה למחזיק הכרטיס הצעת ערך ייחודית ועדיפה באמצעות מגוון הטבות, המבוססות רובן על היקף הפעילות בו. הוסכם כי פועלים אקספרס תשלם לחברה מענק חד פעמי בגין חתימה על ההסכם. בנוסף, תהא החברה זכאית לתשלום תמלוגים שוטפים מפועלים אקספרס שיגזרו מהיקפי השימוש בכרטיסי אשראי ממותגים פרימיום.

ההסכם קובע בנוסף, בין היתר, הוראות ביחס לשיווק וקידום מכירת כרטיסי אשראי ממותגים פרימיום, לרבות תקציבי שיווק מפועלים אקספרס. כן קובע ההסכם כי כל המחויבויות החלות על מנפיק, מפעיל, מתפעל וסולק על פי דין יחולו על פועלים אקספרס.

להערכת החברה, מימוש ההתקשרות יאפשר לחברה להמשיך לפעול לגידול הדרגתי במספר מחזיקי כרטיסי אשראי ממותגים פרימיום שיצברו נקודות מועדון הנוסע המתמיד, וזאת לאור התנאים וההטבות הייחודיים שיוצעו לחברי המועדון. להערכת החברה, הגידול בהכנסותיה בעקבות מימוש ההתקשרות עם פועלים אקספרס אינו צפוי להיות מהותי ביחס לכלל הכנסותיה.

הערכות החברה בדבר ההשלכות העסקיות והכספיות הצפויות ממימוש ההתקשרויות המתוארות לעיל מהוות מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה מבוסס, בין היתר, על תחזיות, הערכות ואומדנים של החברה במועד פרסום דוח זה, אשר התממשותם אינה וודאית ואינה בשליטת החברה. אי התממשותו של המידע הצופה פני עתיד עשוי להיגרם כתוצאה מהתממשות שונה של ההערכות, התחזיות והאומדנים שנלקחו בחשבון על ידי החברה, ובכלל זה כתוצאה מהתממשות גורמי סיכון המאפיינים את פעילות החברה וכן מהתפתחויות בסביבה הכלכלית בה פועלת החברה ובגורמים חיצוניים העשויים להשפיע על פעילות החברה.

על פי ההסכמים שבתוקף במועד זה עם חברות כרטיסי האשראי, זכאית החברה לתמורה מחברות כרטיסי האשראי, המבוססת על היקף השימוש בכרטיסי האשראי הממותגים.

על פי ההסכם החדש עם חברות האשראי, זכאית החברה לתשלום תמלוגים שוטפים בגין השימוש בכרטיסי האשראי הממותגים, אשר יגזרו מההכנסות השונות מפעילות כרטיסי האשראי הממותגים, שעניין חלוקת ההכנסות בין הצדדים בגין העמלה הצולבת מעסקאות שיבוצעו בכרטיסים, בגין הכנסות מאשראי שייטל בכרטיסים, בגין דמי כרטיס שייגבו מהמחזיקים ובגין הכנסות מהמרת מט"ח.

על פי ההסכם החדש עם פועלים אקספרס זכאית החברה לתמורה המבוססת על היקף השימוש בכרטיסי האשראי הממותגים.

בנוסף, מסדירים ההסכמים (שבתוקף במועד זה וכן החדשים) השתתפות בהוצאות פרסום, שיווק וקידום מכירות וכן שירות לקוחות למחזיקי כרטיסי האשראי הממותגים.

נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, כמות כרטיסי האשראי הממותגים עומדת על כ- 314 אלף כרטיסים. יצוין כי בשנים 2016 - 2018 חל גידול בהכנסות החברה מפעילות ה- Fly Card אם כי בשיעורים שאינם מהותיים ביחס להיקף ההכנסות של החברה. לפרטים בדבר הטיפול החשבונאי בנושא התחייבויות המועדון, ראו ביאור 12 לדוחות הכספיים.

7.7 צבר הזמנות

לחברה "הכנסות מראש" הנובעות מקבלת תשלום מראש עבור טיסות שטרם ביצעה וכן בגין נקודות שנצברו על ידי חברי מועדון הנוסע המתמיד אשר טרם מומשו 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.

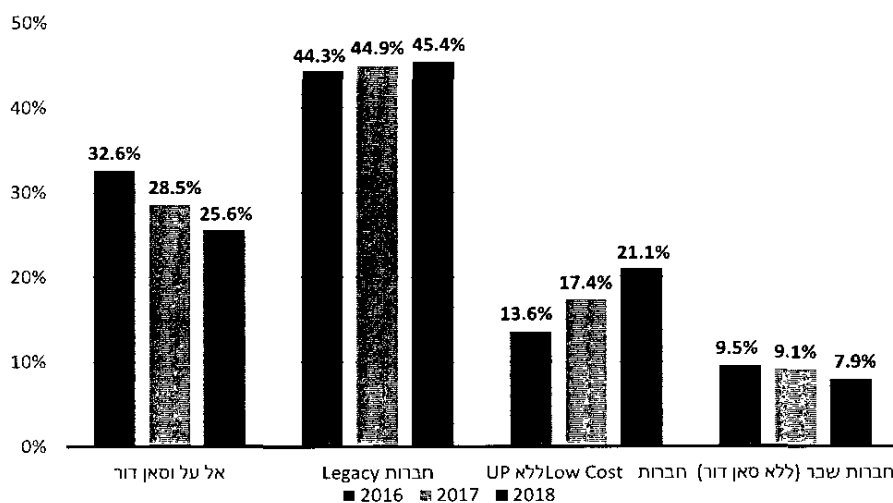
7.8 תחרות

7.8.1 כללי

תחום ההובלה האווירית מתאפיין בתחרות חריפה בין חברות תעופה המספקות שירותי הובלת נוסעים ו/או מטען בין אותם יעדים או יעדים חלופיים

לפרטים נוספים על מבנה התחרות בתחום הפעילות ראו סעיפים 7.1.10 לעיל ו- 7.8.3 להלן.

7.8.2 חלק השוק של החברה בקבוצות שירותים



¹⁰ המידע לגבי פעילות חברות התעופה הזרות מבוסס על נתוני רש"ת. סיווג החברות נעשה על פי שיקול דעתה של החברה. יצוין כי החברה הפעילה טיסות תחת המותג UP עד חודש אוקטובר 2018. לפרטים נוספים ראו סעיף 7.8.3 (ה) לעיל. נתוני חברות השכר לא כוללים טיסות ששווקו על ידי סאן דור.

להלן, למיטב ידיעת החברה, המתחרים המשמעותיים של החברה ביעדי החברה, מבחינת נתח שוק, בתחום ההובלה האווירית בשנת 2018 וכן נתונים אודות נתח השוק ותנועת הנוסעים של החברה¹¹:

חברת תעופה	סוג	תנועת נוסעים 2018 (מיליונים)	שינוי בתנועת הנוסעים לעומת שנת 2017	חלק שוק בנתב"ג בשנת 2018
אל על	Legacy	5.7	-1%	25.6%
טורקיש איירליינס (Turkish Airlines)	Legacy	1.1	7%	4.9%
וויזאיר (Wizzair)	Low Cost	1.1	51%	4.7%
איזיג'ט (Easyjet)	Low Cost	1.0	27%	4.5%
ארופלוט (Aeroflot)	Legacy	0.8	-5%	3.4%
אוקראין אייר (Ukraine Intl Air)	Legacy	0.7	16%	3.2%
יונייטד איירליינס (United Airlines)	Legacy	0.6	12%	2.7%
לופטהנזה (Lufthansa)	Legacy	0.6	7%	2.7%
פגסוס (Pegasus Airlines)	Low Cost	0.6	0%	2.6%
ראיינאייר (Ryanair)	Low Cost	0.5	202%	2.3%

בנוסף לחברות המפורטות בטבלה שלעיל, לעמדת החברה, חברות התעופה הבאות הינן מתחרות משמעותיות שלה, היות והן מפעילות טיסות ישירות ליעדים עיקריים של החברה: אליטליה (Alitalia) בקו לרומא, בריטיש איירוייס (British Airways) בקו ללונדון, אייר פראנס - ק.ל.מ. (Air France-KLM) בקווים לפריז ואמסטרדם, סוויס (Swiss) בקו לציריך, אייר אינדיה (Air India) בקו להודו (דלהי), קתאי (Cathay Pacific) בקו להונג קונג, היינאן (Hainan) בקווים לסין, וחברת ארקיע (Arkia) בקו לבנגקוק.

בפעילות החברה בהובלת מטען באמצעות מטוס מטען, מתחרה החברה בישראל בחברות זרות המפעילות מטוסי מטען ובקאל (המתחרה המשמעותית של החברה). 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 2018 התחרתה החברה בהובלת מטען במטוסי מטען לישראל וממנה עם תשע חברות תעופה זרות (בנוסף לחברת קאל), אשר הפעילו מטוסי מטען בטיסות לישראל וממנה.

(א) חברות Legacy

חברות Legacy הן חברות סדירות. לרוב, חברות אלו הן חלק בבריתות 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 לרוב "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 וכדומה.

במהלך שנת 2018 המשיכו חברות ה-Legacy במגמה של הרחבת פעילותן בקווים לישראל, הן באמצעות פתיחת קווים חדשים והן באמצעות הגדלת תדירותן ו/או קיבולת.

¹¹ המידע לגבי נתחי השוק מבוסס על נתוני רש"ת (לא כולל ארקיע וישראייר) יובהר, כי חלק מהחברות מפעילות טיסות לישראל גם מיעדים שאינם יעדי מוצאם.

חברות ה-Legacy הגדילו את תנועת הנוסעים שלהן בקווים לישראל וממנה בשנת 2018 בכ- 12% ובסה"כ היוותה תנועת חברות ה-Legacy כ- 45% מסך תנועת הנוסעים בנתב"ג. לפרטים אודות חברות ה-Legacy אשר הרחיבו את פעילותן בקווים לישראל בשנת 2018, ראו לעיל בסעיף זה.

הגידול בקיבולת מאפשר לאותן חברות המפעילות HUB¹² בינלאומי בנמל הבית שלהן, להגדיל את מספר הנוסעים שלהן מטיסות בין ישראל למספר גדול של יעדים בטיסות לא ישירות, תוך ניצול רשת הנתיבים שלהן (תנועת "חופש שישי") ושל שותפותיהן לבריתות התעופה הגלובליות ולהסכמי הקוד המשותף.

גם בשנת 2019 צפוי המשך גידול בפעילות חברות התעופה הזרות בקווים לישראל וממנה. לפרטים אודות הגידול הצפוי בשנת 2019 בפעילות חברות התעופה הסדירות הזרות בקווים לישראל וממנה והשפעתו הצפויה על רמת התחרות, ראו ס"ק (ז) להלן.

הערכת החברה בדבר הגידול הצפוי בפעילות חברות ה-Legacy בקווים לישראל וממנה בשנת 2019 הינה מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה נסמך, בין היתר, על הערכות של החברה לאור הגידול ההדרגתי במהלך השנים בפעילות 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 8.16 להלן וכן שינויים כלכליים, בטחוניים וגיאופוליטיים.

(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 ובציים אחידים עם מספר מושבים מקסימלי המאפשר הפחתת העלות למושב, פרופיל שירות מינימאלי במהלך הטיסה עם אפשרות לרכוש שירותים נוספים בתשלום (Ancillary), אשר לרוב מפעילות מחלקת שירות אחת בטיסותיהן. מבנה הוצאות זה מאפשר לחברות אלה להציע בדרך כלל מחירים תחרותיים מאוד¹³.

במהלך שנת 2018 המשיכו חברות ה-Low Cost במגמה של הרחבת פעילותן בקווים לישראל, הן באמצעות פתיחת קווים חדשים והן באמצעות הגדלת תדירות ו/או קיבולת.

בסה"כ הגדילו חברות ה-Low Cost הזרות את תנועת הנוסעים שלהן בקווים לישראל וממנה בשנת 2018 בכ- 34% והובילו כ- 21% מתנועת הנוסעים בנתב"ג. יצוין כי חלקן של חברות ה-Low Cost (כולל טיסות "UP" אשר הופעלו תחת מותג זה עד חודש אוקטובר 2018) מסך התנועה בנתב"ג הסתכם בשנת 2018 בכ- 23.8% לעומת כ- 21.1% בשנת 2017. לפרטים אודות חברות ה-Low Cost אשר הרחיבו את פעילותן בקווים לישראל בשנת 2018, ראו בסעיף זה לעיל.

בשנת 2019 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 2019 והשפעתו הצפויה על רמת התחרות, ראו סעיף (ז) להלן.

הערכת החברה בדבר הגידול הצפוי בפעילות חברות ה-Low Cost בקווים לישראל וממנה בשנת 2019 הינה מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה נסמך, בין היתר, על הערכות של החברה לאור הגידול ההדרגתי במהלך השנים בפעילות 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

¹² שדה תעופה המשמש כנקודת המרכזית ברשת השירות של חברת תעופה, ואשר בה יכולים נוסעי החברה לעבור בין טיסותיהם השונות, כדי לטוס בין יעדים אשר חברת התעופה לא מפעילה טיסה ישירה ביניהם.

¹³ יצוין כי התיאור האמור של חברות Low Cost הינו על פי הערכת החברה.

השוק לתחרות נוספת, שינויים רגולטוריים, אופן התמודדות החברה עם התחרות וגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 8.16 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 2018 חלה ירידה של כ-4% בתנועת השכר (לא כולל פעילות חברת סאן דור) לישראל וממנה לעומת שנת 2017 ובסה"כ היוותה תנועת השכר כ-7.9% מסך כל התנועה בנתב"ג. לפרטים ראו סעיף 7.8.2 לעיל.

(ד) תחרות בנתיבים הטראנס אטלנטיים

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")

בשנת 2018 נרשמה עליה בסך של כ-9% בתנועת הנוסעים בנתב"ג לצפון אמריקה לעומת שנת 2017. בשנת 2018 רשמה החברה גידול של כ-7% בתנועת הנוסעים של החברה בטיסותיה הישירות לאיזור זה לעומת שנת 2017.

בחודש דצמבר 2018, החלה חברת התעופה לאטאם (LATAM) להפעיל 3 טיסות שבועיות מסנטיאגו (דרך סאו פאולו) לתל אביב.

לפרטים אודות קווים חדשים שבכוונת החברה להשיק ליעדים שונים בארה"ב במהלך שנת 2019 והרבעון הראשון לשנת 2020, ראו סעיף 7.4 לעיל.

יונייטד איירליינס (United Airlines) צפויה להפעיל החל מסוף חודש מאי 2019, 3 טיסות שבועיות בקו תל אביב - וושינגטון.

דלתא (Delta Airlines) צפויה להרחיב את פעילותה בקו תל אביב - ניו יורק ולהפעיל 2 טיסות יומיות בחודשים יוני - אוקטובר 2019 (במקום טיסה יומית אחת).

(ה) תחרות בנתיבים לאירופה

בנתיבים 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.

ביום 15 באוקטובר 2018, החלה החברה להפעיל את הטיסות במחלקת תיירים ליעדיה באירופה במתכונת חדשה (לפרטים נוספים ראו סעיף 7.4 לעיל) יצוין, כי לאור הפעלת הטיסות במתכונת החדשה כאמור, בחודש אוקטובר 2018, הופסקה פעילות המותג "UP" במסגרתו הפעילה החברה טיסות מוזלות לחמישה יעדים באירופה - ברלין, בודפשט, ק"ב, פראג ולרנקה, והחל מאותו מועד, מופעלות הטיסות ליעדים אלה תחת המותג אל על.

בשנת 2018 נרשמה עליה בסך של כ-11% בתנועת הנוסעים בנתב"ג לאירופה לעומת שנת 2017, כאשר החברות הסדירות הזרות, לרבות חברות ה-Low Cost, הגדילו את תנועת הנוסעים שלהן בכ-20% ואילו חברות השכר הפועלות בקווים אלו רשמו ירידה בשיעור של כ-3%. יצוין, כי תנועת הנוסעים של החברה בקווים אלה ירדה בכ-2% לעומת שנת 2017 בקווים למדינות מרכז ומזרח אירופה נרשמה עליה של כ-24% בתנועת חברות התעופה הסדירות הזרות בנתב"ג ובקווים למדינות מערב אירופה נרשמה עליה של כ-19% בתנועת חברות התעופה הסדירות הזרות בנתב"ג. העליות הבולטות בשנת 2018 ביחס לשנת 2017 נרשמו בקווים למדינות: צרפת (13%), הולנד (10%), איטליה (22%), אוסטריה (17%), ספרד (9%), בריטניה (7%), יוון (14%), בולגריה (20%), הונגריה (19%), רומניה (16%) 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 זה לעיל.

לפרטים אודות קווים חדשים שבכונת החברה להשיק ליעדים שונים באירופה במהלך שנת 2019, ראו סעיף 7.4 לעיל

חברת אוסטריאן איירליינס (Austrian Airlines) הוסיפה החל מחודש פברואר 2019 3 טיסות שבועיות נוספות בקו תל אביב - וינה ובסה"כ תפעיל 21 שבועיות בקו זה. אייר פורטוגל (TAP) צפויה להפעיל החל מחודש אפריל 2019, טיסה יומית בקו תל-אביב - ליסבון. חברת טורקיש איירליינס (Turkish Airlines) צפויה להגדיל בחודש אפריל 2019 את מספר הטיסות היומיות בקו תל אביב - איסטנבול מ-9 ל-10.

חברת ריאנאייר (Ryanair) צפויה להמשיך במגמת הרחבת הפעילות בקווים לישראל ולהפעיל החל מחודש מאי 2019 טיסות ישירות מתל אביב לאתונה, בוקרשט וסופיה והחל מחודש אוקטובר 2019, צפויה להפעיל טיסה ישירה בקו תל אביב - מרסיי. בסה"כ תציע ריאנאייר טיסות מתל אביב ל-13 יעדים שונים באירופה.

חברת אליטליה (Alitalia) צפויה להפעיל החל מסוף חודש יולי 2019 ועד סוף חודש אוקטובר 2019 5-6 טיסות שבועיות ישירות בקו תל אביב - מילאנו

חברת וירג'ין אטלנטיק (Virgin Atlantic) צפויה להפעיל מסוף חודש ספטמבר 2019, טיסה יומית בקו תל אביב - לונדון (הית'רו).

תחרות בנתיבים לאסיה ואפריקה

(ו)

בנתיבים הישירים 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, שנחאי ושנזן (החלה לטוס לשנזן מחודש פברואר 2019, עד למועד זה הפעילה טיסות ישירות לגואנג'ואו)) סצ'ואן איירליינס הפועלת בקו לסין (צ'נגדו), קתאי פסיפיק הפועלת בקו להונג קונג, אייר אינדיה הפועלת בקו להודו (דלהי) וכן חברת ארקיע שהחלה להפעיל טיסות ישירות לבנגקוק בחודש יולי 2018. בנוסף, מפעילות חברות סדירות הפועלות בישראל טיסות ליעדים אלה במסגרת תנועת "חופש שישי".

בחודש ינואר 2019, השיקה החברה מתכונת חדשה לטיסות במחלקת תיירים שתפעיל החברה החל מהרבעון השני לשנת 2019 לכל יעדיה במזרח הרחוק ובדרום אפריקה. לפרטים נוספים ראו סעיף 7.4 לעיל

יצוין כי חברת אייר אינדיה (Air India) מפעילה החל מסוף חודש מרץ 2018, 3 טיסות שבועיות בקו תל אביב - דלהי, בנתיב טיסה קצר העובר מעל למדינות אשר חברות תעופה ישראליות, ובכללן החברה, אינן מורשות לטוס מעליהן. יצוין כי כתוצאה מפעילות חברת אייר אינדיה בקו תל אביב - דלהי בנתיב קצר כאמור, חלה ירידה משמעותית בהכנסות החברה בקו תל אביב - מומביי.

ביום 28 במרץ 2018, הגישו החברה וכנפיים כנגד ממשלת ישראל, ראש הממשלה, רשות התעופה האזרחית, שר התחבורה ואייר אינדיה עתירה לבית המשפט הגבוה לצדק כנגד היתר הפעלת הטיסות האמורות אשר ניתן לאייר אינדיה על ידי רשות התעופה האזרחית הישראלית ביום 19 במרץ 2018 ("העתירה") וכנגד היתרים עתידיים לחברות תעופה זרות להפעלת טיסות בנתיב טיסה אשר החברה אינה מורשית לטוס בהן. עיקרי הטענות המשפטיות בעתירה התייחסו לטענות החברה בעניין פגיעה בשוויון ההזדמנויות ובתחרות ההוגנת, פעולה של מדינת ישראל בניגוד לאמנות והסכמים בינלאומיים מחייבים וכן הפרת התחייבויות של מדינת ישראל והחלטות ממשלה שניתנו, בין היתר, במסגרת תשקיף הפרטת החברה, ועל כן התבקש בית המשפט הגבוה לצדק להוציא צו כנגד מדינת ישראל האוסר עליה להיתר לחברות תעופה זרות (לרבות אייר אינדיה) לטוס לישראל בנתיב טיסה אשר אינם מאושרים לחברות תעופה ישראליות (לרבות החברה). בהמשך לדיון שהתקיים ביום 18 ביולי 2018, בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט גבוה לצדק, הודיעו ביום 25 ביולי 2018, החברה וכנפיים לבית המשפט על משיכת העתירה תוך שמירה על זכויות וטענות של העותרות בכל הליך אחר

לפרטים נוספים, ראו דיווחים מיידיים שפרסמה החברה ביום 8 במרץ 2018 (מספר אסמכתא-2018-01-022327) וביום 25 ביולי 2018 (מספר אסמכתא 2018-01-068592)

בשנת 2018 נרשמה עליה בסך של כ- 17% בתנועת הנוסעים בנתב"ג לאסיה ולדרום אפריקה לעומת שנת 2017, זאת כתוצאה מעליה משמעותית בתנועת הנוסעים בקווים תל אביב – הודו (98%), על רקע תחילת פעילותה של חברת אייר אינדיה בקו תל אביב – דלהי כאמור, בקווים לסין (35%) על רקע הרחבת הפעילות של חברת היינאן ותחילת הפעילות של חברת סיצ'ואן איירליינס בקו תל אביב – צ'נגדו בחודש ספטמבר 2018, בקו תל אביב – הונג קונג (23%) על רקע גידול בפעילות חברת קתאי פסיפיק ובקו תל אביב – בנגקוק (10%) על רקע תחילת פעילות ארקיע בקו זה בחודש יולי 2018. יצוין כי בשנת 2018 לא חל שינוי מהותי (1%-) בתנועת הנוסעים של החברה ליעדים אלה, ביחס לשנת 2017.

היינאן (Hainan) מפעילה החל מחודש פברואר 2019, 2 טיסות שבועיות בקו תל אביב – שנגן חלף הטיסות שהפעילה היינאן עד למועד זה בקו תל אביב – גואנג'ואו.

(ז) תחרות צפויה בשנת 2019

מגמת הגידול בתחרות אשר אפיינה את שנת 2018 צפויה להמשיך גם בשנת 2019, זאת כתוצאה מהמשך גידול בפעילות חברות התעופה הזרות בקווים לישראל וממנה כמו גם כניסת חברות תעופה חדשות, זאת, בין היתר, על רקע הסרת מגבלת התדירות הקיימת על הטיסות בין ישראל ומדינות האיחוד האירופי במסגרת הסכם "השמיים הפתוחים" עם האיחוד האירופי וכפועל יוצא מעדכון הסכמי תעופה בשנים האחרונות, אשר מאפשר הגדלת תדירות וקיבולת כמתואר בסעיף 7.1.10 לעיל וכן כתוצאה מהפעלת טיסות סדירות ליעדים חדשים על ידי חברות התעופה הזרות והישראליות. להערכת החברה, החרפת התחרות צפויה להשפיע על מימוש פוטנציאל הגידול ברווחיות של החברה. לפרטים אודות הפעולות שנוקטת החברה במסגרת התמודדותה עם התחרות, ראו סעיף 7.8.4 להלן.

הערכת החברה בדבר השפעת החרפת התחרות בשנת 2019 על מימוש פוטנציאל הגידול ברווחיותה וכן גידול בפעילות חברות תעופה הזרות בקווים לישראל וממנה כמו גם כניסת חברות תעופה חדשות, הינה מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה נסמך, בין היתר, על הערכות של החברה למידת 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 8.16 להלן וכן שינויים כלכליים, בטחוניים וגיאופוליטיים.

שיטות עיקריות להתמודדות עם התחרות

7.8.4

החרפת התחרות בשנים האחרונות בקווים אלמ' ישראל, הן מצד חברות ה-Low Cost, הביאה לגידול משמעותי בקיבולת המושבים המוצעים בקווים אלה ולירידה בחלק השוק של החברה. כמו כן, נפגעה יכולת החברה להגדיל את הכנסותיה בהיבט של כמות נוסעים ותשואה לנוסע, פרמטרים אשר משפיעים על רווחיות החברה. במסגרת התמודדות החברה עם התחרות ולשם הגדלת הכנסותיה ורווחיותה, פועלת החברה במספר מישורים ומבצעת את הפעולות הבאות:

✓ **חידוש צי המטוסים של החברה**

במהלך שנת 2018 המשיכה החברה ביישום התכנית האסטרטגית לחידוש צי המטוסים של החברה ובמסגרת זו, במהלך השנים 2017-2018 והרבעון הראשון לשנת 2019 התקבלו ברשות החברה שמונה מטוסי דרימליינר חדשים מדגם בואינג 787-9 ושמונה מטוסי דרימליינר חדשים נוספים מדגם 787-9 ו-787-8 צפויים להתקבל ברשות החברה במהלך התקופה החל מהרבעון השני לשנת 2019 ועד לרבעון הראשון לשנת 2020. מטוסים אלה מחליפים את ציי מטוסים רחבי הגוף מדגם בואינג 767-300ER ו-747-400. בנוסף, אישרה החברה תכנית מקיפה הכוללת חידוש ושדרוג פנים ציי המטוסים מדגם בואינג 777-200ER ו-737-800 וכן, שינוי תצורת מטוסי החברה מדגם 737-900ER באופן שיאפשר הוספת מושבים. יצוין כי הגדלת כמות המושבים, תאפשר לחברה להפחית את העלות למושב.

יצוין כי כחלק מהפעולות שנוקטת החברה במסגרת תכנית ההתייעלות וצמצום ההוצאות ולצורך שיפור חוויית הלקוח, החליטה החברה על שינוי במועדי היציאה משירות של חלק מהציים, באופן שבחודש פברואר 2019, השלימה החברה את תהליך היציאה משירות של צי המטוסים מדגם בואינג

767-300ER במלואו ומטוסי החברה מדגם בואינג 747-400 צפויים לצאת משירות בהדרגה במהלך שנת 2019.

לפרטים אודות עסקת הצטיידות במטוסים רחבי גוף, ראו סעיף 8.12 להלן. לפרטים אודות שדרוג ציי המטוסים מדגם באינג 777-200ER ו-737-800, ראו סעיף 7.4 לעיל. יצוין, כי חידוש צי המטוסים תורם לשיפור המוצר וחווית הלקוח, ליעילות תפעולית וכפועל יוצא משפר את כושר התחרות של החברה.

✓ מועדון הנוסע המתמיד

מועדון הנוסע המתמיד מהווה מנוע צמיחה משמעותי של החברה וכן מהווה פלטפורמה חשובה עבור החברה לשימור נאמנות הנוסעים. החברה נוקטת בפעולות שונות שמטרתן לייצר ערך אמיתי ומשמעותי לחברי המועדון וביניהן, עדכנה החברה את תכנית צבירת ומימוש נקודות המועדון אשר צפויה להיכנס לתוקף ברבעון השני לשנת 2019 וכן התקשרה בהסכמים חדשים עם מוסדות פיננסיים, כאשר התקשרויות אלה צפויות לאפשר לחברה להרחיב את היצע כרטיסי האשראי ולהתאימם לצרכי הלקוחות על פי העדפותיהם. בנוסף, לחברה הסכמי שיתופי פעולה עם גופים שונים המאפשרים לחברה להעניק הטבות שונות לחברי המועדון, כדוגמת צבירת ומימוש נקודות. לפרטים אודות עדכון תכנית צבירת ומימוש נקודות מועדון הנוסע המתמיד, ראו סעיף 7.4 לעיל. לפרטים נוספים אודות פעילות מועדון הנוסע המתמיד, ראו סעיף 7.6.4 לעיל.

✓ הרחבת רשת הנתיבים; התאמת לוח זמנים לעונתיות התנועה ולצרכי הלקוחות

פיתוח לוח זמנים הינו כלי חשוב ביותר למתן מענה לצרכי הלקוח ולביקושים החברה פועלת במסגרת רשת הנתיבים הקיימת לשיפור לוח הזמנים, זאת תוך התייחסות לצרכי הלקוחות, התאמת השעות לקהל היעד, מיקסום החיבוריות לטיסות המשך וכן יעילות תפעולית לניצולת מירבית של המטוסים. יצוין, כי הסכמי הקוד המשותף והסכמי האינטרליין מאפשרים לחברה להרחיב את היצע הטיסות למגוון של יעדים בלוח זמנים רחב ובהתאם, פועלת החברה להמשיך הרחבת ההתקשרויות המסחריות של החברה עם חברות תעופה אחרות. לפרטים אודות הסכמי הקוד המשותף שהחברה צד להם, ראו סעיף 8.13 להלן.

כמו כן, פועלת החברה להרחבת רשת הנתיבים ובמסגרת זו, השיקה החברה בחודש אוקטובר 2018 את הקו לליסבון (חלף הקו שהופעל על ידי סאן דור) וכן צפויה החברה להשיק במהלך שנת 2019 קווים חדשים לניס (חלף הקו אשר הופעל על ידי סאן דור), מנצ'סטר, סאן פרנסיסקו, לאס וגאס ואורלנדו ובשנת 2020 צפויה החברה להשיק קו חדש לשיקגו. לפרטים נוספים ראו סעיף 7.4 לעיל.

✓ שינוי מודל ההמחרה באמצעות הפעלת מתכונת טיסות חדשה

החברה מפעילה החל מחודש אוקטובר 2018, מתכונת חדשה לטיסות במחלקת תיירים בכל יעדיה לאירופה, וכן השיקה החברה בחודש ינואר 2019, מתכונת חדשה לטיסות במחלקת תיירים גם לכל יעדיה במזרח הרחוק ובדרום אפריקה. יצוין כי ההפרדה בין רכיבי המוצר השונים מאפשרת לחברה להציע כרטיסים במחירים תחרותיים. לפרטים נוספים אודות מתכונת הטיסות החדשה, ראו סעיף 7.4 לעיל.

✓ שיפור פלטפורמות הדיגיטל

החברה פועלת לשיפור חווית המשתמש (באתר החברה ובמובייל) באמצעות דיגיטיזציה של "מסע הלקוח" והעשרתה באמצעות תכנים, הצעות ערך ושירותים רלוונטיים בהתאם לצרכים האישיים של הלקוחות. להערכת החברה, כפועל יוצא משיפור פלטפורמות הדיגיטל של החברה, יגדל היקף הכנסות החברה מרכישות באמצעות האינטרנט והמובייל ובהתאם, יופחתו עלויות השיווק וההפצה של החברה. לפרטים נוספים אודות פעילות החברה בתחום הדיגיטל, ראו סעיף 7.6.3 לעיל.

✓ הגברת הנאמנות של המגזר העסקי

הלקוח העסקי הוא קהל יעד משמעותי לחברה ובהתאם, המטרה היא להעניק למגזר זה חווית שירות ברמה גבוהה וליתן מענה לצרכיו הייחודיים, בין היתר, באמצעות חידוש צי מטוסי החברה, התאמת לוח הזמנים, הרחבת רשת הנתיבים של חברה, מתן הטבות במסגרת מועדון הנוסע המתמיד, מתן יחס אישי וקיום קשר הדוק עם המגזר העסקי.

✓ התייעלות תפעולית

החברה מיישמת תכנית פנים ארגונית מקיפה - "אופק 2021", אשר מטרתה להביא להתייעלות בהוצאות החברה, מקסום הכנסות החברה וסיוע בפישוט תהליכים. במסגרת התוכנית מופעלת יחידה ייעודית (מנהלת) אשר פועלת לזיהוי מקורות חיסכון כספי בתחומי הפעילות השונים בחברה ומעקב אחר ביצוע החסכונות בתחומים שונים כדוגמת, כוח אדם, לוגיסטיקה ורכש, עלויות מכר, יעילות הפעלת צוותי אויר וקרקע, ניהול התחזוקה וחיסכון בדלק.

✓ הצעת מוצרים משלימים ללקוחות

הצעת מוצרים משלימים ישירים, כדוגמת תשלום בגין הושבה מראש ומוצרים משלימים עקיפים, כדוגמת ביטוח נסיעה לחו"ל, נותנת מענה לצרכי הלקוחות על פי העדפותיהם ובמקביל תורמת להגדלת הכנסות החברה.

יצוין כי במהלך שנת 2018 גיבשה החברה תכנית אסטרטגית, זאת במטרה להתמודד עם התחרות. לפרטים אודות האסטרטגיה העסקית של החברה, ראו סעיף 8.15 להלן.

הערכות החברה בדבר השפעת חידוש צי המטוסים של החברה ומועדי קבלתם, גידול ממכירות כרטיסי טיסה באינטרנט ובמובייל, הצפי לפתיחת יעדים חדשים והשפעת מתכונת הטיסות החדשה על פעילות החברה הינן מידע צופה עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס על הערכות 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 8.16 להלן וכן שינויים כלכליים, בטחוניים וגיאופוליטיים.

בין הגורמים החיוביים המשפיעים או עשויים להשפיע על מעמדה התחרותי של החברה ניתן למנות את הגורמים הבאים: מערך טיסות רחב ומגוון, הצטיידות במטוסים חדשים וחידוש פנים מטוסי ציים קיימים; מערך הפצה בפרישה 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; שיתופי פעולה של חברות התעופה הזרות במסגרת בריתות תעופה גלובליות (SKY, One World, STAR) שהחברה אינה חברה בהן, שינויים רגולטוריים ומגבלות חקיקה ואילוצים החלים על תחום הפעילות, עודף כושר ייצור אצל מתחרים; 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 2018 עמד שיעור הכנסות החברה ממטוסי נוסעים על כ- 30% לעומת כ- 29.9% ברבעון השלישי לשנת 2017 מתוך סך הכנסות החברה באותה שנה. הובלת המטענים באמצעות מטוסי מטען בשוק הישראלי מאופיינת בתנודתיות עונתית גבוהה, זאת עקב משקלו היחסי הגבוה של היצוא החקלאי (המבוצע בעיקרו בחודשי החורף) מסך היצוא.

להלן מובאים נתונים על התפלגות הכנסות החברה לפי רבעונים¹⁴:

שנת 2018					
שנה	ינואר-מרץ	אפריל-יוני	יולי-ספטמבר	אוקטובר-דצמבר	שנתי (במיליוני דולר)
2018	460.4	546.7	641.5	493.4	2,142
% מתחום הפעילות	21.5%	25.5%	30%	23%	100%

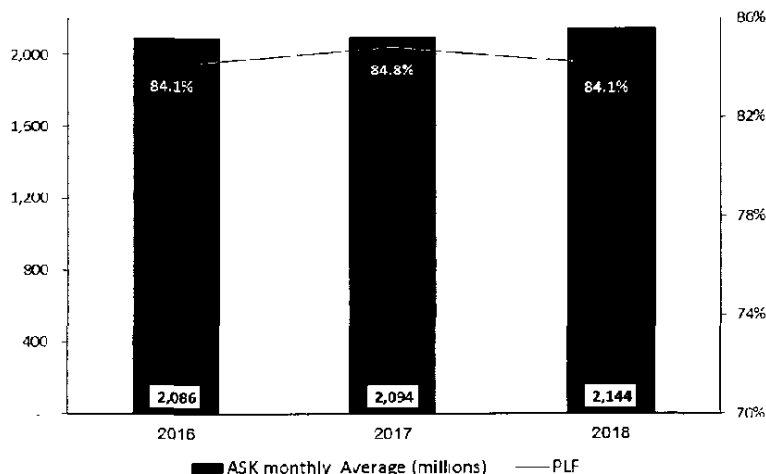
שנת 2017					
שנה	ינואר-מרץ	אפריל-יוני	יולי-ספטמבר	אוקטובר-דצמבר	שנתי (במיליוני דולר)
2017	417.7	540.9	626.1	512.3	2,097
% מתחום הפעילות	19.9%	25.8%	29.9%	24.4%	100%

כומר יצור

7.10

מדדי התפוקה המקובלים בעולם התעופה לגבי מטוסי נוסעים הם שיעור התפוסה PLF ו-ASK. בשיא הביקושים (חודש אוגוסט) כומר הייצור של החברה מגיע קרוב למלוא פוטנציאל התפוקה. בחודש אוגוסט 2018 היה ה-ASK של החברה כ- 2,667 מיליון וה-PLF של החברה עמד על כ- 87.8% (לא כולל טיסות ששוקו על ידי סאן דור).

להלן גרף המתאר את הממוצע החודשי של ה-ASK וה-PLF של החברה (לא כולל טיסות ששוקו על ידי סאן דור) בשנים 2016-2018:



החברה אינה מפעילה טיסות נוסעים סדירות בשבתות ומועדי ישראל ועקב כך אינה מנצלת באופן מלא את פוטנציאל כומר 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

¹⁴ מועדי החגים היהודים לפי הלוח הגרגוריאני משתנה משנה לשנה, ולכן עשויה להיות השפעה השוואתית בין פעילות רבעונית מקבילה בין שנה לשנה

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- 41 מטוסי נוסעים, מתוכם 27 מטוסים בבעלות החברה ו- 14 מטוסים אותם חוכרת החברה וכן במטוס מטען אותו חוכרת החברה, כמפורט להלן:

דגם	ממוצע מושבים	גיל ממוצע	בעלות ¹⁵	חכירה	סה"כ צי קיים וטרם התקבלו מטוסים שהוזמנו
747-400	403	23.4	4	-	4
777-200ER	279	15.8	6	-	6
737-900ER	175	4.2	8	-	8
737-800	165	15.2	6	9	15
787-9	282	0.9	3	5	8 (4 בבעלות, 3 חכורים)
787-8	238	-	-	-	4 (3 בבעלות, 1 חכור ¹⁶)
סה"כ מטוסי נוסעים	230	11.1	27	14	41
747-400F	-	25	-	1	1
מטוס להובלת מטען	-	-	-	-	-

מטוסי נוסעים

במסגרת עסקת ההצטיידות של החברה, התקבלו ברשות החברה במהלך שנת 2018 והרבעון הראשון לשנת 2019 שישה מטוסי דרימליינר מדגם בואינג 787-9, זאת בנוסף לשני מטוסי דרימליינר מדגם בואינג 787-9 אשר התקבלו ברשות החברה במהלך שנת 2017 (אותם חכרה החברה במסגרת חכירה יבשה), כאשר שלושה מטוסים מתוכם נרכשו על ידי החברה ושלושה מטוסים חכרה החברה במסגרת חכירה יבשה. לפרטים בדבר עסקת ההצטיידות, ראו סעיף 8.12 להלן וביאור 9 לדוחות הכספיים.

בהמשך לתיאור בסעיף זה בדוח התקופתי של החברה לשנת 2017, יצוין כי כחלק מהפעולות שנוקטת החברה במסגרת תכנית ההתייעלות וצמצום ההוצאות ולצורך שיפור חוויית הלקוח, החליטה החברה על שינוי במועדי היציאה משירות של חלק מהציים, באופן שבחודש פברואר 2019, השלימה החברה את תהליך היציאה משירות של צי המטוסים מדגם בואינג 767-300ER במלואו ומטוסי החברה מדגם בואינג 747-400 צפויים לצאת משירות בהדרגה במהלך שנת 2019. בהתאם, פועלת החברה לסיום ההתקשרויות עם בעלי המטוסים החכורים בצי 767-300ER.

חכירות יבשות

- ✓ בחודש מרץ 2018, חתמה החברה עם חברה זרה על הארכת הסכם חכירה של שני מטוסי נוסעים מדגם בואינג 737-800 לתקופה נוספת של 24 חודשים, החל מחודש מאי 2018.
- ✓ בחודש יולי 2018, חתמה החברה עם חברה זרה על הארכת הסכם חכירה של מטוס נוסעים מדגם בואינג 737-800 לתקופה נוספת של כ- 42 חודשים, החל מחודש אוקטובר 2018.
- ✓ בחודש פברואר 2019, חתמה החברה עם חברה זרה על הארכת הסכם חכירה של מטוס נוסעים מדגם 737-800 לתקופה נוספת של 47 חודשים, החל מחודש מרץ 2019.

בחודש מרץ 2018, פגע מטוס של חברת Germania Airline על הקרקע במטוס חכור המופעל על ידי החברה מדגם בואינג 767-300ER. לפרטים נוספים ראו ביאור 9 לדוחות הכספיים.

¹⁵ יצוין כי חלק ממטוסי החברה נרכשו באמצעות הלוואות, אשר נלקחו על ידי חברות ייעודיות (SPC – "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).
¹⁶ החברה חכרה את המטוס במסגרת עסקת Sale & Lease Back כמתואר בסעיף 8.12 להלן.

לפרטים בדבר הסכמי רכישה וחכירה יבשה (Sale & Lease Back) שחתמה החברה במסגרת עסקת ההצטיידות, ראו סעיף 8.12 להלן וביאור 9 לדוחות הכספיים

צי מטוסי הנוסעים של החברה יוצר כולו על ידי חברת בואינג. משכך, קיימת לחברה תלות ביצרן המטוסים "בואינג" בכל הנוגע לאחזקה שוטפת של מטוסיה, אספקת חלפים, תיקונים וייעוץ הנדסי.

חכירות רטובה

במהלך שנת 2018 ועד למועד הסמוך לאישור הדוח, חכרה החברה מטוסים ב"חכירה רטובה" (חכירת מטוס על צוותו) לביצוע טיסות סדירות וטיסות אד הוק מחברות התעופה הישראליות וכן חכרה עבור חברת הבת, סאן דור, מטוסים מאת חברות זרות בהיקף לא מהותי.

לפרטים בדבר השפעת תקן דיווח בינלאומי (IFRS 16) על רישום חשבונאי של חכירות, ראו ביאור 2 לדוחות הכספיים.

מטוס מטען

החברה חוברה מטוס מטען מדגם בואינג 747-400F ("מטוס המטען") בחכירה יבשה מחברה זרה לתקופה המסתיימת בחודש יולי 2019, כאשר החל ממועד זה, צפיה החברה לחכור מטוס ייעודי להובלת מטען במסגרת "חכירה רטובה" (חכירת מטוס על צוותו). יצוין כי בחודש אוגוסט 2018, הודיעה החברה למדינה שהינה מחזיקה במנייה המיוחדת באל על, כי החברה עתידה לסיים את חכירת מטוס המטען בחכירה יבשה בחודש יולי 2019 והחל ממועד זה, לא יהיה רשום תחת החברה מטוס מטען יעודי.

במהלך חלק משנת 2018, עשתה החברה שימוש במטוסי מטען חכורים ב"חכירה רטובה" אד - הוק, בהתאם לצרכי הטסת המטען שלה, חלף הפעלת מטוס המטען, זאת, בשל עבודות תחזוקה תקופתיות יזומות אשר בוצעו במטוס המטען במהלך חלק משנת 2018 וכן בשל מחסור בטייסים.

בנוסף לצי המטוסים המתואר לעיל, מחזיקה החברה במחסניה מנועים, אביזרים וחלפים למטוסים, שעלותם המופחתת נכון ליום 31 בדצמבר 2018, הינה כ- 252 מיליון דולר. לפרטים נוספים בדבר רכוש קבוע, ראו ביאור 9 לדוחות הכספיים.

8. פרטים שונים לגבי פעילות החברה

8.1 רכוש קבוע ומתקנים

8.1.1

לפרטים אודות הרכוש הקבוע של החברה, ראו ביאור 9 לדוחות הכספיים

(א) זכויות שימוש בקרקע ובמבנים בנמל התעופה בן גוריון

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"). 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 (לא מהווה) 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 2018 עמדו על סך של כ- 6.14 מיליון דולר.

מחסן של"ן (שירות לנוסע)

מכח 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. יצוין כי בכוונת החברה לבנות מחסן במתחם בו ייבנה מפעל המזון החדש של תמ"מ כמתואר בסעיף 8.7.1 (ב) להלן וחלף המחסן ששוכרת החברה מרש"ת.

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. בשנת 2018 שילמה החברה לרש"ת דמי שימוש בסך של כ- 10 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: "הסכם הטרקלין", "הטרקלין"), לפיו הוארכה זכות ההרשאה של החברה להפעלת הטרקלין רטרואקטיבית מיום 1 בינואר 2015 ועד ליום 30 בנובמבר 2024 ("תקופת ההתקשרות").

בהתאם להסכם הטרקלין, 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 הטרקלין כי רש"ת רשאית לגרוע או להוסיף שטחים לטרקלין וכן להורות לחברה להשהות 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 הטרקלין. יצוין כי החברה אינה רשאית לסיים את הסכם הטרקלין במהלך תקופת ההתקשרות, אך רש"ת רשאית לבטל את ההסכם תוך מתן התראה מראש לחברה, בשל צרכים חיוניים של רש"ת או במקרה של שהיית פעילות כאמור.

טרמינל 1

מכח הסכם עם רש"ת, לחברה זכות שימוש (הרשאה) במשרדים בהיקף כולל של כ- 47 מ"ר בטרמינל 1

משרדים עבור פעילות הטסת המטענים של החברה

מכח הסכם המסגרת שנחתם בין החברה לבין ממנ - מסופי מטען וניטול בע"מ (להלן, בהתאמה "הסכם המסגרת", "ממנ"), לפיו מספקת ממנ לחברה שירותי מסוף ושירותי טעינה ופריקה (לפרטים בדבר הסכם המסגרת עם ממנ, ראו סעיף 8.7.2 להלן וביאור 22 לדוחות הכספיים), לחברה זכות שימוש (הרשאה) במשרדים במתחם בניין ממנ בשטח כולל של כ-445 מ"ר. התשלום בגין שכירות משרדים אלה מבוצע כחלק מההתחשבות בין הצדדים במסגרת הסכם המסגרת.

(ב) מקרקעין בבעלות החברה

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, כאשר האופציה ראשונה מומשה על ידי השוכרים.

בנוסף, בבעלות החברה משרדים בספרד (מדריד) ובארגנטינה (בואנוס-אייירס) בשטח כולל של כ-269 מ"ר.

(ג) שכירת מקרקעין בארץ

החברה העבירה את משרדי "סניף ישראל" מבית אל על למתחם טרמינל פארק באור יהודה. יצוין כי בשנת 2018 סגרה החברה את חנות המכר בתל אביב והעבירה את פעילותה למשרדי "סניף ישראל". 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 שכירות 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 2018:

איזור	שטח (במ"ר)	עלות שנתית (באלפי דולרים)
אירופה	5,780	3,830
צפון אמריקה	3,179	2,260
אסיה ודרא"פ	1,160	517

אביזרים, חלפים ומנועים

8.1.2

החברה עושה שימוש במערכת מידע מרכזית 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 תורם לשיפור, בין היתר, של הנושאים הבאים. מעקב אמינות משופר למערכות ואביזרים, שיפור בתכנון עבודות התחזוקה, שיפור בניהול הלוגיסטי ושיפור באיכות וזמינות המידע התפעולי והניהולי.

ברבעון הראשון לשנת 2019 השלימה החברה בניית מרכז לוגיסטי למלאי החלפים התעופתיים. המרכז החדש מאפשר לחברה לאחסן את מרבית החלפים במבנה אחד חלף אחסון מבוזר וכן ליישם טכנולוגיות מתקדמות, דבר אשר מייעל את תהליכי העבודה.

ביטוח

8.2

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 טורר ומלחמה, מוגבל לתקרה של עד 2 מיליארד דולר למקרה (Occurrence).

הביטוח של גוף המטוסים שבבעלות או שירות החברה, הינו מסוג "כל הסיכונים" (Hull All Risk Insurance) והוא כולל אובדן או נזק של מטוסים הביטוח הינו על בסיס "ערך מוסכם" של 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.

להערכת החברה יש בכיסויים הנ"ל כדי לתת כיסוי ביטוחי נאות לפעילותה.

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 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 22 לדוחות הכספיים.

העלות הכוללת לחברה בגין פרמיות הביטוח המפורטות לעיל בשנת 2018 היתה כ- 8.3 מיליון דולר.

נכסים לא מוחשיים

8.3

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 כארד", "אל על תיירים פלוס", "Economy Class Plus", "UP" ו"אטמוספירה"/"ATMOSPHERA". 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, למנחם 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.

הון אנושי

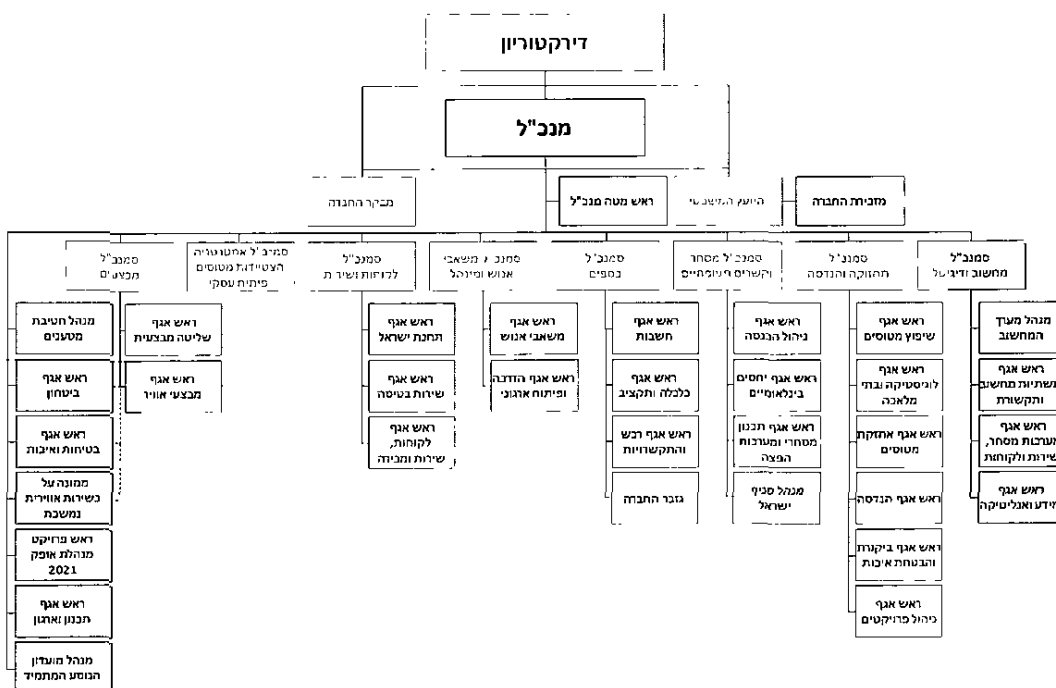
8.4

המבנה הארגוני

8.4.1

הניהול השוטף של ענייני החברה מופקד בידי מנכ"ל החברה, הנעזר לצורך מילוי תפקידו בצוות הנהלה, המשמש כמטה הראשי של החברה ומורכב מסמנכ"ל כספים, סמנכ"ל מבצעים, סמנכ"ל תחזוקה והנדסה, סמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים, סמנכ"ל משאבי אנוש ומינהל, סמנכ"ל לקוחות ושירות, סמנכ"ל דיגיטל ומחשוב, סמנכ"ל לאסטרטגיה, הצטיידות מטוסים ופיתוח עסקי, היועץ המשפטי ומבקר החברה.

להלן תרשים המבנה הארגוני של המנהלים הבכירים בחברה הכולל תפקידי מנכ"ל, סמנכ"לים וראשי אגפים, נכון למועד הסמוך לאישור הדוח:



להלן פירוט העובדים הקבועים והזמניים שהועסקו על ידי החברה בחודש דצמבר בשנים 2017 ו- 2018¹⁷:

תפקיד	דצמבר 2018	דצמבר 2017
עובדים קבועים ¹⁸	3,570	3,580
עובדים זמניים	2,608	2,742
סה"כ עובדים	6,178	6,322

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 8.11.13 להלן).

¹⁷ ביחס למספרי ההשוואה יצוין, כי אלה עודכנו בעיקר בשל שינוי בשיטת המיון ושיטת ספירת העובדים. כך שלפי השיטה החדשה הנתונים מבוססים על מערכת השכר תוך התחשבות בהיעדרויות. בהתאם לאופן ההעסקה של כל עובד

¹⁸ כולל עובדים קבועים בדור א' ובדור ב' (דור המשך)

להלן התפלגות עובדי החברה הקבועים והזמניים בארץ ובחו"ל לפי תחומים בחודש דצמבר בשנים 2017 ו- 2018:

תפקיד	דצמבר 2018	דצמבר 2017
עובדים בכירים	44	46
מטענים	100	101
שיווק ומכירות	249	279
טייסים	593	568
דיילים	1,409	1,420
מבצעי קרקע, שליטה, מבצעים ושירות	1,408	1,432
תחזוקה, שיפוץ, הנדסה וביקורת	1,324	1,400
שירותי עזר	1,051	1,076
סה"כ עובדים	6,178	6,322

תלות מהותית בעובד מסוים

8.4.3

לחברה אין תלות מהותית בעובד ו/או בנושא משרה מסוים

אימונים והדרכה

8.4.4

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 וקרטוס, מנהלי שיווק ומכירות, ניהול בדרג התיכון וכדומה. בנוסף, עורכת החברה קורסים והשתלמויות לסוכני נסיעות וסוכני מטען בישראל ובחו"ל.

יצוין כי הכשרת טייסי החברה נערכת במסגרת קורסים המנוהלים על ידי החברה, כאשר חלק מתהליך ההכשרה הינו ייחודי לכל צי. החלטת החברה בנוגע לשיוך החניכים/טייסים לציים השונים מבוססת, בין היתר, על ותק הטייס תוך התחשבות במספר הטייסים הנדרש בכל צי בהתאם לצרכים המסחריים של החברה ומספר המטוסים בצי. לפיכך, לא קיימת לחברה מגבלה אפקטיבית בהקצאת טייסים לפי ציים.

בשנת 2018 השקיעה החברה כ- 27 מיליון דולר באימונים ובהדרכת עובדים¹⁹.

אקדמיה לטיס

בחודש מרץ 2018 התקשרה החברה עם בית ספר לטיסה הפועל בארצות הברית ("בית הספר לטיסה") בהסכם שיתוף פעולה בתחום הכשרת טייסים, לפיו החברה זכאית לתשלום מבית הספר לטיסה בגין הפניית חניכים לקורס ההכשרה ("קורס ההכשרה") אשר כולל הכשרה עיונית ומעשית במתקני בית הספר לטיסה, כאשר החברה אחראית על תהליך המיון.

הסכמים קיבוציים מיוחדים

8.4.5

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 כנהלים המפורסמים מעת לעת על ידי ההנהלה.

¹⁹ עלות זו כוללת את תקציב ההדרכה הישיר, תשלומי אימון בסימולטורים כולל הוצאות נלוות וכן את שכר העובדים במהלך ימי ההדרכה שלהם.

להלן תיאור תמציתי של ההסכמים הקיבוציים העיקריים, החלים על החברה ועובדיה:

(א) הסכם קיבוצי מיוחד לעובדי החברה הקבועים ("הסכם דור א" או "ההסכם הקיבוצי"):

על כל עובדי החברה הקבועים בארץ, לרבות צוותי האוויר, חל הסכם קיבוצי מיוחד. ההסכם לא חל על נושאי משרה ומנהלים 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 לחל"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 ישוב 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 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.

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 באוגוסט 2018 ("תקופת הסכם 2015"). עם תום תקופת ההסכם, תוקפו הינו לתקופה בלתי קצובה. יצוין כי בחודש אוגוסט 2018, החלו החברה ונציגות העובדים לנהל משא ומתן, אשר נמשך נכון למועד הסמוך לפרסום הדוח, בדבר חתימה על הסכם קיבוצי חדש.

הסכם הביניים כולל, בין השאר, את הנושאים הבאים:

- א. תוספת שכר בשיעור של 3%, החל מחודש ספטמבר 2015 לכלל העובדים, אשר עליהם חל הסכם הביניים, מתוכה תוספת בשיעור של 2% חלה רטרואקטיבית לתקופה החל מיום 1.1.2015 ועד למועד האמור.
- ב. זכות לתוספות שכר מותנות בשיעורים של 1%-0.5% 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. בגין השנים 2017 ו- 2018 לא נוצרה זכאות לתוספת שכר כאמור.
- ג. תשלום מענק חתימה חד פעמי בסך של 3 מיליון דולר ברוטו, אשר חולק בין כלל עובדי החברה עליהם חל הסכם הביניים ושולם בשנת 2015.
- ד. סיום עבודתם של 50 עובדים קבועים, כאשר 35 עובדים סיימו עבודתם עד ליום 31 בדצמבר 2017 ו- 15 עובדים נוספים סיימו עבודתם עד ליום 31 בדצמבר 2018.
- 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 אויר (אצ"א), עובדים טכניים, עובדים במקצועות תעופתיים ועובדים במקצועות ההנדסה. בהסכם נקבעו תנאי עבודתם של עובדי דור המשך 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 עד ליום 31 באוגוסט 2018 ותוקפו מאז יום 1 בספטמבר 2018 הינו לתקופה בלתי קצובה.

(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 עד ליום 31 באוגוסט 2018 ותוקפו מאז יום 1 בספטמבר 2018 הינו לתקופה בלתי קצובה.

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 לסימום 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. 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. 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, זכאות לכרטיסי טיסה וכיו"ב.

בחודש פברואר 2011 נחתם הסכם קיבוצי מיוחד בעניינם של דיילי אויר זמניים ועובדים זמניים במגזר המינהלי ("הסכם מאגר עתודה לקביעות") שתוקפו הסתיים ביום 31 בדצמבר 2015. 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. בחודש יולי 2017, לאחר הארכות נוספות קודמות, 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 ולאור הארכת תוקף הסכם 2015, תוקפו של הסכם זה הינו לתקופה בלתי קצובה. במסגרת ההסכם גובשו הסכמות בנושאים שונים הנוגעים לרווחתם של עובדי החברה הזמניים אשר עליהם חל הסכם מאגר עתודה לקביעות ולמעמדם בחברה, ובכלל זה, הוסכם על הקמת מאגר עתודה לקביעות חדש, אשר כולל עובדים זמניים ממגזרים שונים בחברה.

(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 מתן 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 עד ליום 31 באוגוסט 2018 ותוקפו מאז יום 1 בספטמבר 2018 הינו לתקופה בלתי קצובה.

(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 עבורו כספי הפיצויים לקופה מרכזית, יופקדו להסכים 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 לסימום 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. במסגרת ההסכם נקבע כי תוקפו עד ליום 31 באוגוסט 2018 או עד לתום תוקפו של הסכם 2015 כגדרתו לעיל, לפי המאוחר. לאור הארכת תוקפו של הסכם 2015, תוקפו של הסכם זה הינו לתקופה בלתי קצובה. 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 והליכים משפטיים הנוגעים לטייסי החברה

8.4.5.2

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 ידי 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 לטייסים שיגיעו 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 וסעיף 9.4.5.2 בדוח התקופתי של החברה לשנת 2017.

ביום 17 בפברואר 2017 נחתם 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. 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 אויר בחברה, אשר הודיעו על התפטרותם מתפקידי הפיקוח, את הודעות ההתפטרות לפרטים בדבר השלכות אקטואריות של הסכם הטייסים הוותיקים, ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים.

בחודש אוגוסט 2017, החלו הנהלת החברה ונציגי טייסי החברה בנציגות העובדים בהידברות, בסיוע מגשר, על מנת לדון, בין היתר, בהתאמות נוכח השינויים ברגולציה התעופתית (לעניין זה, ראו סעיף 8.11.2(א) להלן) ובהתייעלות מגזר הטייסים כפי שנקבע בהסכם הטייסים 2016. כמתואר בדיווח מידי שפרסמה החברה ביום 29 באוקטובר 2018 (מספר אסמכתא 01-2018-097561), בתום הליך הדיברות ממושך,

נחתם ביום 29 באוקטובר 2018, הסכם בין החברה ובין נציגות העובדים והסתדרות העובדים החדשה המבטא את ההסכמות שהושגו בין החברה לטייסים שתחולנה במהלך התקופה מיום 1.11.2018 ועד ליום 31.10.2024 ("ההסכם" ו-"תקופת ההסכם", בהתאמה).

ההסכם קובע מנגנונים אשר צפויים לאפשר הפעלה מסחרית יעילה יותר בעידן הרגולציה התעופתית החדשה ותועלות - הן לחברה והן למגזר הטייסים - ובכלל זה צפוי לאפשר צמיחה בפעילות החברה, הפעלת החברה בצורה יעילה יותר תוך התאמה לדרישות התיקון לתקנות וכן שיפור בארוחות החיים של הטייסים. כמו כן, כולל ההסכם מיסוד מנגנונים ופרקטיקות שתכליתם קיום דיאלוג יעיל ורציף בין החברה לבין הטייסים. הסוגיות העיקריות אשר הוסדרו במסגרת ההסכם הינן: הסדרת היבטים תפעוליים כגון התייעלות בהרכבי הצוותים בטיסות החברה, מנגנון הצבת הצוותים, הסדרת מגבלות תכנון, הסדרת כללי איוש מלא של טיסות החברה, מנגנון כוננות, זמני מנוחה, ימים ללא פעילות, הקמת צי אחוד לצי הבואינג 777-200ER ו-787 של החברה אשר יאפשר הכשרת טייס לשני סוגי המטוסים במקביל לעומת המצב כיום, וכללי הסבות והדרכות טייסים כתוצאה מסגירת צי הבואינג 747-400 ו-767-300ER של החברה.

ההסכם קובע גם הסדרים בקשר לתגמול הטייסים ובכלל זה כולל מנגנון לגידור המסגרת התקציבית לעלות שכר הטייסים, הסדרים בדבר ביטול רכיבי שכר משתנים מסוימים (כגון, פיצויים שונים בגין פעילות טיסתית) תמורת העלאת השכר הקבוע, הסדרים בדבר גילום, מיסוד מנגנון תמריץ לטייס בגין עמידה בתכנית הטיסות האישית וכן קביעת מנגנון מענק ותוספת שכר מותני רווחים. עוד קובע ההסכם מסכה מסכמת על ידי הטייסים של חכירות רטובות של מטוסים, מנגנון יישוב חילוקי דעות, התחייבות הטייסים לשקט תעשייתי למשך תקופת ההסכם ועוד.

לגבי הטייסים הוותיקים הוכנסו בהסכם שינויים ביחס לקבוע בהסכם הוותיקים, בין השאר, נקבע כי מכסת המדריכים הוותיקים תאושש על פי סדר הבכירות, נקבע כי החל מחודש ספטמבר 2019 ואילך מכסת המדריכים הוותיקים תעמוד על 20 ונקבע מנגנון שיאפשר הפחתת שכר של הטייסים הוותיקים והעברת הסכום המופחת לקרן הוותיקים.

יצוין כי בהסכם נקבעו הוראות לעניין "חכירה רטובה", אשר קובעות כי החברה לא תקיים חכירה רטובה של מטוסים ללא אישור נציגות העובדים בחברה ואישור נציגי אצ"א, אלא אם מדובר בשלושה מטוסים צרי גוף לטובת פעילותה של חברת סאן דור (ובתנאי שכל מטוסי החברה פועלים בפעילות מלאה) או כנגד מטוס מושבת, זן מטוס מטען (או לחילופין מטוס נוסעים רביעי לטובת פעילות סאן דור). ככל שצי המטוסים של החברה יעלה על 45, תוכל החברה לחכור מטוס נוסף לטובת פעילות סאן דור על כל גידול של 11 מטוסים בחברה.

ההסכם אושר על ידי דירקטוריון החברה, נציגות העובדים והסתדרות העובדים החדשה, לאחר שהתקבל אישור של רוב טייסי החברה. להערכת החברה, ההסכם אינו צפוי להשפיע באופן מהותי על תוצאותיה העסקיות.

האמור לעיל בדבר ההשפעות הצפויות של ההסכם מהווה מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה מבוסס על הערכותיה הנוכחיות של החברה בדבר התפתחות פעילות הטיסות שלה והתועלות הצפויות ממימוש ההסכם ונסמך, 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 8.16 להלן וכן שינויים כלכליים, בטחוניים וגיאופוליטיים.

התחייבויות לעובדים

8.4.6

לפרטים נוספים בדבר הסכם הפנסיה, הסכם ביטוח מנהלים ופירוט התחייבות החברה בשל הטבות לעובדים, ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים

תיקוני חקיקה עיקריים בתחום יחסי עבודה

8.4.7

ביום 1 באפריל 2018, נכנס לתוקף "צו הרחבה - קיצור שבוע העבודה במשק" ("צו ההרחבה"), לפיו אורך שבוע העבודה הרגיל במשק יעמוד על 42 שעות שבועיות רגילות (חלף 43 שעות) לעובדים שמועסקים במשרה מלאה. קיצור שבוע העבודה יבוצע על ידי הפחתת שעת עבודה אחת, ביום מוגדר ונקבע במהלך שבוע העבודה לעובדים שמועסקים במשרה מלאה, ללא פגיעה בשכר. יצוין כי לצו ההרחבה השפעה לא מהותית על הוצאות שכר העבודה של החברה

זכאות לכרטיסי טיסה

8.4.8

על-פי תקנות יאט"א, זכאים עובדי החברה עבורם ועבור בני ביתם, כולל עובדים שפרשו, לקבל כרטיסי טיסה בחופשה (בחינם או בהנחה), על בסיס מקום פנוי או על בסיס מקום מובטח. זכות זו מעוגנת בהסכם הקיבוצי [ולגבי מנהלים בכירים (למעט דירקטורים) בהסכמי העבודה האישיים שלהם], בהסכמי הפרשה האישיים, בנהלי החברה ובהוראות מקצועיות של אגף משאבי אנוש ומינהל. מיכסת כרטיסי הטיסה בחינם או בהנחה מוגבלת על פי הוראות ההסכמים האמורים ונהלי החברה ולגבי דירקטורים, על פי מדיניות תגמול נושאי המשרה של החברה. לגבי מנכ"ל החברה ויו"ר הדירקטוריון, בהתאם לאישור אסיפת בעלי מניות של החברה.

עובדים מקומיים בנציגויות החברה בחו"ל

8.4.9

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 ובבריטניה, ראו ב"אור 14 לדוחות הכספיים.

עובדים ישראלים המוצבים בחו"ל

8.4.10

החברה מעסיקה בחו"ל, בין היתר, עובדים קבועים, הנשלחים למלא תפקידי ניהול בחו"ל ("מוצבים"). נכון ליום 31 בדצמבר 2018, מתוך כלל המועסקים הקבועים בחו"ל (288), מוצבים בחו"ל 23 עובדים. 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 (רק ביחס למוצבים שהינם תושבי ישראל). משכורת החו"ל, לרבות השתתפות באחזקת רכב, משולמת לעובד המוצב על בסיס "שכר נטו" (המס, כולל מיסוי סוציאלי (ככל שנדרש) והגילום בחו"ל, משולם על ידי החברה).

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

8.4.11

בנוסף לשכר ולזכויות בכרטיסי טיסה כמפורט בסעיף 8.4.8 לעיל, מקבלים חלק מעובדי החברה הקבועים גם שירותי רווחה ותשלומי רווחה, הכוללים בין היתר: גילום (בעיקר ארוחות וכרטיסי טיסה), בדיקות רפואיות לעובדים, השתתפות בביטוח רפואי וביטוח שיניים לעובדים והשתתפות חלקית בחינוך על תינוק. 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 ב"אור 14 לדוחות הכספיים

מגבלות על חכירת מטוסים ב"חכירה רטובה"

8.4.12

בהסכם שנחתם בחודש אוקטובר 2018, בין החברה ובין נציגות העובדים והסתדרות העובדים החדשה נקבעו הוראות לעניין "חכירה רטובה" לפרטים ראו סעיף 8.4.5 לעיל.

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 2018, ראו סעיף 7.11 לעיל.

נושאי משרה ועובדי ההנהלה הבכירה

8.4.13

דירקטוריון החברה:

יו"ר הדירקטוריון

מר אלי דפס מכהן כיו"ר דירקטוריון החברה החל מיום 1 ביוני 2017. לפרטים בדבר תנאי העסקתו של מר אלי דפס כיו"ר הדירקטוריון, ראו ביאור 22 לדוחות הכספיים של החברה, תקנה 21 בפרק פרטים נוספים על התאגיד ודוח זימון אסיפת בעלי מניות שפרסמה החברה ביום 24 במאי 2017 (מספר אסמכתא 2017-01-052647).

דירקטורים

לפי תקנון החברה מספר חברי הדירקטוריון לא יפחת מחמישה ולא יעלה על חמישה עשר נכון למועד פרסום הדוח, מכהנים 9 חברים בדירקטוריון החברה (כולל יו"ר הדירקטוריון). חברי דירקטוריון החברה אינם עובדי החברה.

ביום 31 בדצמבר 2018, התקיימה אסיפת בעלי מניות שנתית אשר קיבלה, בין היתר, את ההחלטה לאשר את מינויים מחדש של דירקטורים המכהנים בדירקטוריון החברה (למעט ד"ר צים) ה"ה אלי דפס, תמר מוזס בורוביץ, יהודה (יודי) לוי, עמיקם כהן, שלמה חנאל, סופיה קימרלינג ורות דהן (פורטנוי) עד לתום האסיפה השנתית הבאה.

ביום 31 בדצמבר 2018, סיים מר פנחס גינזבורג את כהונתו כדירקטור בחברה.

ביום 6 בפברואר 2018, אישרה אסיפת בעלי מניות מיוחדת של החברה את מינוי 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 פרטים נוספים על התאגיד.

ההנהלה הבכירה

מר גונן אושישקין מכהן כמנכ"ל החברה החל מיום 15 בפברואר 2018. לפרטים בדבר תנאי העסקתו של מנכ"ל החברה, ראו ביאור 22 לדוחות הכספיים. תקנה 21 פרטים נוספים על התאגיד ודוח זימון אסיפת בעלי מניות שפרסמה החברה ביום 30 בינואר 2018 (מספר אסמכתא 2018-01-010243).

מנכ"ל החברה לשעבר, מר דוד מימון, סיים כהונתו ביום 15 בפברואר 2018. לפרטים בדבר תנאי העסקתו של מנכ"ל החברה לשעבר, ראו ביאור 22 לדוחות הכספיים ודוח זימון אסיפת בעלי מניות שפרסמה החברה ביום 23 במרץ 2016 (מספר אסמכתא 2016-01-012522).

ביום 15 בפברואר 2018, חדל מר גונן אושישקין 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 (אשר היתה חלק מחטיבת המסחר) והחל מיום 1 במרץ 2018, מכהן מר שחר מרקוביץ' כסמנכ"ל דיגיטל ומחשוב של החברה.

ביום 15 בספטמבר 2018, חדל קברניט הראל חלמיש לכהן כסמנכ"ל המבצעים של החברה והחל ממועד זה מכהן קברניט נעם דורון כסמנכ"ל המבצעים של החברה.

ביום 11 בדצמבר 2018, מונה מר נמרוד בורוביץ לתפקיד סמנכ"ל לאסטרטגיה, הצטיידות מטוסים ופיתוח עסקי של החברה, כאשר עד למינויו האמור, כיהן מר בורוביץ בתפקיד סגן סמנכ"ל לאסטרטגיה, הצטיידות מטוסים ופיתוח עסקי. יצוין כי מר בורוביץ 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). לפרטים בדבר תנאי העסקתו של מר בורוביץ, ראו ביאור 22 לדוחות הכספיים של החברה ודוח זימון אסיפת בעלי מניות שפרסמה החברה ביום 24 במאי 2017 (מספר אסמכתא 052647-01-2017). לפרטים בדבר ההנהלה הבכירה של החברה ראו תקנה 26א' בפרק פרטים נוספים על התאגיד.

שכרם של המנהלים הבכירים בהסכם אישי מתעדכן באופן שהמשכורת הכוללת צמודה למדד המחירים לצרכן ומעודכנת מדי שנה בשנה בחודש ינואר, בניכוי תוספות היוקר ששולמו.

החברה נהגה בעבר 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 תקנה 21 בפרק פרטים נוספים על התאגיד ודוח זימון אסיפת בעלי מניות שפרסמה החברה ביום 27 באוקטובר 2016 (מספר אסמכתא. 068523-01-2016).

לפרטים בדבר גמול חמשת מקבלי השכר הגבוה בחברה מבין נושאי המשרה הבכירה בחברה, ראו תקנה 21 בפרק פרטים נוספים על התאגיד.

חומרי גלם וספקים 8.5

דלק 8.5.1

(א) חומר הגלם העיקרי המשמש את החברה הינו דלק סילוני למטוסים (דס"ל). דס"ל הוא אחד ממרכיבי ההוצאה העיקריים של החברה. החברה רוכשת דלק בישראל ובחו"ל. בשנת 2018 היוו הוצאות הדס"ל של החברה כ-28.1% מהוצאות ההפעלה של החברה לעומת כ-24.4% בשנת 2017.

(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- 2.4 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 – בוחנת באופן שוטף את עסקאות הגידור שמבצעת הנהלת 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 2018 קיבלה החברה בעבור עסקאות גידור דס"ל סך (תזרימי) של כ- 23.1 מיליון דולר.

(ד) בשנת 2018, היה מחירו הממוצע של הדלק הסילוני בשוק גבוה בשיעור של כ-30% לפני פעילות הגידור, לעומת מחירו בשנת 2017. לפרטים בדבר השפעת עליית המחירים, ראו ביאור 18 לדוחות הכספיים וסעיף א3. בדוח הדירקטוריון.

(ה) החברה התקשרה עם החברות לאספקת דלק "פז", "סונול", "דלק" ו"דור אלון" בהסכמים לאספקת 60%, 15%, 15% ו-10%, בהתאמה, מצריכת הדלק השנתית של החברה בנתב"ג לשנת 2018. כמו כן, כל אחת מהחברות "פז שירותי תעופה" ו"מרקורי", המספקות לחברה שירותי תדלוק, סיפקו לחברה במהלך שנת 2018 כ-50% משירותי התדלוק לחברה בנתב"ג. ההיקף השנתי המצטבר של ההסכמים (אספקת דס"ל ושירותי תדלוק בארץ) מוערך בכ- 285 מיליון דולר.

החל מחודש ינואר 2019 רוכשת החברה דס"ל בארץ מ"פז" ו"דלק" אשר נבחרו בהליך של הזמנה להציע הצעות (RFP) שפרסמה החברה בחודש אוקטובר 2018, כאשר ההתקשרות עם הספקים האמורים הינה לתקופה של שנה.

(ו) החברה רוכשת בחו"ל את הדס"ל ממספר ספקים, ביניהם חברות דלק המספקות דס"ל במספר ניכר של שדות תעופה. ההתקשרויות כאמור הינן 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 2018 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 תהיינה חלופות מתאימות ומיידיות לאספקת דלק סילוני בנתב"ג.

(ח) החברה מחזיקה מלאי דס"ל, אשר נרכש מספקים בארץ ובחו"ל. נכון ליום 31 בדצמבר 2018, החזיקה החברה במלאי דס"ל בסך של כ-6.8 מיליון דולר.

מטוסים ומנועים

8.5.2

כל המטוסים המופעלים על ידי החברה הם מתוצרת חברת "בואינג". לחברה תלות מהותית בבואינג בכל הנוגע לאחזקה שוטפת של מטוסיה, אספקת חלפים, תיקונים וייעוץ הנדסי. עם זאת, להערכת החברה, הסבירות להפסקת התמיכה ההנדסית לתיקונים ואספקת חלפים למטוסיה הינה נמוכה. לפרטים בדבר התקשרות החברה עם בואינג בהסכמים לרכישת מטוסים במסגרת עסקת ההצטיידות, ראו סעיף 8.12 להלן וביאור 9 לדוחות הכספיים.

צי מטוסי הבואינג 777-200ER שבבעלות החברה וכן צי מטוסי הבואינג 787 (אשר חלקם נמסרו וחלקם מתוכננים להימסר לחברה במהלך התקופה החל מהרבעון השני לשנת 2019 ועד לרבעון הראשון לשנת 2020), מצוידים במנועים מתוצרת חברת רולס רויס. לחברה תלות מהותית ברולס רויס בכל הנוגע לאחזקה השוטפת ואספקת חלפים למנועים.

לפרטים בדבר התקשרויות החברה עם רולס רויס בהסכמים לרכישה ואחזקת מנועים למטוסים שרכשה וחכרה החברה במסגרת עסקת ההצטיידות וכן בדבר העיכובים בעולם באספקת מנועים חדשים על ידי רולס רויס, ראו סעיף 8.12 להלן וביאור 9 לדוחות הכספיים.

פריקה והעמסה מטוס מטען

8.5.3

החברה מפעילה בתחנותיה השונות בעולם ספקים העוסקים בפריקה והעמסה של מטוס המטען, באחסון המטען במחסנים, באספקת ציוד מוטס וחומרים מתכלים לשימוש שוטף ובהובלה יבשתית של המטען מהלקוח לנמל התעופה ולהיפך. בשנת 2018 אין לחברה תלות בספק יחיד.

הון חוזר

8.6

מלאי

8.6.1

לחברה מלאי מוצרי גלם הכולל מלאי של דס"ל לתצרוכת, מוצרים פטורים ממכס הנמכרים בטיסותיה וכן מלאי מוצרים מתכלים (כימיקלים, חומרי מזון וציידה). להלן תחשיב ימי מלאי ממוצעים:

שנת 2017	שנת 2018	מלאי דס"ל
4	5	
34	39	מלאי מזון ואספקות לנוסעים

מדיניות מלאי מוצרים פטורים ממכס

החברה רוכשת כ-50% מן המוצרים הפטורים ממכס מחברת DFASS ויתרת המוצרים הינם מוצרים ישראליים הנרכשים ישירות מספקים מקומיים.

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 מוצרים 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"ן")

כל המוצרים הנרכשים מאוחסנים במחסן הדיוטי פרי (יחידה נפרדת בתוך מחסן של"ן, עם נגישות מוגבלת). ערך המלאי במחסן בכל רגע נתון הינו בממוצע כשני מיליון דולר. לפרטים בדבר היקף המלאי ראו ביאור 7 לדוחות הכספיים.

מדיניות ביטול הזמנות

8 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.

מדיניות מתן אחריות לשירותים

8.6.3

אחריות החברה לנזקים (נזקי גוף ונזקי רכוש), שנגרמו במהלך תובלה אווירית בינלאומית נקבעו באמנות בינלאומיות שאומצו בחוק התובלה האווירית, התש"ם - 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 בתנאיה), התשע"ב - 2012 קובע 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 שינוי החקיקה בתחום זה בישראל, ראו סעיף 11.2 8 להלן

מדיניות אשראי

8.6.4

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.

אשראי מספקים: החברה מקבלת אשראי מספקיה בארץ ובחו"ל לתקופות שנעות בדרך כלל בין 30 ל- 45 יום, בהתאם לסוג הספק ולהתקשרות עימו (למעט ספקי דלק).

להלן היקף האשראי הממוצע ותקופות האשראי הממוצעות מלקוחות ומספקי החברה בכל אחת מהשנים 2018 ו-2017:

שנת 2017		שנת 2018		
ממוצע ימי אשראי	היקף אשראי ממוצע במיליוני דולר	ממוצע ימי אשראי	היקף אשראי ממוצע במיליוני דולר	
27	155	25	153	לקוחות
45	155	42	167	ספקים

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 ב"א"א ועם סוכני הנסיעות והמטען.

גרעון בהון החוזר

8.6.5

נכון ליום 31 בדצמבר 2018, לקבוצה גרעון בהון חוזר בסך של כ- 598 מיליון דולר לעומת כ- 438 מיליון דולר לתום השנה הקודמת. היחס השוטף של החברה בתום שנת 2018 קטן לכ- 41% לעומת כ- 54% בתום שנת 2017. יצוין כי חלק מהותי מהגרעון בהון החוזר אינו משקף תזרימי מזומנים בזמן הקצר. לפרטים נוספים, ראו סעיף א.6 בדוח הדירקטוריון.

השקעות

8.7

לפרטים בדבר כלל החברות המוחזקות בידי הקבוצה, ראו ביאורים 8 ו-21 לדוחות הכספיים.

תיאור תמציתי של עסקי החברות הבנות העיקריות

8.7.1

(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 מכירה 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 ידה.

במהלך שנת 2018 המשיכה סאן דור בשיווק טיסות שכר וטיסות במתכונת סדירה והגדילה משמעותית את הפעילות ליעדים קיימים כדוגמת אודסה, קרקוב, פורטו וכן שיווקה טיסות ליעדים אקזוטיים באפריקה - סיישל, קילימנג'רו וזנזיבר. סה"כ שיווקה סאן דור במהלך שנת 2018, כ- 1,926 טיסות לכ- 60 יעדים באירופה ובאפריקה, זאת לעומת כ- 1,865 טיסות בשנת 2017. נכון ליום 31 בדצמבר 2018, העסיקה סאן דור 28 עובדים.

בהמשך לתיאור בסעיף 7.1(א) בדוח התקופתי של החברה לשנת 2017, בדבר חקירת רשות התחרות (לשעבר, רשות ההגבלים העסקיים, להלן "הרשות"), יצוין כי ביום 24 בדצמבר 2018, הודיעה הרשות לכל המנהלים מסאן דור שהתלוו לחקירה בדבר סגירת תיק החקירה נגדם. לפרטים נוספים ראו דיווחים מידיים שפרסמה החברה ביום 16 בפברואר 2018 (מספר אסמכתא 2018-01-118183) וביום 24 בדצמבר 2018 (מספר אסמכתא 2018-01-118183).

לפרטים בדבר עסקת ישראיר ראו סעיף 8.12 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 ומשרדיה ומפעלי הייצור נמצאים בנמל התעופה בן גוריון. החברה היא הלקוח העיקרי של תמ"מ נכון ליום 31 בדצמבר 2018, העסיקה תמ"מ 437 עובדים

כמתואר בדיווחים המידיים שפרסמה החברה ביום 10 באוגוסט 2016 (מספר אסמכתא 2016-01-100765) וביום 21 בדצמבר 2017 (מספר אסמכתא 2017-01-114754), 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 ("ההסכם"), 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, חלקי 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.

בהתאם להסכם, נדרשת תמ"מ להשלים את בניית המבנה עד סוף שנת 2020 להערכת החברה, בניית מבנה חדש ומתקדם עבור תמ"מ צפויה לאפשר לתמ"מ להרחיב את פעילותה באופן משמעותי בתחום המזון התעופתי והחוץ תעופתי, וכן 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 כהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה נסמך, בין היתר, על הערכות החברה ביחס למועד קבלת האישורים הרגולטורים הנדרשים וכן על הערכות 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 או אי קבלת אישורים רגולטוריים, אופן התמודדות תמ"מ עם התחרות וגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 8.16 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. נכון ליום 31 בדצמבר 2018, העסיקה כתית 122 עובדים.

(ד) BORENSTEIN CATERERS, INC. ("בורנשטיין")

עיסוקה העיקרי של בורנשטיין (חברה בבעלותה המלאה של אל על), הרשומה בארה"ב והפועלת בסמוך לנמל התעופה ע"ש קנדי בניו יורק, הוא ייצור ואספקה של ארוחות מוכנות כשרות לחברות תעופה ולמוסדות אחרים. החברה הינה לקוח מהותי של בורנשטיין נכון ליום 31 בדצמבר 2018, העסיקה בורנשטיין 121 עובדים.

(ה) סופרסטאר הולדייז לימיטד ("סופרסטאר")

סופרסטאר (חברה בבעלותה המלאה של אל על), הינה סטונאית תיירות המשווקת חבילות תיור לסוכני נסיעות ולנוסעים ומוכרת כרטיסי טיסה על קווי החברה. סופרסטאר רשומה בבריטניה ורשומה בישראל כחברת חוץ. לסופרסטאר פעילות במספר מדינות נוספות מלבד בריטניה נכון ליום 31 בדצמבר 2018, העסיקה סופרסטאר 10 עובדים.

(ו) קוקפיט חדשנות בע"מ ("קוקפיט")

קוקפיט פועלת בתחום פיתוח היזמות ומרכזת את פעילות החדשנות של החברה להאצה ותמיכה בסטרטגיה 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

חדישות 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, חשיפת המוצר, פתיחת דלתות לשוק המקומי והעולמי וכן מהאפשרות שהחברה ו/או 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. נכון ליום 31 בדצמבר 2018, העסיקה קוקפיט 2 עובדים.

בחודש דצמבר 2018, התקשרו קוקפיט, החברה ו- Gate Gourmet Switzerland GmbH ("Gate Gourmet"), חברה בת של Gate Group (חברה בינלאומית בתחום אספקת מזון לחברות תעופה) בהסכם הקצאת מניות, לפיו הוקצו ל- Gate Gourmet כ- 10.2% ממניות קוקפיט (בדילול מלא), זאת בתמורה להשקעה של Gate Gourmet בקוקפיט. לפרטים נוספים ראו ביוגר 21 לדוחות הכספיים נכון למועד הדוח מחזיקה החברה בכ- 80.9% ממניות קוקפיט ובואינג העולמית ו- Gate Gourmet מחזיקות בכ- 8.9% ו- 10.2% (בדילול מלא), בהתאמה.

(ז) אייר קונסולידטורס ישראל בע"מ ("אקי") – ACI

עיסוקה העיקרי של אקי (חברה אשר החברה מחזיקה בכלל מניותיה מסוג ב', המקנות לחברה את הזכות למנות מחצית ממספר הדירקטורים וכן להשתתף ולהצביע באסיפות הכלליות), הוא הקבצה 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 באקי, למעט רווחים ודיבידנד מרווחים הנובעים מרווחי הון. נכון ליום 31 בדצמבר 2018, העסיקה אקי 15 עובדים.

(ח) תור אויר (ישראל) בע"מ ("איירתור")

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 נכון למועד פרסום הדוח, מכהנים באירתור שלושה דירקטורים מטעם החברה. לפרטים בדבר התקשרויות החברה עם איירתור, ראו ביוגר 22 לדוחות הכספיים. נכון ליום 31 בדצמבר 2018, העסיקה איירתור 62 עובדים.

להלן תיאור תמציתי של עסקי החברות המוחזקות העיקריות:

8.7.2

(א) 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"). נכון למועד הסמך 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. נכון ליום 31 בדצמבר 2018, פליי אין לא העסיקה עובדים היות ופעילותה נעשית באמצעות הפניקס וסוכנות מורשית הקשורה להפניקס כמתואר לעיל. לפרטים אודות התקשרות החברה עם הפניקס, ראו ביוגר 22 לדוחות הכספיים.

(ב) 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 2022. 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 ממן גם בתחום השירותים הלוגיסטיים,

בהשכרת נכסי נדל"ן ומספקת שירותי תעופה. פעילותה של ממן מתבצעת בישראל, בצ'כיה, בולגריה וברומניה. נכון ליום 31 בדצמבר 2018, העסיקה ממן 2,733 עובדים. בחודש נובמבר 2018, נחתם בין החברה לבין ממן כתב תיקון והארכה להסכם המסגרת, אשר נחתם בין החברה לבין ממן בחודש פברואר 2010 ואשר הוארך, מעת לעת ("הסכם המסגרת"), לפיו מספקת ממן לחברה שירותי מסוף הכוללים, בין היתר, ניטול, שינוע ואחסון מטענים. לפרטים אודות הסכם המסגרת וכתב התיקון והארכה להסכם המסגרת, ראו ביאור 22 לדוחות הכספיים.

8.8	מימון
8.8.1	<u>הלוואות שלא לשימוש ייעודי</u>
	נכון ליום הדוח, אין לחברה הלוואות שלא לשימוש ייעודי.
8.8.2	<u>מגבלות ותנאים עיקריים בקבלת אשראי</u>
	(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.
8.8.3	<u>מסגרות אשראי</u>
	נכון ליום הדוח, לחברה מסגרות אשראי בסך של כ- 33 מיליון דולר, כאשר יתרת האשראי שנוצלה במועד זה עמדה על כ- 31 מיליון דולר. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, לחברה מסגרות אשראי בסך של כ- 33 מיליון דולר, כאשר יתרת האשראי שנוצלה עמדה על כ- 3 מיליון דולר.
8.8.4	<u>ערבויות כנגד בטחונות</u>
	סך הערבויות שהעמידה החברה להבטחת התחייבויותיה כלפי צדדים שלישיים, נכון ליום הדוח, הינו בהיקף לא מהותי.
8.8.5	<u>הלוואות לשימוש ייעודי</u>
	לחברה הלוואות לרכישת מטוסים ומנועים לפרטים לגבי הלוואות אלה ראו ביאור 13 לדוחות הכספיים ונספח א' לדוח הדירקטוריון. לפרטים בדבר שעבודים ובטחונות, ראו ביאורים 9 ו- 13 לדוחות הכספיים.
8.8.6	<u>מימון תוכנית ההשקעות של החברה</u>
	החברה בוחנת, מעת לעת, גיוס מקורות חיצוניים נוספים למימון תוכניות השקעות אחרות של החברה, ככל שיוחלט על ביצוען

מיסוי	8.9
<u>דיני המס החלים על התאגיד</u>	8.9.1
לפרטים ראו ביאור 16 לדוחות הכספיים.	
<u>סטטוס שומות המס של התאגיד</u>	8.9.2
לפרטים ראו ביאור 16 לדוחות הכספיים.	
לפרטים אודות הסכם שומות ניכויים שחתמה החברה עם פקיד שומה בחודש פברואר 2018, ראו סעיף 8.14 להלן.	
<u>דיני המס החלים על חברות קשורות מהותיות המאגדות בחו"ל</u>	8.9.3
על חברות הבנות של החברה המאגדות בחו"ל חלים חוקי המס במדינות ההתאגדות.	
<u>סיבות לשוני מהותי בין שיעור המס האפקטיבי לשיעור המס הסטטוטורי</u>	8.9.4
לפרטים ראו ביאור 16 לדוחות הכספיים.	
<u>הפסדים צבורים לצורכי מס</u>	8.9.5
לפרטים ראו ביאור 16 לדוחות הכספיים.	
איכות הסביבה ואחריות תאגידית	8.10
<u>השלכות מהותיות הנובעות מהוראות הנוגעות לאיכות הסביבה</u>	8.10.1
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, לרבות סיקורי סביבה יזומים ולומדות להדרכת עובדים. בנוסף, לכל אזור בחברה נקבע אחראי לשמירה על איכות הסביבה, מניעת זיהום וחסכון במשאבים.	
בתחום צמצום היקף הפסולת – נ"ר, 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 רש"ת בנושא פינוי פחיות שמן בטרמינל 3 וכן שיפור מערכות טכנולוגיות על מנת לבצע בקרה ומעקב אחר ממצאים בתחום הגנת הסביבה.	
<u>מגבלות בהפעלת מטוסים בשדות תעופה ובנתב"ג</u>	8.10.2
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 00-08 ו-17 בימים ראשון עד שישי, כאשר טיסות מיוחדות של החברה מקבלות אישור פרטי ממנהל נתב"ג. נכון	

למועד הסמוך לפרסום הדוח, מפעילה החברה 5 מטוסים בעלי 4 מנועים, אשר צפויים לצאת משירות החברה במהלך שנת 2019 כמתואר בסעיף 7.11 לעיל.

8.10.3 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.

8.10.4 סקר זיהום קרקע

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 ביצעה באמצעות יועץ סביבתי חלקים מהסקר ההיסטורי, בהתאם למתודולוגיה שקבע המשרד להגנת הסביבה.

8.10.5 עלויות והשקעות סביבתיות מהותיות לשנת הדוח והצפויות לאחר מכן

החברה מבצעת פעולות רבות ומשקיעה עלויות כספיות בשיפור אלמנטים סביבתיים, לרבות ביצוע מפרידי שומנים בחצרי החברה וביצוע הפרדות מקומיות בין מערכות הניקוז למערכות הביוב.

שנת 2017	שנת 2018	שנת 2019 (צפי)	
כ-150,000 דולר	כ-120,000 דולר	כ-120,000 דולר	עלויות
כ-150,000 דולר	כ-120,000 דולר	כ-120,000 דולר	השקעות

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 בפועל עשויות להיות שונות באופן מהותי מאלו שנחזו כאמור, כתוצאה ממספר רב של גורמים, לרבות שינויי חקיקה, דרישות רשויות ושינויים בעלויות המוצרים והשירותים אותם תידרש החברה לרכוש במסגרת ההשקעות הסביבתיות.

8.10.6 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").

בעקבות התנגדות מדינות שונות מחוץ לאיחוד האירופי ליישום תוכנית ה-ETS והתשלומים בגינה, הציע בשנת 2013 ארגון ICAO מתווה גלובלי לטיפול בנושא פליטות גזים ממנועי מטוסים. האיחוד האירופי הסכים "לעצור את השעון" בנושא עמידה במסכות שקבע 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). יציין כי בשל חריגה מהמסכה שנקבעה לחברה

על ידי האיחוד האירופי, שילמה החברה מדי שנה תשלום בסכום לא מהותי, כאשר התשלום בגין חריגה מהמכסה בשנת 2018, צפוי להיקבע בחודש אפריל 2019 ולהערכת החברה, סך התשלום צפוי להיות אף הוא לא מהותי. כן יצוין, כי גם במידה והאיחוד האירופי יחזור בו מכוונתו להמשיך את הקפאת יישום תכנית ה-ETS כאמור או אם יבטל את ההקפאה המתוכננת לאחר יישומה, צפויה לחברה, להערכתה, 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 ולאיוחוד 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 והתצורות בפועל תהא נמוכה מהתצורות שדווחה כאמור, תהא רשאית חברת התעופה להעביר לחברה אחרת את היתרה, זאת בהתאם לכללים שיקבעו על ידי ארגון ICAO. יישום תכנית ה- CORSIA במהלך השנים 2018-2020 נערך על בסיס פיילוט ובהתאם, חברות התעופה אשר יצטרפו לתכנית לא ידרשו לשלם בגין חריגה מהמכסה בשנים אלה והן תחויבנה בתשלום, ככל שידרש, החל מתום תקופת הפיילוט (שנת 2021).

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 יתכן ותבוטל תכנית ה- ETS.

החברה מעריכה כי סך התשלום השנתי שתידרש החברה לשלם במידה שתכנית ה- CORSIA תיושם, צפוי להיות גבוה משמעותית מהתשלום השנתי שמשלמת החברה מכוח תכנית ה- ETS, עם זאת, יצוין כי, 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 7.11 לעיל, במסגרת עסקת ההצטיידות, יצא משירות צי מטוסי החברה מדגם בואינג 747-300ER וכן צפוי לצאת משירות בהדרגה עד סוף שנת 2019 צי מטוסי החברה מדגם בואינג 747-400. יצוין כי רמת זיהום האוויר של המנועים המותקנים במטוסי הדרימליינר החדשים מדגם בואינג 787, 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 8 10.7

כללי 8 10.7.1

החברה רואה עצמה מחויבת לקהילה שבה היא פועלת ולסביבה ומייחסת חשיבות רבה בהתגייסות לקידום ולטיפוח 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 2018 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 2018 בדירוג "פליטינה פלוס".

בנוסף, לחברה הסכמים עם עמותות וארגונים הפועלים מתוך מטרות חברתיות, ערכיות והומניטריות וללא מטרות 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 האוויר, טייסים ודיילים, בעת שהותם בחו"ל וזאת במסגרת פרויקט "שגרירים" שמתקיים בשיתוף משרד החוץ, הסוכנות היהודית וארגון STAND WITH US.

קוד אתי 8.10.7.2

הקוד האתי של החברה כולל ערכים, נורמות התנהגות, מדיניות אכיפה והטמעה וערכי 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 8.10.7.3

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 2018 בכסף ובשווה כסף לפרטים ראו סעיף 8.11.1. לדוח הדירקטוריון

מגבלות ופיקוח על עסקי התאגיד 8.11

כללי 8.11.1

רוב ההיבטים הנוגעים לתפעול החברה כמוביל אווירי כפופים למערכת של הסדרים רגולטורים, ישראלים ובינלאומיים, הנוגעים, בין היתר, לזכויות טיס, קיבולת וסטנדרטים של בטיחות טיסה, בטחון ורעש ומותנים ברשיון להפעלה מסחרית וברשיון הפעלה אווירית.

פעילות החברה, בנוסף לרשימות 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. לפרטים בדבר הסכמי התעופה ומדיניות התעופה האזרחית והבינלאומית של ישראל, ראו סעיפים 8.11.6 עד 8.11.8 להלן. בנוסף, קיימות מגבלות נוספות החלות על הפעלת החברה מכוח מניית המדינה המיוחדת. לפרטים ראו סעיף 8.11.10 להלן.

הסדרים רגולטורים 8.11.2

להלן עיקרי ההסדרים הרגולטורים, ישראלים ובינלאומיים, הנוגעים לתפעול החברה כמוביל אווירי (להסדרי בטחון ראו סעיף 8.11.13 להלן, להפעלה בעיתות חירום ראו סעיף 8.11.14 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 29 באוקטובר 2018, נכנס לתוקף תיקון לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב-1981 ("התקנות"), אשר מאמץ לדיון הישראלי את ההסדר הקיים בתקנות האמריקאיות בנוגע לניהול עייפות של טייסים ודיילים, כגון, תקופות מנוחה מינימאלית בין טיסות וכד' (FTL). בהתאם לתקנות,

חובת אימוץ התקנות האמריקאיות חלה רק על "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 חלות עוד על החברה, למעט ההוראה בתקנות בדבר זכאותם של טייסים ל-30 ימי חופשה בשנה.

יצוין כי במסגרת היערכות החברה לעמידה במגבלות החלות עליה מכוח התקנות, ביצעה החברה במהלך שנת 2018 התאמות שונות בפעילותה, אשר כללו, בין היתר, עדכון הסכם העבודה עם מגזר הטייסים כמתואר בסעיף 8.4.5.2 לעיל, התאמת תהליכי העבודה ונהלים פנימיים, שינוי מערכי התכנון והשליטה המבצעיים, ביצוע התאמות מהותיות במערכות המידע והמחשוב של החברה וכן הטמעת מערכות מידע חדשות.

(ב) חוק רישוי שירותי התעופה, התשכ"ג-1963 ותקנות הרישוי

חוק זה מסדיר עקרונות רישוי בתחומי התעופה ומכוחו ניתן לאל על רישיון להפעלה מסחרית. תקנות שהוצאו מכוחו של חוק הרישוי מסדירות, בין היתר, הפעלת טיסות שכר ומגבלות זמן טיסה בשירותי תעופה.

(ג) חוק תובלה האווירית, התש"ם-1980

חוק זה והצווים וההודעות שהוצאו מכוחו מאמצים מספר אמות 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 אמות ורשה לאיחוד כללים מסוימים בדבר תובלה בין-לאומית באוויר (אמנת ורשה) וכן את אמות מונטריאול (אמנת מונטריאול) אשר עדכנה את מערכת הכללים הקיימת מכוח אמות 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 רישיונות, היתרים ואישורים בתחום התעופה האזרחית, לפי דיני הטיס, לפקח על תחום התעופה האזרחית, ובכלל זה על שמירת רמה נאותה של בטיחות הטיסה בכלי טיס ישראליים ובכלי טיס המצויים במרחב האווירי של ישראל.

(ו) חוק התחרות הכלכלית, התשמ"ח-1988 ("חוק התחרות הכלכלית")

תיקון חוק התחרות הכלכלית

ביום 10 בינואר 2019, נכנס לתוקף תיקון מקיף שנערך בחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988. במסגרת התיקון השתנה שמו של החוק ל"חוק התחרות הכלכלית" ובוצעו שינויים נרחבים ומשמעותיים בפרקי החוק השונים וביניהם העלאת סכום העיצום הכספי שרשאית הממונה להטיל על תאגידים גדולים מסכום מרבי של כ-24 מיליון שקלים לסכום מרבי של 100 מיליון שקלים, הרחבת ההגדרה של בעל מונופולין, כך שלצד ההגדרה הקיימת כיום לפיה גוף שיש לו נתח שוק של מעל 50% הוא בעל מונופולין, נקבע כי גם מי שמחזיק בכוח שוק משמעותי הוא בעל מונופולין (בענין זה יצוין, כי בחודש פברואר 2018, פרסמה הממונה טיוטת גילוי דעת באשר לשאלה מהו "כוח שוק משמעותי" לצורך הגדרת אדם כבעל מונופולין), הטלת חובה אקטיבית על נושאי המשרה בתאגיד לפקח ולעשות כל שניתן כדי למנוע ביצוע עבירה על ידי התאגיד או מי מעובדיו, כאשר הפרת חובה זו היא עבירה פלילית שדינה מאסר שנה יצוין כי החברה לומדת את התיקון לחוק ובוחנת את השפעתו, ככל שישנה, על פעילותה

עדכון פטורי הסוג

בחודש נובמבר 2018 תוקנו כללי ההגבלים העסקיים (פטור הסוג להסדרים בין מובילים באוויר), התשס"ט-2008, ("התיקון לפטור הסוג" או "התיקון") על פי פטור הסוג, הסדרים שכל עניינם בתפעול טכני של טיסה או מטוס, בתחזוקת המטוס או בצוות העובדים (והם נוגעים לאחד מהנושאים הנזכרים בפטור הסוג), פטורים מאישור הסדר כובל ללא ניתוח תחרותי מהותי, כפי שהיה גם לפני התיקון. דין דומה יחול גם ביחס להסדרי נוסע מתמיד, הסדרי אינטרליין והסדרי קוד שייר (שלא בקו הישיר שבין נמלי הבית של הצדדים להסדר וכפוף גם לכך שההסדר אינו בין שני מובילים ישראלים). תחולת הפטור מותנית בתנאים נוספים הנוגעים לסוג הכבילות הכלולות בהסדר.

החידוש בגדרי התיקון הוא החלת משטר של הערכה עצמית (Self Assessment) על כלל ההסדרים בין מובילים באוויר שלא באו בגדרי פטור הסוג עד כה, והצריכו אישור פרטני מאת הממונה. מימוש של הסדר על יסוד הערכה עצמית מותנה, בין היתר, בכך שעיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה ושאינו בהסדר לפגוע פגיעה משמעותית בתחרות.

בשלב זה נותרו בתוקפם גם כללי ההגבלים העסקיים (פטור סוג להסדרים בין מובילים באוויר שעניינם שיווק קיבולת טיסה ליעדים הנפופים להסכמי שמיים פתוחים), התשע"ג-2012. כללים אלו מתירים ביצוע הערכה עצמית להסדרי רכישת קיבולת ביעדי שמיים פתוחים עוד טרם התיקון לפטור הסוג. לעמדת רשות התחרות, כללים אלה התייתרו עם כניסת התיקון לפטור הסוג והיא צפויה לפעול לביטולם.

פטור BSP

ביום 7 בנובמבר 2013, פרסם הממונה את החלטתו בדבר מתן פטור בתנאים מאישור בית הדין לתחרות להסדר כובל בעניין הסדר שצדדים לו יאט"א וחברות התעופה ואשר עניינו תכנית ה-BSP (Billing and Settlement Plan) וזאת לפי סעיף 14 לחוק התחרות הכלכלית ("הפטור"). עניינו 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. הפטור פקע ביום 7 בנובמבר 2018. יצוין כי יאט"א מסרה לחברה, כי נוכח שינויים בדיני התחרות, רשות התחרות הודיעה שהסדר ה-BSP לא ייבחן עוד במסגרת של בקשת פטור ושאלת חוקיותו צריכה להיבחן על ידי הצדדים להסדר עצמם (Self-Assessment).

החלטות בנושא מונופולין

בחודש אוקטובר 2005, פרסם הממונה הכרזה לפי סעיף 26(א) לחוק התחרות הכלכלית על החברה כבעלת מונופולין בהטסת נוסעים רגישי זמן ורגישי מחיר בשוקי התעופה האזרחית ליעדים: יוהנסבורג, הונג קונג, בנגקוק ומומבאי.

בחודש ספטמבר 2012, פרסם הממונה, הכרזה לפי סעיף 26(א) לחוק התחרות הכלכלית 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"

(1) החברה היתה עד ליום 6 ביוני 2004, "חברה ממשלתית" ב"הפרטה" כמשמעות המונחים בחוק החברות הממשלתיות. החל מיום 6 ביוני 2004, החברה הינה "חברה מעורבת", כמשמעות המונח בחוק החברות הממשלתיות כלומר, חברה שאינה חברה ממשלתית ואשר מחצית או פחות מכח הצבעה באסיפותיה הכלליות או הזכות למנות מחצית או פחות ממספר הדירקטורים שלה הם בידי המדינה. למעשה, כל עוד תחזיק המדינה מניות המקנות זכות הצבעה בחברה - תשאר החברה "חברה מעורבת". בחודש יוני 2007, חדלה המדינה להיות "בעל עניין" מכח אחזקות בחברה, אולם נכון למועד הסמוך למועד הדוח, למיטב ידיעת החברה, ממשיכה המדינה להחזיק בכ-1% מהון המניות של החברה (זאת בנוסף למניית המדינה המיוחדת בחברה).

(2) פרק ח2 לחוק החברות הממשלתיות מסמך את ראש הממשלה ושר האוצר, באישור ועדת השרים לענייני הפרטה ובהתייעצות עם השר האחראי לענייני החברה, לקבוע בצו הוראות שנועדו להגן על האינטרסים החיוניים של המדינה בקשר לחברה בהפרטה. ההוראות יחולו

לתקופה קצובה או בדרך כלל ויכול שיחולו גם לאחר הפרטת החברה, כפי שייקבע בצו. הגדרת האינטרסים החיוניים כוללת אינטרסים שונים וכן מניעת ריכוזיות במשק. פגיעה ביחסי החוץ של המדינה ועוד. ביום 17 בנובמבר 2004, פורסם מכח פרק 2 האמור - צו החברות הממשלתיות (הכרזה על אינטרס חיוני למדינה באל על נתיבי אויר לישראל בע"מ), התשס"ה - 2004 (להלן בפסקה זו "הצו"). הצו קובע, כי למדינה אינטרס חיוני בקשר לחברה, לאפשר שימוש אפקטיבי בנכסים חיוניים בשעת חירום או לצורכי ביטחון להבטחת המשך קיומן של פעילויות שהן חיוניות לביטחון המדינה בהתאם קובע הצו, כי על החברה להעסיק, בכל עת, אנשי צוות אוויר ישראלים, ובישראל אנשי צוות קרקע ישראלים, שהם בעלי הכשרה ורישוי כנדרש להפעלת "הנכסים החיוניים" (צי מטוסים מינימלי, ראו "מניית המדינה המיוחדת"), במספר הנדרש לשם הפעלה רציפה ובו זמנית של כל "הנכסים החיוניים" בשעת חירום או צורך בטחוני. הצו מוסיף, כי אין בו כדי להחיל על החברה את הוראות סעיף 59 לחוק החברות הממשלתיות (העוסק במגבלות על העברת שליטה), ואין בצו כדי לגרוע מן ההוראות של מניית המדינה המיוחדת. לפרטים בדבר מגבלות נוספות החלות על החברה מכח מניית המדינה המיוחדת ראו סעיף 8.11.10 להלן.

(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 וההנסיבות שקבע החוק, יהיה נוסע זכאי להטבות כגון סיוע, השבת תמורה, כרטיס טיסה חלופי ואף פיצוי כספי.

(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 נכנסו לתוקף תקנות הגנת הפרטיות (אבטחת מידע), התשע"ז-2017 ("התקנות"), וכן תקנות הגנת הפרטיות האירופאיות 2016/679 (EU) Regulation (GDPR) הידועות בשם General Data Protection Regulation ("GDPR"), אשר חלות על החברה וקובעות חובות בכל הנוגע להגנה על פרטיות של צדדים שלישיים (ישראלים מכח התקנות ואירופאים מכח ה-GDPR) ובמסגרת זו, נדרשת החברה לבצע סקרי סיכונים ומבדקי חדירה, ביקורות תקופתיות, וכן לדווח אודות אירועי אבטחת מידע חמורים. החברה ביצעה פעולות נרחבות לשם התאמת פעילותה לחובות החלות עליה מכוח התקנות וה-GDPR, לרבות מינוי DPO (Data Protection Officer), בחינת אופן איסוף ועיבוד המידע הפרטי, תיעוד מערכות וממשקים הקשורים למערכות המחזיקות מידע בפרטי, גיבוי נהלים חדשים לגבי איסוף ועיבוד מידע זה אל מול נשואי המידע, וכן עדכון נהלים קיימים בנושא אבטחת מידע, ביצוע סקרי סיכונים ומבדקי חדירה, הטמעה וביצוע שינויים והתאמות הנדרשים במערכות ובתהליכי עבודה בהתאם לחובות החלות עליה מכוח התקנות וה-GDPR ועדכון הסכמים מול ספקים חיצוניים. החברה משלימה ביצוע התאמות להתקשרויות עם ספקים חיצוניים וכן מבצעת התאמות למערכות מידע המנוהלות על ידי ספקים חיצוניים.

(יא) שוחד ושחיתות

בשנים האחרונות צוברת תאוצה חקיקה בינלאומית העוסקת בעבירות שוחד ושחיתות, בין היתר, ניתן למנות את United Kingdom Bribery Act (UKBA), Foreign Corrupt Practices Act (FCPA), ארה"ב) ואת UKBA (אירופה) המאופיינים בתחולה טריטוריאלית רחבה, זאת בנוסף לאיסור הקיים מכוח הוראות הדין בישראל במסגרת חוק העונשין, תשל"ז - 1977. בהתאם ל-FCPA נאסר, בין היתר, על מתן (או הצעה) של שוחד לעובד ציבורי ובהתאם ל-UKBA נאסר, בין היתר, הן על מתן והן על קבלת שוחד יצוין כי בדברי החקיקה האמורים נקבעו סנקציות חמורות על הפרות המתבטאות בקנסות גבוהים ומאסר. בשנת 2018 עדכנה החברה את תכנית האכיפה הפנימית בנושא שוחד עובד ציבורי, באופן

שהתכנית מסדירה כיום איסור על שוחד ושחיתות בכלל ("תכנית האכיפה"). תכנית האכיפה חלה על עובדי החברה ומנהליה בארץ ובחו"ל, על עובדים ומנהלים בחברות הבנות בארץ ובחו"ל וכן על צדדים שלישיים רלוונטיים. בהתאם לתכנית האכיפה, אימצה החברה נוהל פנימי בנושא הכולל, בין יתר, מתן הדרכות לעובדים בנושא וכן מינתה ממונה על האכיפה בתחום זה. תכנית האכיפה משקפת את החשיבות הרבה שמייחסת החברה למילוי קפדני אחר הוראות החוק לעניין עבירות שוחד ושחיתות.

(יב) הגנת הצרכן

החברה כפופה להוראות הרלבנטיות בחוק הגנת הצרכן, תשמ"א-1981, והתקנות שהותקנו מכוחו, הקובעים הסדרים שונים ביחסים שבין נותן השירותים לבין הצרכן, כדוגמת זכות ביטול עסקה המוקנית לצרכנים.

רשימות עסק והיתרי בנייה

8.11.3

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 ביד 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 2019, מחזיקה החברה ב- 18 רישיונות עסק לצמיתות, 11 רישיונות זמניים וכן 4 בקשות לחידוש הנמצאות בשלבי אישור לעניין חברת הבת כתית – לכתית יש 4 רישיונות עסק ורישיון למשקאות משכרים המתחדשים בהתאם לדרישות הועדה והרשויות. כמו כן, לכתית רישיון עסק נוסף, אשר מצוי בהליכי הידברות ואישור מול הרשויות.

לעניין חברת הבת תמ"מ – לתמ"מ שני רישיונות עסק וכן רישיונות להובלה, הפצה וחלוקת מזון.

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, כהגדרתו 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

8.11.4

לחברה תכנית אכיפה פנימית בתחום דיני ניירות ערך ודיני התאגידים וכן תכנית אכיפה פנימית בתחום דיני התחרות (הגבלים עסקיים). לפרטים ראו סעיף 6. לדוח הדירקטוריון. כמו כן, לחברה תכנית אכיפה פנימית בנושא איסור מתן או קבלת שוחד ואיסור שחיתות. לפרטים ראו סעיף 8.11.2 ("א") לעיל וסעיף 6. לדוח הדירקטוריון.

רשיון להפעלה מסחרית

8.11.5

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.

השיחות שבעל הרשיון ראשי להציע ולבצע מצוינים בתוספת לרשיון ועיקרה הולכת נוסעים והובלת טובין בטיסות סדירות בין ישראל לבין נקודות במדינות חוץ ובין נקודות כאמור לבין עצמן (יצוין, כי חלק מהנקודות לא מנוצל על ידי החברה בשל חוסר כדאיות כלכלית ובהתאם ראשי שר התחבורה לבטל מינוי כאמור); הולכת נוסעים בין נתב"ג לאילת בטיסות הזנה (Feeder); הולכת נוסעים בטיסות פנים ארציות בקו נתב"ג-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

8.11.6

לחברה רשיון הפעלה אווירית (מספר 1/88) ("רשיון") המוצא מעת לעת על ידי רשות התעופה האזרחית שתוקפו עד ליום 31 בינואר 2021.

הרשיון קובע, בין היתר, כי המפעיל (אל על) ראשי 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 ראשית 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 והבטיחות 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

8.11.7

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 לנזקים (נזק גוף ורכוש) וסטנדרטים של בטיחות טיסה, בטחון ורעש. מערכת הסדרים זו מורכבת מאמנות בינלאומיות, חוקים, תקנות והוראות מינהליות ובנוסף הסכמים בילטרליים ומולטילטרליים.

לפרטים בדבר אמנת ורשה ואמנת מונטריאול, ראו סעיף 11.2 (ג) לעיל. לפרטים בדבר תכנית בינלאומית לצמצום פליטת גזי חממה מכלי טיסה, ראו סעיף 8.11.6 לעיל. לפרטים בדבר הסכמי "שמיים פתוחים", ראו סעיף 7.1.10 (ב) לעיל

אמנת שיקגו

הבסיס להסדרה רגולטורית בינלאומית של התעופה האזרחית הבינלאומית הוא אמנת שיקגו משנת 1944. האמנה הניחה את היסוד להקמת הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית (ICAO) שהנו סוכנות מקצועית של האו"ם שעיקר אחריותו לקדם נושאים הקשורים בהתפתחות התעופה האזרחית הבינלאומית באופן מסודר ובטוח. הטיסות הסדירות הבינלאומיות מוסדרות, בין היתר, באמצעות הסכמי תעופה בילטרליים. במסגרת הסכמים אלה המדינות מעניקות אחת לשנייה זכויות להובלת נוסעים ומטען בשטח שלהן. ההסכמים קובעים את קווי התעופה המאושרים להפעלה, את מספר המובילים מכל צד ואת דרישות הסף מהמובילים ההסכמים מבוססים על הדדיות ומתן הזדמנות שווה והוגנת לחברות התעופה של שתי המדינות.

אמנת קייפטאון

אמנת קייפטאון הינה אמנה בינלאומית העוסקת בהבטחת זכויות של נוסעים, כדוגמת מממנים ומחכירים, על ציוד רב ערך, כדוגמת מטוסים ומנועים, אשר אין לו מושב קבע. האמנה נחתמה בשנת 2001 ונכנסה לתוקף בשנת 2006 בחלק ממדינות העולם. מטרת האמנה היא להתגבר על הקושי בהבטחת זכויות מוגנות ובנות אכיפה על ידי נוסעים על אותו ציוד וקביעת הסדרים מיוחדים במקרים בהם נדרשת הבטחת זכויות הנושים

ואיגודם לתוך אמנה בינלאומית. אימוץ האמנה יאפשר את פיתוחו ומימונו של ענף התעופה בישראל ויעמיד את מדינת ישראל בשורה אחת עם הסטנדרטים המתקדמים של ענף התעופה הבינלאומי. בחודש אוקטובר 2016, נתקבל אישורה של שרת המשפטים לקדם את אימוץ "אמנת קייפטאון" בחקיקה המקומית. עם זאת, נכון למועד הסמוך לפרסום הדוח, האמנה טרם אומצה על ידי מדינת ישראל.

8.11.8 הסכמי תעופה ועקרונות התעופה האזרחית בישראל

8.11.8.1 תעופה - כללי

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 שינתן במסגרת הסכם בילטרלי (כמקובל לגבי טיסות סדירות) או הסכם "שמיים פתוחים" או לגבי טיסה/ות אד-הוק.

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 כנ"ל מתנהל בדרך כלל מו"מ בין שתי המדינות לקביעת הסדר ביניים או תנאים חדשים לפני שפג תוקפו של ההסכם.

בשנת 2010 נחתם בין ישראל לבין ארה"ב הסכם "שמיים פתוחים", אשר הביא להסרת מגבלת התדירות והקיבולת על הטיסות לישראל וממנה. בנוסף, מאפשר ההסכם שיתופי פעולה מסחריים בין חברות התעופה של שתי המדינות. כמו כן, בשנת 2013 נחתם 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 הבילטרליים בין ישראל למדינות האיחוד וביטל את מרבית המגבלות על מספר המובילים, התדירות, הקיבולת וסוגי המטוסים המורשים להוביל בין מדינת ישראל למדינות האיחוד האירופי.

כמו כן, במהלך שנת 2018 נחתם הסכם תעופה חדש בין ישראל לסין, אשר מאפשר כניסת מובילים נקובים נוספים ליעדים קיימים וחדשים וכן הגדלת התדירות המותרות לחברות התעופה של הצדדים. לפרטים נוספים ראו סעיף 7.1.10 לעיל.

8.11.8.2 מוביל נקוב

בעבר, כל ממשלה העניקה לרעותה בהסכם תעופה את הזכות לייעד מוביל אווירי אחד או יותר מטעמה ("מוביל נקוב" - Designated Carrier). בשנים האחרונות חל שינוי בעקבות מתן רישיונות למובילים ישראליים נוספים כ"מובילים נקובים" למספר יעדי טיסה, חלקם במקום החברה וכן בעקבות תתימת הסכמי "השמיים הפתוחים" עם ארה"ב וכן עם האיחוד האירופי, אשר למעשה מייתר את הצורך במינוי מוביל נקוב ליעדים הנכללים בהסכם זה.

8.11.8.3 בעלות ושליטה על מוביל אווירי

אין הסדר בינלאומי אחיד באשר לאחוז הבעלות והשליטה המעשית על מוביל אווירי שצריכים להיות ביד המדינה או אזרחיה. בהסכמי התעופה הבילטרליים 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.

קיבולת (Capacity)

8.11.8.4

בעבר, 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 האוויריים של שתי המדינות שנקשרו בהסכם תעופה. כאמור לעיל, הסכמי "השמיים הפתוחים" שנחתמו בין ישראל וארה"ב וכן בין ישראל ומדינות האיחוד האירופי מבטלים את המגבלות שהיו נהוגות ביחס למספר המובילים, תדירות, קיבולת וסוגי המטוסים ביעדי ארה"ב וביעדי האיחוד האירופי.

תעריפי טיסה

8.11.8.5

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.

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 ומחירהן מרשויות התעופה של המדינות הנוגעות בדבר.

מדיניות התעופה האזרחית הבין-לאומית של ישראל

8.11.9

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 10 7.1 לעיל.

מניית המדינה המיוחדת

8.11.10

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 כחברה 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 הטיס 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 מסוג והגנה על ידע אבטחתי.

8.11.10.2 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 כחברה 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 מסוג בחברה;
- ✓ הוראות בדבר דיונים בחברה בנושאי בטחון,
- ✓ הוראות בדבר עיון במסמכי החברה ומידע;
- ✓ הוראות בדבר שמירת קיבולת הטסה 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. 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 כמפורט בתקנון החברה. לא ינתן 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 בתשיון ההפעלה שלה.

8.11.10.3 כל שינוי, לרבות תיקון או ביטול, בהוראות תקנון 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.

לפירוש הזכויות הנלוות למניית המדינה המיוחדת, ראו סעיף 8.1 בתקנון החברה, כפי שפורסם ביום 30 בנובמבר 2017 (מספר אסמכתא 106792-01-2017), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

8 11 10 4 יצוין כי בחודש נובמבר 2018, פרסם משרד האוצר "קול קורא" המזמין את הציבור להציג את עמדותיו לצורך בחינה וגיבוש של המלצות הצוות אשר מונה על ידי שר האוצר לבחינה ההגנה על האינטרסים החיוניים באמצעות מניית המדינה המיוחדת והאינטרסים חיוניים, החלים על חברות שונות במשק. בחודש ינואר 2019, הגישה החברה לצוות האמור את עמדתה בנושא תוך התייחסות לסוגיית העברת סמכויות השרים הרלוונטיים לנציגים מקצועיים; התנגדות להשוואת תנאי האסדרה והפיקוח של צווי האינטרסים החיוניים ומניות הזהב ומינוי גורם ממשלתי שיפקח על מילוי חובות החברה. במקביל, פנתה החברה למחזיק במניית המדינה המיוחדת בבקשה לאשר מספר התאמות בקשר להוראות החלות על החברה מכוח מניית המדינה המיוחדת לצורך הבטחת עמידת החברה בצי הברזל המינימלי ("הנכסים החיוניים") עם יציאת ציי 767-300ER ו-747-400 משירות.

תקינה

8.11.11

מעריך התחזוקה של החברה הוסמך על ידי מכון התקנים הישראלי לתקן איכות ISO 9001. כמו כן, הוסמך מעריך התחזוקה של החברה כמכון בדיק מאושר על ידי רשות התעופה האזרחית בישראל וכן על ידי רשות התעופה הפדראלית ארה"ב (FAA). בנוסף, מעריך תחזוקת הקו של החברה מאושר על ידי הסוכנות האירופית לבטיחות בטיסה של איגוד מדינות אירופה (EASA).

IOSA

החברה מיישמת ומטמיעה את תקני בטיחות של יאט"א במסגרת תכנית IOSA - IATA Operational Safety Audit. התכנית משלבת בתוכה את דרישות הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית ("ICAO") וכוללת את תקני מערכת ניהול הבטיחות SMS (Safety Management System). 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 הניה 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 2018 החברה עמדה בהצלחה בביקורת ובדרישות IOSA ובהתאם, חודש 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 8.16 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).

בקרת איכות תחזוקה

8.11.12

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.

הסדרי בטחון

8.11.13

ענף התעופה האזרחית 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.

עד תחילת שנות ה-80 כיסתה המדינה את כל הוצאות האבטחה הישירות והעקיפות של החברה. במשך השנים, המדינה נקטה במדיניות של הורדת שיעור השתתפותה בהוצאות ביטחון. במהלך השנים, התקבלו מספר החלטות ממשלה, אשר שינו את שיעורי ההשתתפות של המדינה בהוצאות הביטחון של חברות התעופה הישראליות וקבעו תנאים שונים לתחולה.

בחודש דצמבר 2011, התקבלה החלטת ממשלה מספר 4026 אשר נותנת תוקף לסיכום בין החברה ובין מדינת ישראל המסדיר את פעילות מערך אבטחת התעופה הישראלית וקובע הגדלה מדורגת של שיעור השתתפות המדינה בנטל הוצאות הבטחון של חברות התעופה הישראליות (לרבות העלאת השתתפות כתלות בפתיחת קווי תעופה חדשים או בהרחבת קווי תעופה קיימים עקב חתימת הסכם השמיים הפתוחים עם האיחוד האירופי).

בעקבות ההחלטה האמורה, קיבלה הממשלה את החלטה מספר 82 המאשרת את הסיכום שהושג בחודש אפריל 2013, עם משרד האוצר המסדיר סוגיות הקשורות במימון אבטחת התעופה הישראלית. בהתאם לעיקרי הסיכום כאמור, החל מיום 1 במאי 2013, הוגדל שיעור השתתפות המדינה בהוצאות הביטחון של חברות התעופה הישראליות ל- 72.5% (במקום 70%) וכן אושרה תוספת השתתפות קבועה במימון מלא של המדינה בשיעור של 12.5% נוספים. כמו כן, החל 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 - הוגדלה תוספת השתתפות הקבועה בשיעור של 12.5% נוספים, כך ששיעור השתתפות המדינה עומד נכון למועד דוח זה, על 97.5%. הסיכום בדבר הסדרת פעילות מערך אבטחת התעופה האזרחית בתוקף עד ליום 31 בדצמבר 2019.

נכון למועד פרסום הדוח, אין כל סיכום עם הגורמים האמורים ביחס להסדרת פעילות מערך אבטחת התעופה, לרבות השתתפות המדינה בהוצאות הביטחון כאמור, לתקופה החל מיום 1 בינואר 2020. החברה מצויה כיום בהידברות עם הגורמים הרלוונטיים לצורך הסדרת הנושא.

בעניין זה, יצוין כי נכון למועד הדוח, טרם אישר משרד האוצר את דרישת אגף הביטחון של אל על להגדלת תקציב הביטחון לשנת 2019, בין היתר, כתוצאה מהגידול הצפוי בפעילות 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 בפעילות של חברות התעופה הישראליות ובכללן החברה.

לעניין עובדי הביטחון של מערך אבטחת התעופה הישראלית המועסקים על ידי משרד החוץ ("עמ"י תעופה") יצוין, כי 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. 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.

בחודש אוקטובר 2018, קיבלה החברה מכתב ממשרד החוץ המעיד כי אין כוונתו להמשיך ולהעסיק את עובדי עמ"י תעופה החל מחודש ינואר 2019. החברה פנתה לגורמים הרלוונטיים במשרדי הממשלה השונים וביקשה את טיפולם בנושא. כמו כן, ציינה החברה בפנייתה כי חזרה מההסכמות שהושגו בנושא תגרם למשבר בענף התעופה הישראלי, היות ואגף בטחון אל על מספק את שירותי אבטחת התעופה לכל חברות התעופה הישראליות בטיסותיהן הנכנסות לישראל והיות ועובדי עמ"י תעופה מהווים את מרבית עובדי מערך אבטחת התעופה הישראלית.

החלטה עתידית על הסדרת פעילות מערך אבטחת התעופה, לרבות שיעור השתתפות המדינה בהוצאות הביטחון והשפעתה האפשרית על תוצאות החברה הינם מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך אשר עשויים להתבצע בפועל באורח שונה מכפי שהוערך. לשינוי משמעותי בשיעור השתתפות המדינה בהוצאות הביטחון לתקופה החל מיום 1 בינואר 2020, עלולה להיות השפעה שלילית מהותית על תוצאות החברה. התקשרות בהסכם וקביעת שיעור השתתפות המדינה לשנת 2020 הינם תלויים, בין היתר, בהחלטות ממשלה.

להלן פירוט ההוצאות הישירות לאבטחת נוסעי החברה, מטוסיה ועובדיה, תוך חלוקה לחלק הממומן על ידי החברה וחלק הממומן על ידי המדינה:

שנת 2016	שנת 2017	שנת 2018	
141,772	163,060	170,702	מימון המדינה (באלפי דולר)
3,465	4,028	4,434	חלק החברה (באלפי דולר)
145,237	167,088	175,136	סה"כ (באלפי דולר)

מערכות מיגון למטוסים

במהלך שנת 2018 המשיכה החברה בהתקנה, 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 2019 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.

הפעלה בשעת חירום ולמטרות חיוניות

8.11.14

חוק שירות עבודה בשעת חירום, התשכ"ז-1967, מקנה לשר העבודה בהתייעצות עם שר הבטחון ובשעת לחימה לשר הבטחון בהתייעצות עם שר העבודה והרווחה - סמכות לאשר מפעל כ"מפעל חיוני", משמע, להפעיל את חברות התעופה הישראליות, ובכללן החברה, לצורכי הגנת המדינה או בטחון הציבור או לקיום אספקה או שירותים חיוניים.

החברה אושרה כ"מפעל חיוני". 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 והרווחה סמכות לאחר שאושרה החברה כ"מפעל חיוני" לקרוא בצו את כל העובדים לשירות עבודה חיוני.

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 שגויס 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, ובמספר של 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

8.12

הצטיידות במטוסי 787

במסגרת מימוש תוכנית ההצטיידות של החברה במטוסים רחבי גוף, התקשרה החברה בהסכמי רכישת וחכירת מטוסים וכן בהסכמים לרכישת מנועים וקבלת שירותי אחזקת מנועים כמתואר בדיווחי החברה מיום 10 בספטמבר 2015 (מספר אסמכתא 01-118524-2015), מיום 29 באוקטובר 2015 (מספר אסמכתא 01-144525-2015), מיום 22 בפברואר 2016 (מספר אסמכתא 01-032578-2016), מיום 12 בספטמבר 2016 (מספר אסמכתא 01-122074-2016), מיום 18 בינואר 2018 (מספר אסמכתא 01-006682-2018) ומיום 20 בנובמבר 2018 (מספר אסמכתא 01-111375-2018) 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) 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, כאשר בסמוך למועד פרסום הדוח, נותרו לחברה כל האופציות למימוש. יצוין כי 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

הסכמי מימון רכישת מטוסים

בחודש פברואר 2018, חתמה החברה עם בנקים זרים על הסכם לקבלת מימון בסך של 135 מיליון דולר לרכישת מטוס מדגם 787-9 אשר נמסר לחברה בחודש מרץ 2018 והינו מטוס הדרימליינר הראשון שנרכש על ידי החברה מחברת בואינג והרביעי מדגם זה אותו קיבלה החברה במסגרת עסקת ההצטיידות לפרטים נוספים ראו דיווחים מיידיים שפרסמה החברה ביום 10 בינואר 2018 (מספר אסמכתא 01-004378-2018)

וביום 25 בפברואר 2018 (מספר אסמכתא 2018-01-014877), ביאור 13 לדוחות הכספיים ונספח א' לדוח הדירקטוריון.

בחודש יוני 2018, חתמה החברה עם בנק זר ועם חברה יפנית המשמשת כחתם עבור משקיעים יפנים על הסכמים לקבלת מימון בסך של 145 מיליון דולר לרכישת מטוס מדגם 787-9 אשר נמסר לחברה בחודש יוני 2018 והינו מטוס הדרימליינר השני שנרכש על ידי החברה מחברת בואינג והחמישי מדגם זה אותו קיבלה החברה במסגרת עסקת ההצטיידות. לפרטים נוספים, ראו דיווחים מיידיים שפרסמה החברה ביום 7 במאי 2018 וביום 24 ביוני 2018 (מספרי אסמכתאות 2018-01-045541 ו- 2018-01-054870, בהתאמה), ביאור 13 לדוחות הכספיים ונספח א' לדוח הדירקטוריון.

בחודש באוגוסט 2018, חתמה החברה עם בנק זר על הסכמים לקבלת מימון בסך של כ- 125 מיליון דולר לרכישת מטוס מדגם בואינג 787-9, אשר נמסר לחברה בחודש אוגוסט 2018 והינו מטוס הדרימליינר השלישי שנרכש על ידי החברה מחברת בואינג והשישי מדגם זה אותו קיבלה החברה במסגרת עסקת ההצטיידות. לפרטים נוספים, ראו דיווח מיידי שפרסמה החברה ביום 8 באוגוסט 2018 (מספר אסמכתא 2018-01-074754), ביאור 13 לדוחות הכספיים ונספח א' לדוח הדירקטוריון.

הסכמי מימון מקדמות לתשלום עבור רכישת המטוסים

בחודש מרץ 2018, חתמה החברה עם בנק זר על הסכם למימון תשלום מקדמות למטוס בואינג חדש מדגם 787-9 בסך של 37 מיליון דולר.

בחודש אוגוסט 2018, חתמה החברה עם בנק מקומי על הסכם למימון תשלום מקדמות בסך של כ- 65 מיליון דולר לשני מטוסי דרימליינר מדגם בואינג 787-8.

בחודש דצמבר 2018, חתמה החברה עם בנק זר על הסכם למימון תשלום מקדמות בסך של כ- 42.9 מיליון דולר לשני מטוסי דרימליינר מדגם בואינג 787-8.

לפרטים נוספים אודות הסכמי מימון המקדמות המפורטים לעיל, ראו ביאור 13 לדוחות הכספיים.

חכירת מטוסי 787

בנוסף להסכם הרכישה, חתמה החברה בשנים 2015-2016 עם שלוש חברות זרות על הסכמים לחכירה של חמישה מטוסי דרימליינר חדשים מדגם 787-9 וכן ארבעה מטוסי דרימליינר חדשים מדגם 787-8 [אשר שניים נרכשו כאמור מבואינג במסגרת עסקת רכישת מטוסי 787 ואשר יוחזרו לחברה במסגרת הסכם למכירה וחכירה מחדש (Sale & Lease Back)] ("המטוסים החוזרים"), לתקופות של 12 שנים עם אופציות להארכה.

בחודש נובמבר 2017, חתמה החברה עם אחת החברות הזרות על הסכם להמרת שני המטוסים מדגם 787-8 שחכרה החברה במסגרת הסכם החכירה שנחתם בשנת 2016 כאמור 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 (על אף שבהתאם לתכנית ההצטיידות, לחברה לא היתה כוונה להצטייד ביותר מ- 16 מטוסים), אשר מועד מסירתו המתוכנן היה 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 נובמבר 2018, הודיעה החברה לבואינג על ביטול רכישת מטוס אחד מדגם בואינג 787-8 שנרכש במסגרת עסקת ההצטיידות, וכן מסרה הודעה לחברה הזרה עמה התקשרה בעסקת מכירה וחכירה מחדש (Sale & Lease Back) ביחס למטוס, בדבר ביטול העסקה. לפרטים נוספים, ראו דיווח מיידי שפרסמה החברה ביום 20 בנובמבר 2018 (מספר אסמכתא 2018-01-111375) וביאור 9 לדוחות הכספיים. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, לחברה התקשרויות עם שלוש חברות זרות על הסכמים לחכירה של 8 מטוסי דרימליינר חדשים מדגם 787-9 וכן מטוס דרימליינר חדש מדגם 787-8 [אשר נרכש כאמור מבואינג במסגרת עסקת רכישת מטוסי 787 כמפורט לעיל ואשר יוחזר לחברה במסגרת הסכם למכירה וחכירה

מחדש (Sale & Lease Back), לתקופות של 12 שנים עם אופציות להארכה. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, התקבלו ברשות החברה 5 מטוסי דרימליינר חדשים חכורים מדגם 787-9.

התחייבויות החברה במסגרת עסקאות הרכישה, החכירה והמכירה וחכירה מחדש המתוארות לעיל, הינן ל-16 מטוסי דרימליינר חדשים, מתוכם 7 מטוסי דרימליינר בבעלות החברה (4 מטוסי 787-9 ו-3 מטוסי 787-8) ו-9 מטוסי דרימליינר בחכירה (8 מטוסי 787-9 ומטוס 787-8 אשר נרכש מבואינג במסגרת עסקת רכישת מטוסי 787 ונמכר ונחכר מחדש (Sale & Lease Back) לחברה זרה כמפורט מעלה). נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, התקבלו ברשות החברה 8 מטוסים חדשים מדגם בואינג 787-9, כאשר שלושה מטוסים בבעלות החברה וחמישה מטוסים נחכרו על ידי החברה במסגרת חכירה יבשה כל 8 המטוסים האחרים שיירכשו ו/או ייחכרו על ידי החברה, צפויים להתקבל ברשות החברה במהלך התקופה החל מהרבעון השני לשנת 2019 ועד לרבעון הראשון לשנת 2020 ולהצטרף לצי המטוסים רחבי הגוף של החברה. יצוין כי מטוסי הדרימליינר מחליפים את צי המטוסים מדגם בואינג 767-300ER (המטוס האחרון בצי זה יצא משירות בחודש פברואר 2019), וכן את צי המטוסים מדגם בואינג 747-400 שצפוי לצאת משירות בהדרגה במהלך שנת 2019.

מנועי רולס רויס למטוסי 787

בחודש פברואר 2016, חתמה החברה עם יצרנית המנועים רולס רויס על הסכם לרכישת מנועים חליפיים, על הסכם הטבות בנוגע לרכישת המנועים שיוקנו על המטוסים בבעלות וכן על המטוסים החכורים מסוג TRENT-1000 TEN, וכן על הסכם אחזקת מנועים.

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 עסקת ההצטיידות המגבולות, בעיקרן, הינן מגבלות רגולטוריות הנוגעות לחלקי מנוע שייתכן כי ידרשו החלפה מוקדמת מהמתוכנן. יצוין כי רולס רויס הודיעה לחברה במהלך שנת 2018 כי צומצמו חלק מהמגבלות האמורות. על פי הודעתה, רולס רויס בוחנת את הפתרונות האפשריים לצורך פתרון וצמצום המגבלות שנוצרו ותעדכן את החברה בדבר פתרונות אלו.

בנוסף, ביחס לשני מטוסי דרימליינר מדגם 787-9 אשר התקבלו בחברה בשנת 2017 ואשר הגיעו מצוידים במנועי רולס רויס מדגם TRENT-1000 PACK C במקום הדגם החדש- TRENT-1000 TEN (זאת עקב אי קבלת הרישיונות הרגולטוריים למנועי ה- TRENT-1000 TEN בעת מסירת שני המטוסים הראשונים), בחודש פברואר 2019 השלימה רולס רויס את החלפת המנועים לדגם TRENT-1000 TEN. על פי המידע שנמסר לחברה מחברת רולס רויס ויצרנית המטוסים בואינג, בשל המגבלות הרגולטוריות המתוארות לעיל, קיימים עיכובים בעולם באספקת מנועים חדשים מדגם TRENT-1000-TEN למטוסי הדרימליינר החדשים מדגם 787-9. יצוין כי עד כה החברה קיבלה את מטוסי הדרימליינר מדגם 787-9 במועד המתוכנן. מעבר לכך, ככל שיימשכו העיכובים והמגבלות כאמור בחברת רולס רויס, הדבר עשוי להשפיע על קבלת מטוסי החברה הנוספים במועד.

בחודש פברואר 2019, הושלמה רכישת מנוע רזרבי שני לצי מטוסי הדרימליינר מחברת רולס רויס. לפרטים בדבר הסכם המימון שחתמה החברה עם בנק זר, ראו ביאור 13 לדוחות הכספיים.

לפרטים בדבר עלות רכישת המטוסים, המנועים למטוסים, המנועים החליפיים וחלקי חילוף (לרבות בגין המטוסים החכורים), ראו ביאור 9 לדוחות הכספיים לפרטים בדבר הסכמי מימון מטוסים, ראו ביאור 13 לדוחות הכספיים ונספח א' לדוח הדירקטוריון ולפרטים בדבר הסכמי מימון מקדמות, ראו ביאור 13 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 ("הסכם הרכישה"), 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 ישראייר היה קבלת אישור רשות התחרות (לשעבר – רשות ההגבלים העסקיים, להלן: "הרשות") לעסקה ביום 10 בינואר 2018, קיבלה החברה הודעה מטעם הרשות בדבר התנגדותה לעסקה ("החלטת ההתנגדות") וביום 29 במרץ 2018, הגישה החברה ערר לבית הדין לתחרות (לשעבר – בית הדין להגבלים עסקיים) על החלטת ההתנגדות, זאת כמפורט בדיווחים המידיים שפרסמה החברה ביום 10 בינואר 2018 (מספר אסמכתא 2018-01-004435) וביום 29 במרץ 2018 (מספר אסמכתא 2018-01-004435), בהתאמה. נוכח חלוף הזמן מעת חתימת הסכם הרכישה ומשך הזמן שהיה צפוי עד להשלמתו של הליך הערר בפני בית הדין, נדרשו הצדדים לשאת ולתת בדבר התנאים המסחריים בהם ניתן יהיה להותיר את הסכם הרכישה בתוקפו. היות והמשא ומתן לא צלח ולא הושגה הסכמה, ההסכם בוטל והצדדים פנו ביום 20 ביוני 2018, לבית הדין לתחרות והודיעו על משיכת הערר. לפרטים נוספים אודות עסקת ישראייר וביטולה, ראו ביאור 21 לדוחות הכספיים.

בנוסף להסכמים שהחברה התקשרה בהם והמפורטים לעיל, לחברה הסכמים בנוגע לעובדים וזכויותיהם (ראו סעיף 4.8 לעיל), הסכמי שכירות ושימוש מקרקעין (ראו סעיף 1.8.1 לעיל), הסכמי חכירת מטוסים (ראו סעיף 7.11 לעיל), הסכמים שונים עם חברות תעופה (ראו סעיף 8.13 להלן), הסכמי ביטוח (ראו סעיף 8.2 לעיל) והסכם עם המדינה בנושא השתתפות המדינה בהוצאות הביטחון (ראו סעיף 11.13.8). כמו כן, לחברה התחייבות למתן שיפוי וביטוח לנושאי משרה בחברה (לפרטים ראו ביאור 22 לדוחות הכספיים ותקנה 29א לפרק פרטים נוספים על עסקי התאגיד).

הסכמי שיתוף פעולה

8.13

לחברה הסכמים עם חברות תעופה אחרות (Interline Agreements) המאפשרים לנוסעים בטיסות סדירות, בכפוף למגבלות מסוימות, להשתמש בכרטיסי טיסה, שהוצאו על ידי חברת תעופה אחת, בשירותים של חברת תעופה אחרת וכן הסכמי "קוד משותף" (Code Share), המאפשרים למוביל אוויר לשווק טיסות של מוביל אווירי אחר כאילו היו טיסות שלו.

להלן פירוט הסכמי הקוד המשותף שהחברה צד להם והנם בתוקף במועד הסמך לאישור הדוח

- ✓ **סוויס (Swiss International Airlines)** - בחודש מרץ 2002, חתמה החברה על הסכם קוד משותף עם חברת סוויס. בהתאם להסכם, כל חברה מקצה לחברה השניה 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.
- ✓ **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 השניה בקו תל אביב - מדריד וברצלונה. בחודש יולי 2018, נכנס לתוקף עדכון להסכם, אשר מרחיב את ההסכם ומאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב, בקוד החברה ליעדי המשך בדרום אמריקה דרך מדריד לצ'ילה, ברזיל, קולומביה והרפובליקה הדומיניקנית.
- ✓ **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 לנוסעיה 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 התיבות ואיכות המוצר.
- ✓ **אייר צ'יינה (Air China)** - בחודש יולי 2009, חתמה החברה על הסכם קוד משותף עם חברת אייר צ'יינה, אשר תוקן בחודש פברואר 2017. ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב, בקוד החברה, ל-4 יעדי המשך בסין (האנג'וא, שנגחאי, נאנגינג' וצ'נגדו) דרך בייג'ינג.
- ✓ **S7 איירליינס - סיביריה איירליינס (S7 Airlines - Siberia Airlines)** - בחודש נובמבר 2010, חתמה החברה על הסכם קוד משותף עם חברת סיביריה, אשר תוקן בחודש נובמבר 2016. ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס טיסה משולב, בקוד החברה, ל-13 יעדי המשך נוספים ברוסיה דרך מוסקבה, זאת בנוסף ל-14 יעדי ההמשך ברוסיה שהוסדרו בהסכם לפני התיקון.
- ✓ **תאי (Thai Airways)** - בחודש נובמבר 2012, חתמה החברה על הסכם קוד משותף עם חברת תאי, אשר תוקן בחודש ספטמבר 2017. ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס טיסה משולב,

- בקוד החברה, לאוסטרליה (סידני, בריסבן ומלבורן), אוקלנד, טאפיי, וייטנאם (האנוי והו צ' מין) ולשלושה יעדים פנימיים בתאילנד. ההסכם מאפשר לחברת תאי למכור כרטיסי טיסה של החברה בקוד של חברת תאי ובכך נהנית החברה מערצ המכירה של תאי.
- ✓ **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 משולבהסכם אינטרליין, לעשרות יעדים באפריקה דרך אדיס אבבה.
- ✓ **ג'ט בלו (JetBlue)** - בחודש נובמבר 2014, חתמה החברה על הסכם קוד משותף עם חברת התעופה ג'ט בלו. ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיסי משולב, בקוד החברה, לעשרות יעדים מרכזיים נוספים בצפון אמריקה, בהמשך לרשת היעדים הישירים של החברה.
- ✓ **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 כרטיסי משולב, בקוד החברה, לבואנוס איירס דרך יעדי החברה בספרד.
- ✓ **אירומקסיקו (AeroMexico)** - בחודש יוני 2017, חתמה החברה על הסכם קוד משותף עם חברת התעופה אירומקסיקו, אשר מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיסי משולב, בקוד החברה, למקסיקו דרך יעדי החברה באירופה ובצפון אמריקה.
- ✓ **קוואנטאס (Qantas)** - בחודש יוני 2017, חתמה החברה על הסכם קוד משותף עם חברת התעופה קוואנטאס, אשר מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיסי משולב, בקוד החברה, לאוסטרליה דרך יעדי החברה במזרח הרחוק (בנגקוק והונג קונג) ואפריקה (יוהנסבורג).
- ✓ **טאפ אייר פורטוגל (TAP Air Portugal)** - בחודש יוני 2017, חתמה החברה על הסכם קוד משותף עם חברת התעופה טאפ, אשר תוקן בחודש פברואר 2019. ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיסי טיסה, בקוד החברה, לליסבון דרך 13 יעדי החברה באירופה ולשלושה יעדים בברזיל דרך ליסבון, וכן מאפשר לחברת טאפ למכור כרטיסים בקוד חברת טאפ על טיסות החברה מליסבון לתל אביב.
- ✓ **בנגקוק איירווייז (Bangkok Airways)** - בחודש דצמבר 2017, חתמה החברה על הסכם קוד משותף עם חברת בנגקוק איירווייז, אשר מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיסי טיסה, בקוד החברה ללאוס, קמבודיה ולמגוון יעדים פנים ארציים בתאילנד.
- ✓ **הונג קונג איירליינס (Hong Kong Airlines)** - בחודש יוני 2018, חתמה החברה על הסכם קוד משותף עם חברת הונג קונג איירליינס, המאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיסי משולב, בקוד החברה לסיאול בדרום קוריאה דרך הונג קונג. ההסכם מאפשר לחברת הונג קונג איירליינס למכור כרטיסי טיסה בקוד שלה על טיסות אל על מהונג קונג לתל אביב ובכך נהנית החברה מערצ המכירה של חברת הונג קונג איירליינס.
- ✓ **וייטנאם איירליינס (Vietnam Airlines)** - בחודש נובמבר 2018, חתמה החברה על הסכם קוד משותף עם חברת וייטנאם איירליינס, המאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיסי משולב, בקוד החברה ליעדים בוייטנאם (האנוי והו צ' מין סיטי) דרך בנגקוק והונג קונג. כמו כן, ההסכם מאפשר לחברת וייטנאם איירליינס למכור כרטיסי טיסה בקוד שלה על טיסות אל על מבנגקוק לתל אביב. בכך נהנית החברה מערצ המכירה של חברת וייטנאם איירליינס.
- ✓ **לוט איירליינס (LOT Polish Airlines)** - בחודש דצמבר 2018, חתמה החברה על הסכם קוד משותף עם חברת לוט איירליינס, המאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיסי בקוד החברה ליעדים שונים בפולין ולמדינות הבלטיות וכן מאפשר הסכם ללקוחות חברת לוט איירליינס לרכוש כרטיסי בקוד לוט איירליינס על טיסות החברה בקו תל אביב – ורשה. בכך נהנית החברה מערצ המכירה של לוט איירליינס.

יצוין כי לקוחות החברה נהנים מצבירת נקודות מועדון "הנוסע המתמיד" גם בגין טיסות ההמשך אשר מבוצעות במסגרת חלק מהסכמי 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 ישנם 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

8.14

8.14.1

נכון ליום 31 בדצמבר 2018, הוגשו כנגד החברה תביעות משפטיות (לרבות שומות ניכויים) בסך כולל של כ- 1,325 מיליון דולר, בגין רשמה החברה הפרשה בדוחות הכספיים בסך כולל של כ- 18.6 מיליון דולר וזאת בהתבסס על חוות דעתם של יועציה 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 ו/או החברות הבנות שלה נתבעות, ראו ביאור 15 לדוחות הכספיים.

8.14.2

כמתואר בסעיף 9.14 בדוח התקופתי של החברה לשנת 2017 ובדיווחי החברה מיום 28 בדצמבר 2016 (מספר אסמכתא 2016-201-144295), מיום 29 בדצמבר 2016 (מספר אסמכתא 2016-01-145363) ומיום 27 בפברואר 2018 (מספר אסמכתא 2018-01-019315), ביום 26 בפברואר 2018, התקשרה החברה בהסכם עם פקיד השומה על פיו שילמה החברה בגין כלל השומות בדבר חישוב ניכוי מס שכר הוצאות עובדים לשנים 2011-2013 וכן בגין תשלומי דמי האש"ל לצוותי האוויר עבור השנים 2014 עד וכולל 2017, סכום כולל של כ- 75 מיליון ש"ח. לפרטים נוספים ראו ביאור 15 לדוחות הכספיים.

8.14.3

ביום 14 בנובמבר 2018, ביצעו חוקרים של רשות ניירות ערך חיפוש במשרדי החברה במסגרת חקירה של רשות ניירות ערך בנוגע לעבירות שימוש במידע פנים וכן נחקרו בנדון נושאי משרה בחברה.

על פי מסמכי בית משפט השלום בתל אביב-יפו, מר פנחס גינזבורג, בעל מניות בחברה ומי שכיהן כדירקטור בחברה עד ליום 31 בדצמבר 2018, נחשד בביצוע עבירה של שימוש במידע פנים לפי סעיף 52 לחוק ניירות ערך ועבירת תרמית בקשר לניירות ערך לפי סעיף 54(א)(1) לחוק ניירות ערך.

ביום 18 בנובמבר 2018, נודע לחברה כי הוגשה לבית המשפט המחוזי מרכז - לוד בקשה לפי סעיף 198א לחוק החברות לגילוי ועיון במסמכים בטרם הגשת בקשה לאישור תביעה נגזרת. לטענת המבקש, הבקשה הוגשה בהמשך לחקירה הפלילית שנפתחה בעניינו של מר גינזבורג לפרטים נוספים, ראו דיווח מיידי שפרסמה החברה ביום 18 בנובמבר 2018 (מספר אסמכתא 2018-01-109989).

יעדים ואסטרטגיה עסקית וצפי להתפתחות בשנה הקרובה

8.15

במהלך שנת 2018, גיבשה החברה תכנית אסטרטגית שמטרתה הגדלת הכנסות החברה ורווחיותה, כל זאת תוך מתן שירות איכותי שיספק ערך ללקוחות החברה בתמורה נאותה למחיר. במסגרת זו, פועלת החברה להפניית משאבים ומקורות לחידוש צי המטוסים, לשיפור ושדרוג המוצר כאמצעי לבחירת הלקוח ב"אל על" ולשיפור השירות, וזאת תוך דגש על חדשנות ואחידות, הרחבת החדשנות הדיגיטלית, היעילות והמצוינות התפעולית, ושיפור מעמדה התחרותי של החברה בעולם התעופה בכלל ובישראל בפרט, תוך שימת דגש על ישראליות, שייכות, ביטחון ויזמות.

כמו כן, מיישמת החברה תכנית פנים ארגונית מקיפה - "אופק 2021", אשר מטרתה להביא להתייעלות בהוצאות החברה בתחומים שונים (כדוגמת, כוח אדם, לוגיסטיקה ורכש, עלויות מכר, יעילות הפעלת צוותי אוויר וקרקע, ניהול התחזוקה וחיסכון בדלק), מקסום הכנסות החברה וסיוע בפישוט תהליכים

במסגרת מימוש התכנית האסטרטגית של החברה, פועלת החברה, וצפויה לפעול בשנת 2019 ולאחר מכן, בארבעה תחומי פעילות עיקריים כמפורט להלן

1. לקוחות

- ✓ **מותג "אל על":** החברה פועלת לחיזוק המותג 'אל על', במטרה לבסס ולחזק את ההעדפה של לקוחותיה למותג "אל על" באמצעות חידוש צי המטוסים של החברה, אפיון מחודש של חווית הלקוח, מתן מענה לצרכים של מגוון הלקוחות השונים, תהליך ריענון המיתוג, בחינה ממוקדת של השפעת המוצר על לקוחות החברה והצעת ערך מגוונת לחברי מועדון הנוסע המתמיד לפרטים אודות עדכון תכנית צבירת ומימוש נקודות מועדון הנוסע המתמיד של החברה, ראו סעיף 7.4 לעיל.
- ✓ **חידוש צי המטוסים ושדרוג מטוסי החברה:** במסגרת הפעולות שנוקטת החברה לשיפור חווית הלקוח, מיישמת החברה תכנית הצטיידות במטוסים רחבי גוף במסגרתה רכשה וחכרה החברה 16 מטוסים חדשים מדגם דרימליינר שהינו מטוס רחב גוף, כאשר מטוסים אלה מחליפים שני ציי מטוסים וותיקים (767-300ER ו-747-400). בנוסף, החליטה החברה לבצע תכנית מקיפה לחידוש ושדרוג פנים המטוס בצי מטוסי החברה מדגם בואינג 737-800 ומדגם בואינג 777-ER 200. כמו כן, השיקה החברה מערכת אינטרנט אלחוטי במטוסי החברה (Wi Fi), אשר הותקנה בחלק ממטוסיה ותותקן בהדרגתיות במטוסים נוספים.
- לפרטים אודות צי המטוסים של החברה, ראו סעיף 7.11 לעיל, לפרטים אודות עסקת ההצטיידות, ראו סעיף 8.12 לעיל, לפרטים אודות חידוש ושדרוג פנים מטוסי החברה, ראו סעיף 7.4 לעיל.
- ✓ **שדרוג החוויה הדיגיטלית:** החברה פועלת לשיפור משמעותי של החוויה הדיגיטלית, תוך פיתוח יכולות שיווקיות ושירותיות, מבוססות בינה מלאכותית, שיאפשרו הגדלת הכנסות ושדרוג חווית הלקוח בדגש על נוחות והתאמה אישית בהתאם לצרכי הלקוחות. במסגרת זו, פועלת החברה לשיפור חווית המשתמש (באתר האינטרנט ובאפליקציה) תוך דגש על לקוחות היוקרה והמועדון כליבת העשייה הדיגיטלית הקמעונאית. לפרטים אודות פעילות החברה בתחום הדיגיטל, ראו סעיף 7.6.3 לעיל.
- ✓ **הגברת הנאמנות של לקוחות היוקרה והלקוחות העסקיים:** החברה רואה את לקוחות היוקרה וכן את הלקוחות העסקיים כקהל יעד משמעותי ובהתאם מבצעת פעולות שונות שמטרתן להעניק למגזר זה חוויות שירות ברמה הגבוהה ביותר ולתת מענה לצרכי הייחודיים, בין היתר, באמצעות חידוש צי מטוסי החברה, מתן יחס אישי וקיום קשר הדוק עם לקוחות אלה, התאמת לוח הזמנים, הרחבת רשת הנתיבים של חברה ומתן הטבות במסגרת מועדון הנוסע המתמיד.

2. תפעול

- ✓ **התייעלות:** החברה מיישמת תכנית פנים ארגונית מקיפה – "אופק 2021" כמתואר לעיל. כמו כן, יישום תכנית ההצטיידות במטוסי דרימליינר חדשים וההוצאה משירות של שני ציי מטוסים וותיקים, מניבה לחברה חסכון ניכר בהפעלה ובתחזוקה השוטפת של המטוסים, אשר מתבטא, בין היתר, בצמצום בצריכת הדלק, חסכון בהוצאות האחזקה של המטוסים ושיפור הדיוק המבצעי.
- בנוסף, במסגרת ההתייעלות התפעולית, בכוונת החברה להמשיך לפעול לשיפור כלל תהליכי העבודה ביחידות התחזוקה של החברה (שיפוץ, אחזקה, לוגיסטיקה ופעילות בתי המלאכה). החברה משקיעה בבניית מפעל ייצור מזון חדש אשר יועבר אליו, מפעל המזון של תמ"מ וכן המרכז הלוגיסטי של"ן (שירות לנוסע) כמתואר בסעיף 8.7.1 (ב) לעיל, המפעל החדש צפוי לשפר את התהליכים הלוגיסטיים והתפעוליים ולהביא להתייעלות תפעולית בתחום המזון והשירות לנוסע.
- ✓ **פעילות מבצעית:** החברה פועלת לחיזוק אמון לקוחותיה לקיום שגרת פעילות מבצעית תוך שמירה על בטיחות בטיסה ובטחון ברמה הגבוהה ביותר וכן תוך שאיפה לשיפור הדיוק המבצעי והמצוינות התפעולית. יצוין כי במסגרת היערכות החברה לעמידה במגבלות החלות עליה מכוח תקנות ה-FTL [תיקון ברגולציה המסדיר נושאים שונים, כגון תקופות מנוחה מינימאלית בין טיסות וכד'], ביצעה החברה במהלך שנת 2018 התאמות שונות בפעילותה שמטרתן, בין היתר, שיפור הדיוק המבצעי, ובכלל זה, שינוי מערכי התכנון והשליטה המבצעיים, מימושה של תכנית ההצטיידות במטוסים רחבי גוף והוצאה משירות של ציי המטוסים מדגם בואינג 767-300ER ו-747-400 וכן הפעלת ציי ה-787 ו-777-200ER כצי אחוד בהיבט של איוש הטיסות על ידי טייסים, משמשת תשתית איתנה למימוש מטרות אלו. לפרטים אודות תקנות ה-FTL, ראו סעיף 11.2 (א) לעיל.
- ✓ **חדשנות ודיגיטליזציה תפעולית:** החברה פועלת לשילוב טכנולוגיות מתקדמות בתהליכי העבודה המרכזיים ובכלל זה, בכל הנוגע לניהול התפעול המבצעי, אחזקת המטוסים (לרבות מלאי החלפים וניהול שרשרת תחזוקת המטוסים) והכנת המטוס לטיסה.

3. מסחר

- ✓ **עיבוי והרחבת רשת הנתיבים:** החברה פועלת לשימור וביסוס רשת הנתיבים הגדולה והמגוונת אל מל ישראל וכן פועלת לעיבוי רשת הנתיבים ביעדי הליבה, תוך חתירה ליציבות ופיתוח לוח הזמנים. השיפורים נעשים מתוך התייחסות לצרכי הלקוחות, התאמת השעות לקהל היעד, מיקסום החיבוריות לטיסות המשך וכן יעילות תפעולית ליצולת מירבית של המטוסים. כמו כן, פועלת החברה להרחבת ופיתוח פעילות חברת הבת סאן דור, בנתיבי פנאי וזאת הן בפעילות מכירה לסיטונאי תיירות והן בקווים סדירים ועונתיים. החברה פועלת להמשך פיתוח הסכמי הקוד משותף והסכמים המסחריים עם חברות תעופה בינלאומיות, לשם הגדלת רשת הנתיבים וכן להתאמת והגדלת חיבוריות לרשת נתיבי החברה. לפרטים אודות הקווים החדשים שבכונת החברה להשיק, ראו סעיף 7.4 לעיל.
- ✓ **הגדלת הכנסות מפעילות הטסת נוסעים:** החברה פועלת להגדלת הכנסותיה באמצעות פתיחת נתיבים חדשים, עיבוי נתיבים קיימים, שינוי תצורת צי המטוסים מדגם 777-300ER ל-737, שיפור יכולת ניהול ההכנסות באמצעות פיתוח תשתית מדעית, מסחרית וטכנולוגית מתקדמת וכן הצעת מוצרים משלימים ישירים ומוצרים משלימים עקיפים, אשר נותנת מענה לצרכי הלקוחות על פי העדפותיהם ובמקביל תורמת להגדלת הכנסות החברה.
- בנוסף, בכונת החברה להרחיב את פעילות חברת הבת סאן דור באמצעות הרחבת היעדים לטיסות סדירות ליעדי נופש ובאמצעות מכירה של חבילות נופש (טיסה ומלון). כמו כן, פועלת החברה להגדלת היקף המכירות הישירות באמצעות אתר האינטרנט של החברה ואפליקציית המובייל.
- ✓ **שינוי מודל ההמחרה באמצעות הפעלת מתכונת טיסות חדשה:** על מנת לתת מענה רחב ככל האפשר ללקוחות השונים על פי העדפותיהם, במהלך שנת 2018, המשיכה החברה להתאים את מודל ההמחרה למודלים הנהוגים באירופה ובטיסות הפנים בארה"ב (Unbundling ו-Branded Fares) והחל מחודש אוקטובר 2018, מפעילה החברה את הטיסות ליעדי החברה באירופה במתכונת חדשה, במסגרתה ניתנת ללקוח במחלקת תיירים אפשרות בחירה בין שלושה סוגים שונים של הצעות ערך שמוותאמות לצרכי הלקוחות השונים. החברה החליטה להרחיב את מתכונת הטיסות האמורה גם ליעדי החברה במזרח הרחוק ובדרום אפריקה לטיסות שתפעיל החברה ליעדים אלה החל מהרבעון השני לשנת 2019.
- ✓ **מועדון הנוסע המתמיד:** מועדון הנוסע המתמיד מהווה מנוע צמיחה משמעותי של החברה וכן פלטפורמה חשובה לשימור נאמנות הנוסעים. החברה תמשיך לפתח את פעילות המועדון כמנוע צמיחה משמעותי בשנים הבאות, תוך יצירת מקורות הכנסה נוספים במסגרת מימוש התכנית האסטרטגית של מועדון הנוסע המתמיד, התקשרה החברה במהלך שנת 2018 עם מוסדות פיננסיים בהסכמים חדשים (כמתואר בסעיף 7.6.4 לעיל), כאשר בהתאם למטרות העסקיות של החברה ושל המועדון לשנים הבאות, שינתה החברה את המודל העסקי בהסכם עם כאל ודיינרס, כך שמקורות ההכנסה של החברה יורחבו גם למקורות הכנסה נוספים מעבר לעמלת המחזור כפי שהייתה עד כה, שהינם שותפות בדמי הכרטיס, אשראי צרכני ועמלת מט"ח. כמו כן, בכונת החברה להרחיב את שיתופי הפעולה של מועדון הנוסע המתמיד עם גופים מובילים בתחומי התיירות, הפנאי, הפיננסים והצרונות, על מנת להמשיך ולחזק את הערך למחזיקי הכרטיס. בנוסף, ביום 1 באפריל 2019, צפוי להיכנס לתוקף עדכון לתכנית צבירת ומימוש נקודות המועדון, כאשר עדכון התכנית בנוגע להרחבת אפשרויות מימוש הנקודות יכנס לתוקף ביום 1 ביולי 2019.
- ✓ **שיווק ומכירות לנוסעים:** החברה מתאימה את עצמה למגמה העולמית של גידול בשיווק ישיר של כרטיסי טיסה באמצעות אתר האינטרנט והמובייל ובמסגרת זו, בכונת החברה להחליף את מנוע ההזמנות של אתר האינטרנט של החברה וכן להשיק יוזמות שונות בתחום הדיגיטל לשם שדרוג חווית הרכישה באמצעות ערוצים אלה. לפרטים אודות פעילות החברה בתחום זה, ראו סעיף 7.6 לעיל.
- ✓ **הגדלת הכנסות מפעילות הובלת מטען:** החברה פועלת למימוש פוטנציאל הטסת המטענים בגחון מטוסי הנוסעים, בעיקר כתוצאה מתוספת משמעותית של קיבולת המטענים במטוסי הדרימליינר וצמיחת פעילות מטוסי הנוסעים.
- ✓ **הגדלת הכנסות מפעילויות נוספות:** החברה תמשיך בפעילותה בפיתוח חברת הבת "קוקפיט", באמצעות חבירה והשקעה בסטרטאפים נוספים בתחום התעופה והתיירות וכן באמצעות הרחבת השותפויות עם חברות בינלאומיות, כשמטרת העל היא להיחשף למוצרים חדשניים בתחום ולהטמיעם במערכות החברה ובקרב שותפיה האסטרטגיים.

כמו כן, פועלת החברה להרחבת פעילותן של חברות הבנות, תמ"מ ובורשנטיין, אשר פועלות בתחום המזון. לפרטים אודות חברות הבנות של החברה, ראו סעיף 8.1 לעיל.

4. אנשים ותהליכים

בכוונת החברה להמשיך ולהשקיע בפיתוח המשאב האנושי וביצירת ארגון מלוכד, מקצועי וממוקד, בין היתר, על ידי גיבוש תכניות הכשרה ייעודיות בתחום הניהול למנהלים בדרגי הביניים בחברה, עידוד מצוינות בקרב עובדי החברה, שיפור סביבת העבודה וכן המשך יישום תגמול ותמרוץ מצוינות. בנוסף, החברה תמשיך לפעול לחיבור העובדים למותג ולחברת אל על וכן תמשיך לבסס הון אנושי איכותי מקצועי תוך יצירת דור מנהיגות בכל הדרגים הרלוונטיים. החברה תמשיך לפעול ליצירת תרבות ארגונית המבוססת על אחדות, מטרות ואינטרסים משותפים, תוך שדרוג והעצמת היכולות האנושיות, באמצעות יצירת סביבת עבודה יעילה ומתקדמת. החברה פועלת לשיפור במערכת היחסים עם עובדיה, בין היתר, לאחר שנים של התמודדות, נחתם הסכם עבודה חדש עם טייסי החברה, אשר מאפשר יעילות וגמישות בתפעול למול אורחות חיים ותכנון מיטבי לטייסים. כן יצוין, כי נכון למועד פרסום הדוח, מנהלים החברה ונציגות העובדים משא ומתן בדבר חתימה על הסכם קיבוצי חדש. החברה רואה עצמה מחויבת לקהילה שבה היא פועלת ולסביבה ומייחסת חשיבות רבה בהתגייסות לקידומן ולטיפוחן ובכוונת החברה להמשיך בעשייה בתחומי האחריות התאגידית השונים.

אופן יישום התכנית האסטרטגית כמפורט לעיל והתוצאות הצפויות כתוצאה מיישומה, וכן המידע בדבר הצפי להתפתחות בשנה הקרובה, הינם מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס על הנחות, הערכות ותחזיות או כוונות של החברה ביחס לסביבת הפעילות העסקית שלה, העשויות להשתנות, כולן או חלקן, מעת לעת, ובכך להשפיע על אפשרות יישומם. 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 וודאות בדבר מתכונתן של פעולות כאמור או יכולת ביצוען.

יישום היעדים האסטרטגיים והצפי להתפתחות בשנה הקרובה עלולים להיות מושפעים ממספר רב של גורמים, לרבות כתוצאה 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 והצפי להתפתחות בשנה הקרובה עשויים להיות מותנים בקיום מקורות כספיים נאותים למימוש החלטות פיתוח והצטיידות. בנוסף, הוראות רגולטוריות, שמירת יחסי עבודה תקינים בחברה, החרפת התחרות ופעולות ברשת הנתיבים ובצי המטוסים עשויות להשפיע על יכולת מימוש היעדים האסטרטגיים והצפי להתפתחות בשנה הקרובה.

דיון בגורמי סיכון 8.16

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

אירועים מדיניים או בטחוניים או פעילות טרור 8.16.1

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.

חשיפה לסיכוני מטבע 8.16.2

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, שאינה מהותית, מול אותם מטבעות (בעיקר מול היורו).

לפרטים בדבר מדיניות החברה בנושא חשיפה לסיכונים מטבע ראו סעיף ב' לדוח הדירקטוריון וכן ראו ביאור 18 לדוחות הכספיים.

שינויים במצב הכלכלי

8.16.3

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

8.16.4

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

8.16.5

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 להקטין את החשיפה לגורם סיכון זה, חלק מההלוואות שננטלת 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 ב' לדוח הדירקטוריון. לפרטים נוספים ראו ביאור 18 לדוחות הכספיים.

סיכונים ענפיים

מחירי דס"ל

8.16.6

הדס"ל הוא מרכיב מהותי בהוצאות התפעול של מוביל אוויר. מחירי הדס"ל נתונים לתנודות חדות. רווחיות החברה עשויה להיות מושפעת באופן משמעותי עקב שינוי או תנודות מהותיות במחירי הדס"ל. החברה נוקטת בפעולות לגידור חלק מתצרוכת הדס"ל החזויה בהתאם למדיניות שאושרה על ידי דירקטוריון החברה. מדיניות זו יכולה להשתנות בהתאם לנסיבות. קיימת לחברה חשיפה תזרימית עקב הדרישה להעמדת פיקדונות משועבדים במצב בו שערך עסקאות ההגנה הוא שלילי בסכומים מהותיים. 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 8.5.1 לעיל. לפרטים בדבר מדיניות הגידור והפעולות שביצעה החברה להגנה מפני שינוי במחירי הדלק ראו סעיף ב' לדוח הדירקטוריון וכן ביאור 18 לדוחות הכספיים.

תחרות

8.16.7

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, כניסתן של חברות שכר וחברות Low Cost נוספות לשוק, ומתן רישיונות הפעלה לחברות ישראליות 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 והתדירות של חברות תעופה אשר פועלות בשוק הישראלי (לפרטים ראו סעיפים 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, מיזוגים ורכישות ושיתופי פעולה מסחריים משמעותיים. כמו כן, שינויים בהסכמים בינלאומיים, לרבות הסכמי התעופה "שמיים פתוחים" בין ישראל לבין האיחוד האירופי וכן בין ישראל לבין ארה"ב, משפיעים על פעילותה של החברה.

8.16.8 החלטות ממשלתיות בנושאי תעופה ורישוי של החברה כמוביל אוויר

פעילותה של החברה מותנית בקבלת רישיון מהרגולטור בתחומי התעופה (כדוגמת רישיון הפעלה אווירית ורישיון מכון בדק), אשר תנאיהם נקבעים על פי הוראות חוק ותקנות ומפקחים על ידי רשות התעופה האזרחית ולפיכך עשויים להשפיע על מעמדה של החברה, יכולתה לבצע את משימותיה ואף להשפיע לרעה על תוצאותיה הכספיות.

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 ובזכויות הטיס המוענקות לה על ידי המדינה.

8.16.9 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.

8.16.10 מגבלות רעש ואיכות הסביבה על הפעלת טיסות

לכל שינוי במגבלות על שעות הפעילות בנתב"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.

8.16.11 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 בטיסות 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.

8.16.12 רגולציה תעופתית

פעילותה של החברה ויכולתה להרחיב את היקף הפעילות ומתווה הפעילות תלויים, בין היתר, 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 8.11.2 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

8.16.13

בשנת 2013 התקבלה החלטת ממשלה מעודכנת שתוקפה עד ליום 31 בדצמבר 2019, לפיה הממשלה נושאת ברוב (97.5%) הוצאות הביטחון של חברות התעופה הישראליות. יצוין כי החברה מצויה כיום בהידברות עם הגורמים הרגולטוריים הרלוונטיים לצורך הסדרת השתתפות המדינה בהוצאות הביטחון כאמור, לתקופה החל מיום 1 בינואר 2020. לשינוי שיעור השתתפות המדינה בהוצאות בטחון הטיסה של החברה, אי קיום החלטת הממשלה במלואה, חוסר שיתוף פעולה מצד הגורמים הממשלתיים הרלוונטיים לביצוע החלטות הממשלה, שינויים בהיקף אמצעי הבטחון שהחברה תיאלץ לנקוט בהם (עקב אירועים ביטחוניים או עקב נסיגות 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. לפרטים נוספים ראו סעיף 8.11.13.

יחסי עבודה, דיני עבודה, ניהול המשאב האנושי ושמירת ידע ארגוני

8.16.14

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 החברה.

לא מן הנמנע כי הליכי התייעלות הכוללים שינויים מבניים, צמצום מספר העובדים (בדגש על עובדים קבועים) והקטנת עלויות השכר, עלולים לפגוע ביחסי העבודה בחברה בטווח המיידי ולגרום לפגיעה בטווח הארוך יותר במוניטין של החברה. לאמור עלולה להיות השפעה מהותית לרעה על התוצאות העסקיות באותה השנה ולאחריה. כמו כן, ייתכן קושי בניצול הזדמנויות עסקיות והתמודדות עם שינויים עקב מגבלות בהסכמי עבודה.

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 ההתאחדות 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 מימון וסיכונים נזילות

8.16.15

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 תוצאות העסקיות של החברה. כמו כן, חלק מהסכמי הלוואה שנטלה החברה כוללים זכות לדרוש פרעון מיידי של יתרת הלוואה כלפי אותו הבנק בקרות אירועים מסויימים כגון ביצוע מיזוג או העברת שליטה בחברה.

התממשות 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.

רגולציה שאינה תעופתית, דיני תחרות והליכים משפטיים

8.16.16

לאור הפערים בין דיני התחרות בישראל ובין דיני התחרות בעולם ואופן יישומם, עלול להיפגע כושר התחרות של המובילים הישראליים ובהם החברה, וכן עלולה להיות לכך השפעה שלילית על התוצאות העסקיות של החברה הפגיעה בכושר התחרות של אל על מתחדדת נוכח קיומם של מיזוגים, רכישות ובריתות תעופה הנפוצים בענף התעופה העולמי.

לפרטים נוספים בדבר השפעת דיני התחרות על פעילותה של החברה, לרבות בנושא מונופולין ראו סעיף 8.11.2 (ו) לעיל.

החברה הינה צד להליכים משפטיים, ובכללם תובענות שבית המשפט התבקש להכיר בהן כתובענות ייצוגיות בישראל אשר, ככל שתתקבלנה, עלולות להביא לחיובה בסכומים מהותיים, שלא תמיד ניתן להעריכם, ולא תמיד נערכה בגינם הפרשה בדוחות הכספיים של החברה. לתוצאות הליכים אלה עלולה להיות השפעה מהותית על החברה. לפרטים ראו ביאור 15 לדוחות הכספיים.

8.16.17 מעמד מוניציפאלי של נתב"ג ומגבלות משאבים וציוד בנתב"ג ושדות תעופה אחרים

מעט לעת נבחן צירוף נתב"ג לשטח השיפוט של עיריית לוד. אם תמומש העברת נתב"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 בנתב"ג ו/או בשדות תעופה אחרים עלולים לפגוע בצמיחה של החברה ו/או בתפעולה היעיל.

8.16.18 מגבלות עקב הוראות מסוימות במניית המדינה המיוחדת

ההוראות לגבי שמירת קיבולת הטסה מינימלית שעל החברה לקיים, מצמצמות את גמישות התפעול ומטילות חובות מכבידות ביחס לנכסים החיוניים, כהגדרתם בתקנון החברה. השיפוי בנסיבות 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 8.11.14 לעיל.

8.16.19 תלות בספק

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 777-200ER שבבעלות החברה וכן צי מטוסי הבואינג 787, אשר חלקם נמסרו וחלקם מתוכננים להימסר לחברה במהלך התקופה החל מהרבעון השני לשנת 2019 ועד לרבעון הראשון לשנת 2020, מצויים במנועים מתוצרת חברת "רולס רויס". לחברה קיימת תלות מהותית ביצרן מנועים זה בכל הנוגע לאחזקה השוטפת ואספקת חלפים למנועי מטוסים אלו. לפרטים בדבר התקשרויות החברה עם רולס רויס בהסכמים לרכישה ואחזקת מנועים למטוסים שרכשה וחכרה החברה במסגרת עסקת ההצטיידות, ראו סעיף 8.12 לעיל וביאור 9 לדוחות הכספיים.

המערכת הממוחשבת של החברה לביצוע הזמנות, ניהול הטיסה ובידוק 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 המזבזבים בטיסותיה.

במהלך שנת 2018 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 8.5.1 לעיל.

8.16.20 תלות בפעילות סדירה בנמל הבית (נתב"ג)

רב פעילויות החברה מתבצעות בנמל הבית בנתב"ג לכן, להפרעה או שיבוש בפעילות הסדירה של נתב"ג ו/או 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

8.16.21

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

8.16.22

התפעול השוטף של החברה, הפעילות העסקית והשירות הניתן על ידיה מתבססים על מערכות מידע ומאגרי נתונים, אשר חלק מהמערכות והתשתיות הן פיתוח עצמי של החברה. בשנים האחרונות שדרגה החברה חלק ממערכות המידע והתשתיות הטכנולוגיות, עם זאת חלק ממערכות המידע של החברה הנמצאות בסוף מחזור החיים שלהן לא נכללות בתכנית העבודה של החברה להחלפתן. לחברה מתקן גיבוי מחשוב למקרה של כשל כולל בחדר המחשב הראשי. יצוין, כי במהלך שנת 2018 המשיכה החברה לחוות התגברות במתקפות הסייבר, כולל חדירה של גורמים בלתי מורשים למערכות ולרשתות ופעלה בהתאם להוראות החוק בנושא וכן בהתאם לנהלי החברה הרלוונטיים.

לאור התגברות איומי הסייבר בעולם ולאור גידול בסיכון הנובע גם מגידול במתקפות סייבר כלפי החברה, הגבירה החברה את השקעתה בתחום הגנת הסייבר וכן גיבשה מדיניות כוללת (שלהערכת החברה הינה אפקטיבית) בנושא אבטחת מידע כמענה לגידול בסיכון הנובע ממתקפות סייבר, זאת במטרה לשפר את יכולת החברה להתמודד ולנטרל מתקפות סייבר בעתיד, לרבות גילוי וזיהוי מתקפות, הגנה על המערכות, תגובה והתאוששות וכן הדרכות ותרגילים לכל דרגי החברה באופן שוטף, כל זאת תוך קבלת סיוע ממומחים חיצוניים. כחלק מהשקעות החברה בתחום הסייבר, מינתה החברה במהלך שנת 2018 מנהל אבטחת מידע והגנת סייבר בכיר, ממונה על הגנת הפרטיות (DPO) וכן מנהלת פריוויקט הגנת הפרטיות ו-GDPR בחטיבת דיגיטל ומחשוב. כמו כן, בשנת 2018 הרחיבה החברה משמעותית את פעילותה בתחום אבטחת המידע, כולל השקעות בכלים וסקרי אבטחה, ביצוע תרגולים וההכשרות, רענון נהלים ומדיניות, וכן הגדילה את צוות העובדים העוסק באבטחת מידע והגנת סייבר. בנוסף, ביצעה החברה פעילות נרחבת של זיהוי והגדרה של איום הייחוס בסייבר כבסיס לתוכנית עבודה רב שנתית לאור מורכבות מערכות המידע של החברה והפרישה הבינלאומית שלה, קיים סיכון לתקלות ושיבושים בפעילות מערכות המידע של החברה אשר עלולים להביא להשבתת מערכות חיוניות או העדר תמיכה מספקת שלהן לפרקי זמן מסויימים.

פגיעה במוניטין

8.16.23

החברה מעריכה כי הינה בעלת מוניטין חזק ומשמעותי בשוק התעופה הישראלי. פגיעה בניהול המותג של החברה, לרבות באירועי משבר תדמיתיים 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 גדולה השפעה בינונית השפעה קטנה

סיכוני מאקרו		
	✓	אירועים מדיניים, ביטחוניים או פעילות טרור
✓		חשיפה לסיכוני מטבע
✓		שינויים במצב הכלכלי
✓		איתני טבע והתפרצות מגפות
✓		חשיפה לשערי ריבית משתנים

סיכונים ענפיים		
	✓	מחירי הדס"ל
	✓	תחרות
	✓	החלטות הממשלה בנושאי תעופה ורישוי החברה
		כמוביל אווירי
✓		פעילות בענף בו מבנה עלויות קבועות גבוה
✓		מגבלות רעש ואיכות הסביבה על הפעלת טיסות
	✓	פגיעה בבטיחות טיסה או בטחון טיסה
✓		רגולציה תעופתית

סיכונים ייחודיים לחברה		
✓		עלויות שמירת בטחון טיסה
	✓	יחסי עבודה, דיני עבודה, ניהול המשאב האנושי
		ושימור ידע ארגוני
✓		מגבלות מימון וסיכוני נזילות
	✓	רגולציה שאינה תעופתית, דיני התחרות והליכים משפטיים
✓		מעמד מוניציפאלי של נתב"ג ומגבלות משאבים וציוד
		בנתב"ג ושדות תעופה אחרים
✓		מגבלות עקב הוראות מניית המדינה המיוחדת
	✓	תלות בספק
✓		תלות בפעילות סדירה בנמל הבית (נתב"ג)
✓		טיסות בשבת ומועדי ישראל
	✓	סייבר, מערכות מידע ואבטחת מידע
✓		פגיעה במוניטין

פרק ב

דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוח תקופתי לשנת 2018

א. הסברי הדירקטוריון למצב עסקי התאגיד

א.1. כללי ונתונים עיקריים

הגנו מתכבדים להגיש את דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2018. אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ פועלת בעיקר בתחום הובלה אווירית של נוסעים (כולל כבודה) ומטען, 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.

הסביבה העסקית, במסגרתה פועלת החברה, הינה ענף התעופה האזרחית והבינלאומית והתיירות לישראל וממנה, המאופיינת בעונתיות וברמת תחרות גבוהה, המחריפה בתקופות של עודף קיבולת, וברגישות גבוהה למצב הכלכלי, המדיני והביטחוני בישראל ובעולם.

נתונים עיקריים לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר (במיליוני דולר)

שינוי	2017	2018	
2%	2,097	2,142	הכנסות מהפעלה
6%	(1,749)	(1,860)	הוצאות הפעלה
(19%)	348	282	רווח גולמי
(41%)	197	116	EBITDA
	9	(68)	רווח (הפסד) לפני מסים על ההכנסה
	6	(52)	רווח (הפסד) לשנה

א.2 סקירת ההתפתחות בסביבה העסקית ומדדים תפעוליים

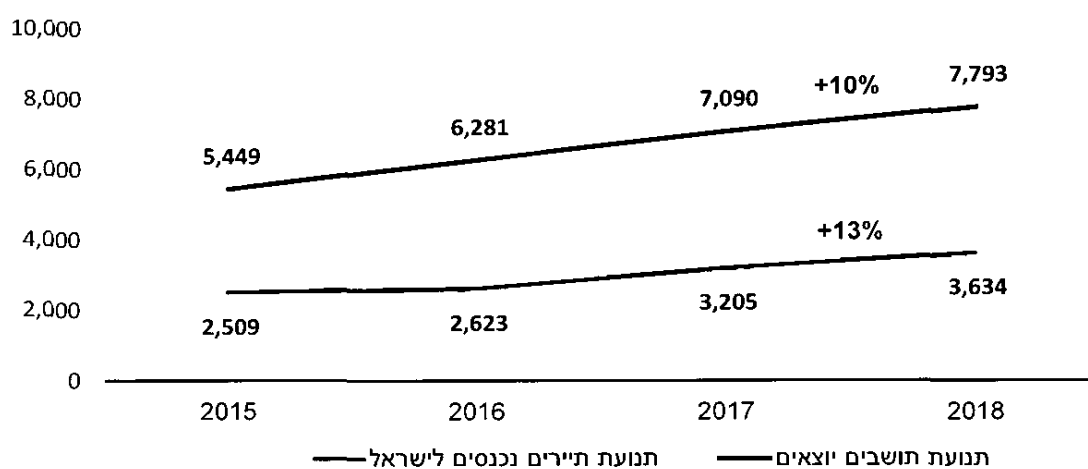
א.2.1 סקירת הסביבה העסקית בה פועלת החברה

לשנה שנסת סקירת הסביבה העסקית בה פועלת החברה

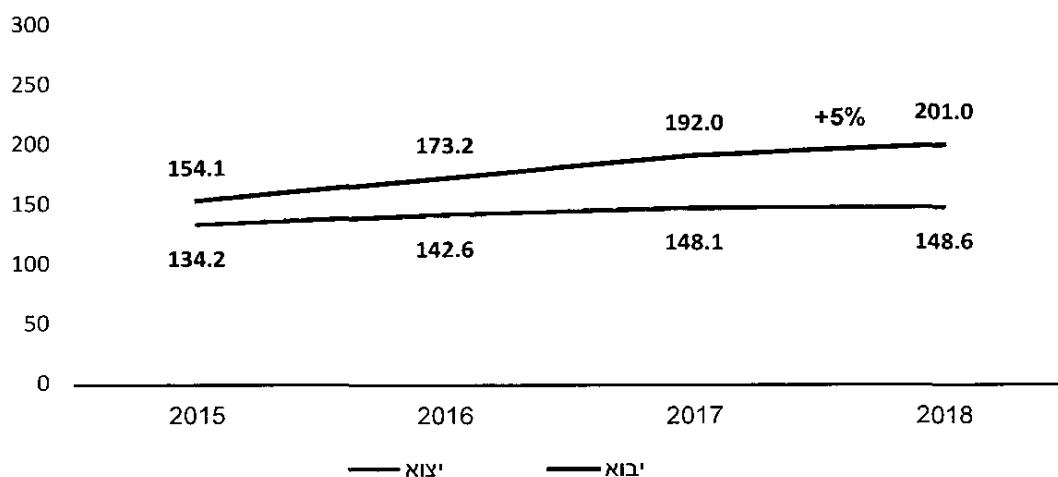
תנועה בנתב"ג:

התרשימים שלהלן מתארים את התפתחות התנועה בנתב"ג הן של נוסעים והן של מטען, בחלוקה בין תושבים יוצאים ותיירות נכנסת, ולעניין המטענים בחלוקה בין יצוא ויבוא. בשנת 2018, נמשכה מגמת הגידול המשמעותי בתנועת הנוסעים בנתב"ג, הן בתיירות הנכנסת והן, ביתר שאת, במספר התושבים היוצאים לחו"ל. בתחום המטען חל גידול בהיקפי היבוא.

תנועת התיירות הנכנסת לישראל והתושבים היוצאים (באלפים)¹



היבוא והיצוא של מטענים דרך האוויר לישראל וממנה (באלפי טונות)²

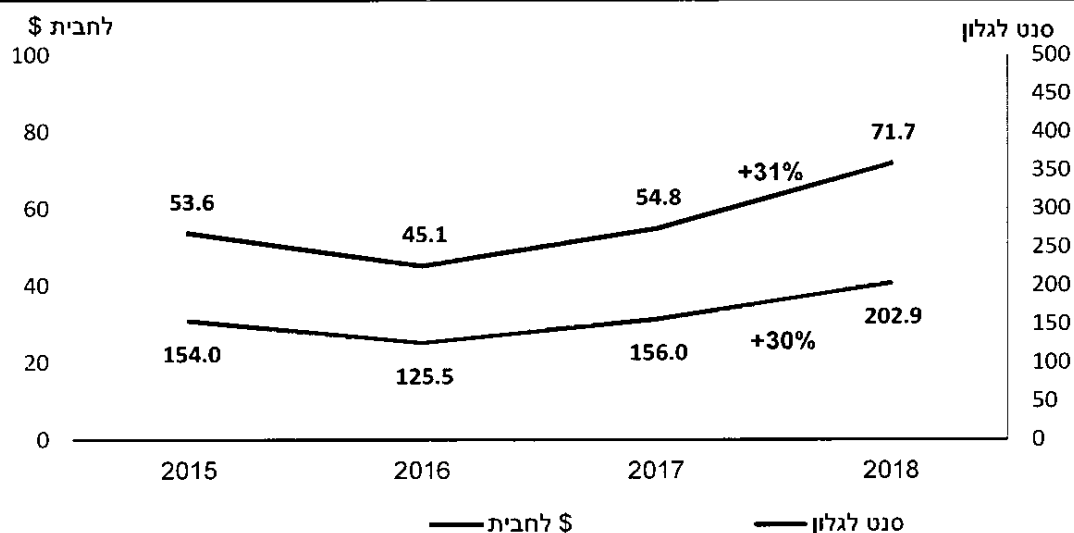


¹ המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה

² המקור: רשות שדות התעופה

דלק סילוני:

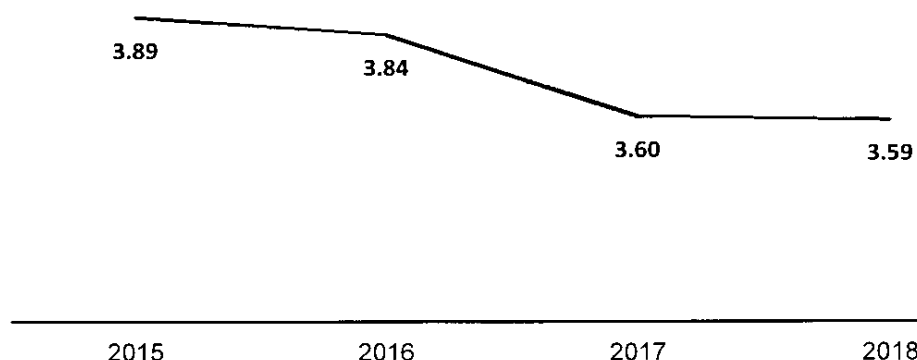
בשנת 2018 חלה עלייה ניכרת במחירי הדלק הסילוני ("דס"ל") לעומת שנת 2017, כפי שניתן לראות בתרשים שלהלן. לעניין התפתחות מחירי הדס"ל לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, ראה סעיף ד' להלן.

התפתחות מחיר הדס"ל והנפט הגולמי הממוצע בשוק³

שער חליפין

להלן התפתחות שער החליפין של השקל מול הדולר. בגרף שלהלן ניתן לראות את השערים הממוצעים בכל שנה. בשנת 2018 נחלש במעט הדולר ביחס לשקל בהשוואה לשנת 2017. לשערי החליפין הממוצעים השפעה על ההוצאות השקליות של החברה. כמו כן, נכון ליום 31 בדצמבר 2018, שע"ח של השקל מול הדולר עמד על כ-3.75 ש"ח לדולר, לעומת שער של כ-3.47 נכון ליום 31 בדצמבר 2017, התחזקות הדולר ביחס לשקל בכ-8%. לשערים אלו השפעה על היתרות המאזניות של החברה הנקובות בשקלים.

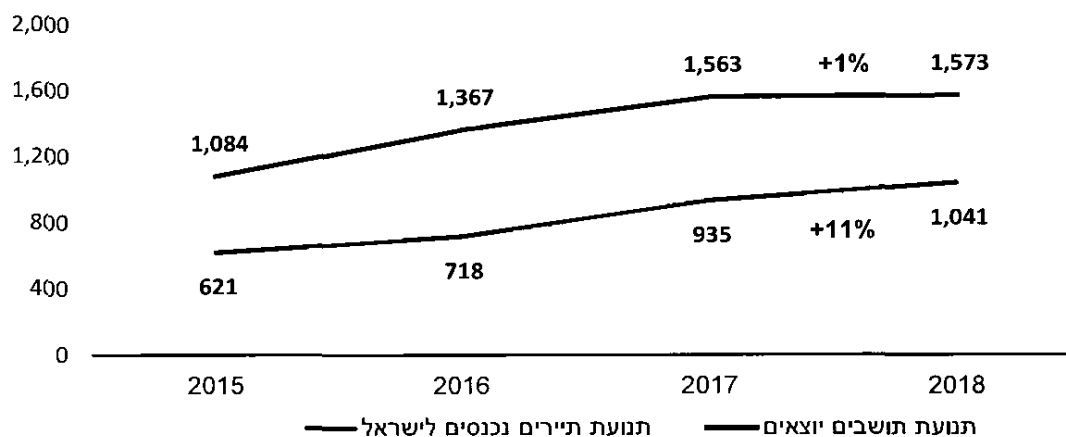
התפתחות שער חליפין ממוצע שקל-דולר



³ המקור: מערכת בלומברג

לתקופה של שנה חודשים שנסתממה ביום 31 בדצמבר

תנועת התיירות הנכנסת לישראל והתושבים היוצאים (באלפים)⁴



2.2 מדדים תפעוליים של החברה ונתחי שוק

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר

שינוי	2017	2018	
אל על וסאן דור			
(0.6%)	5,645	5,609	קטעי נוסע סדיר ושכר (נוסעים משלמים) - באלפים
(10.2%)	28.5%	25.6%	חלק שוק כולל - באחוזים
1.6%	22,506	22,859	נוסע - ק"מ מוטס (RPK) - במיליונים
2.5%	26,689	27,343	מושב - ק"מ זמין (ASK) - במיליונים
(0.9%)	84.3%	83.6%	תפוסת נוסעים (PLF) - באחוזים
1.1%	169.3	171.2	שעות טיסה - באלפים
אל על בלבד			
1.2%	8.3	8.4	הכנסה ממוצעת כוללת ל-RPK - בסנט *
(12.2%)	92.0	80.7	טון מטען מוטס - באלפים
(5.3%)	498.6	472.0	טון - ק"מ מטען מוטס (RTK) - במיליונים
1.5%	7.4	7.5	RASK
6.9%	7.4	7.9	CASK

⁴ המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה

2.9%	5.8	6.0	CASK ללא דלק
			צי מטוסים **
2	43	45	מספר מטוסים בהפעלה בתום התקופה - ביחידות
-1.2	13.7	12.5	גיל ממוצע של צי המטוסים בתום התקופה – בשנים

* הכנסות נוסעים והכנסות נלוות בטיסות סדירות בלבד ובנטרול שינוי בשערי חליפין.

** כלל הצי - מטוסים בבעלות וחכורים.

מקורות: נתונים מבית הנתונים של חברת התעופה.

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.

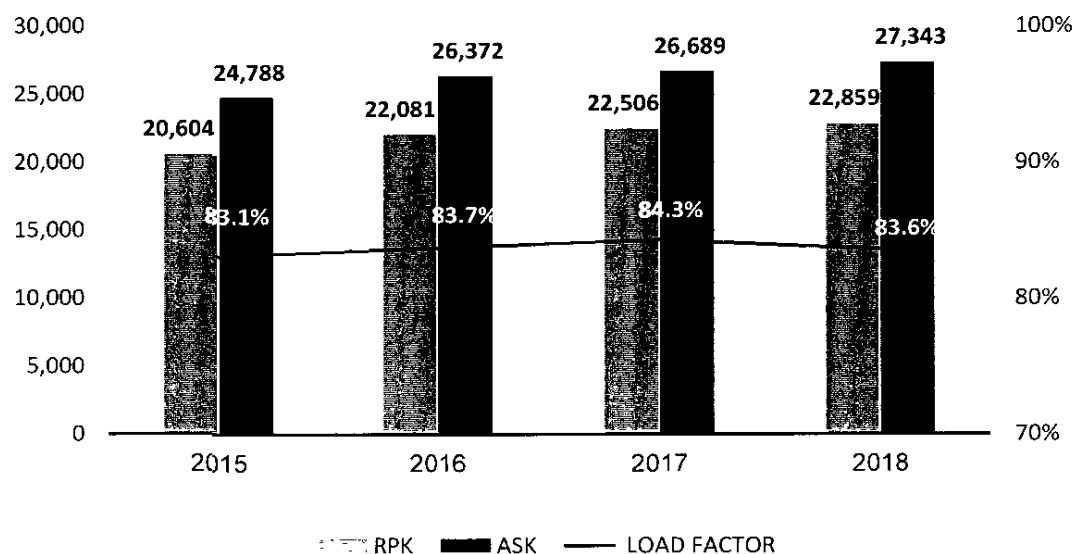
PLF (Passenger Load Factor) - תפוסת נוסעים. RPK/ASK.

RTK - Revenue Ton Kilometer - המשקל בטונות של מטען מוטס בתשלום כפול המרחק המוטס.

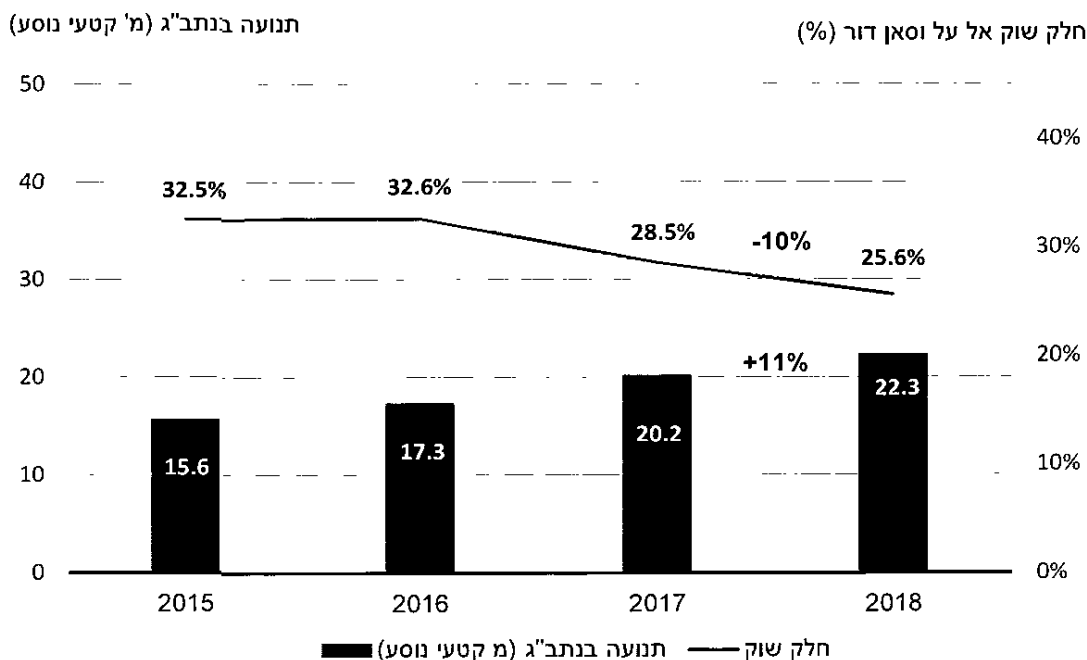
RASK - Revenue per Available Seat Kilometer - הכנסות חלקי ASK

CASK - Cost per Available Seat Kilometer - הוצאות חלקי ASK

מדדים תפעוליים (במיליונים)



התנועה בנתב"ג וחלק שוק אל על וסאן דור⁵



- בשנת 2018, חל גידול של כ-1.6% במספר הנוסעים בשקלול מרחק (RPK) שהטיסה החברה, על אף קיטון במספר הנוסעים (קטעי נוסע), בשל שינוי בתמהיל הטיסות, כך שהטיסות לטווחים ארוכים גדלו יותר מהטיסות לטווחים קצרים ביחס לאשתקד. זאת לעומת גידול של 2.5% במספר המושבים משוקללי המרחק שהטיסה החברה. כתוצאה מכך, ירד שיעור התפוסה (Load Factor) בכ-0.9%.
- ההכנסה הממוצעת ל-RPK גדלה בכ-1.2%, בין היתר בשל עליית מחירי הכרטיסים על רקע עליית מחירי הדלק שהתבטאה גם בגידול בהכנסה למושב משוקלל מרחק (RASK). העלות למושב משוקלל מרחק (CASK) עלתה בשיעור גבוה יותר, בעיקר על רקע עליית מחירי הדלק והגידול בעלות השכר כמפורט להלן, דבר שהביא לירידה ברווחיות התפעולית של החברה.
- נתח השוק של החברה בנתב"ג ירד בכ-10.2% בהשוואה לשנת 2017, בשל העלייה החדה בתנועת הנוסעים בנתב"ג שלוותה בהגדלה משמעותית של היצע המושבים שהעמידו חברות תעופה זרות לשוק הטיסות לישראל וממנה, כאשר לחברה אין יכולת לגדול בשיעור דומה, בשל מגבלות כושר הייצור שלה.
- בשנת 2018 חל קיטון של 12.2% בכמות המטען המוטס בטונות ו-5.3% במטען המוטס משוקלל מרחק (RTK).

⁵ המקור: רשות שדות התעופה

לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 בדצמבר

שינוי	2017	2018	
אל על וסאן דור			
(3.0%)	1,297	1,258	קטעי נוסע סדיר ושכר (נוסעים משלמים) - באלפים
(8.0%)	27.2%	25.0%	חלק שוק כולל - באחוזים
(0.8%)	5,331	5,286	נוסע - ק"מ מוטס (RPK) - במיליונים
1.5%	6,291	6,384	מושב - ק"מ זמין (ASK) - במיליונים
(2.3%)	84.7%	82.8%	תפוסת נוסעים (PLF) - באחוזים
(1.8%)	40.3	39.6	שעות טיסה - באלפים
אל על בלבד			
(0.2%)	8.3	8.3	הכנסה ממוצעת כוללת ל-RPK - בסנט *
(29.2%)	24.9	17.6	טון מטען מוטס - באלפים
(22.1%)	140.3	109.3	טון - ק"מ מטען מוטס (RTK) - במיליונים
(2.6%)	7.7	7.5	RASK
1.0%	8.0	8.1	CASK
(3.0%)	6.4	6.2	CASK ללא דלק

- ברבעון הרביעי לשנת 2018, קטן מספר הנוסעים שהטיסה החברה בכ-3% לעומת הרבעון המקביל אשתקד ואילו במספר הנוסעים משוקלל מרחק חל קיטון של כ-0.8% זאת בשל שינוי בתמהיל הטיסות של החברה, שטסה יותר ליעדים רחוקים לעומת התקופה המקבילה אשתקד. היצע המושבים משוקלל מרחק (ASK) גדל בכ-1.5% ולכן ירד שיעור התפוסה (Load Factor) בשיעור של 2.3%.
- ההכנסה הממוצעת ל-RPK קטנה בכ-0.2%, בעיקר בשל החרפת התחרות בנתב"ג.
- ההכנסה למושב משוקלל מרחק (RASK) קטנה בכ-2.6% לעומת התקופה המקבילה המקבילה אשתקד בשל התחרות החרפה, כאשר העלות למושב משוקלל מרחק עלתה בכ-1% (CASK), בעיקר בגין עליית מחירי הדס"ל.
- נתח השוק של החברה בתקופה ירד בכ-8% על רקע הגידול בתנועה בנתב"ג והיעדר היכולת של החברה לגדול באותם שיעורים, בשל מגבלת כושר הייצור שלה.
- ברבעון הרביעי לשנת 2018 חל קיטון של 29.2% בכמות המטען המוטס בטונות ו-22.1% במטען המוטס משוקלל מרחק (RTK).

א.3. ניתוח התוצאות העסקיות של החברה

להלן מוצגים דוחות הרווח והפסד של החברה, לרבות שיעור מהמחזור ושיעור השינוי לעומת אשתקד. כמו כן, מוצגים הגורמים העיקריים אשר השפיעו על תוצאות החברה בתקופות המדווחות ביחס לתקופות המקבילות אשתקד.

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר

	2017			2018		
	שינוי %	אלפי דולר	מהמחזור %	אלפי דולר	מהמחזור %	אלפי דולר
הכנסות מהפעלה	2.1%	44,995	100%	2,096,998	100%	2,141,993
הוצאות הפעלה	6.4%	(111,134)	(83.4%)	(1,748,660)	(86.8%)	(1,859,794)
רווח גולמי	(19.0%)	(66,139)	16.6%	348,338	13.2%	282,199
הוצאות מכירה	2.8%	(5,888)	(10.0%)	(209,096)	(10.0%)	(214,984)
הוצאות הנהלה וכלליות	4.4%	(5,000)	(5.4%)	(113,536)	(5.5%)	(118,536)
הכנסות אחרות, נטו	328.0%	10,730	0.2%	3,271	0.7%	14,001
רווח (הפסד) מפעולות רגילות		(66,297)	1.4%	28,977	(1.7%)	(37,320)
הוצאות מימון, נטו		(8,251)		(20,502)		(28,753)
חלק החברה ברווחי חברות כלולות ושערך אופציות בגין		(1,918)		243		(1,675)
רווח (הפסד) לפני מסים על ההכנסה		(76,466)		8,718		(67,748)
הטבת מס (מסים על ההכנסה)		18,629		(3,048)		15,581
רווח (הפסד) לתקופה		(57,837)		5,670		(52,167)

הכנסות מהפעלה

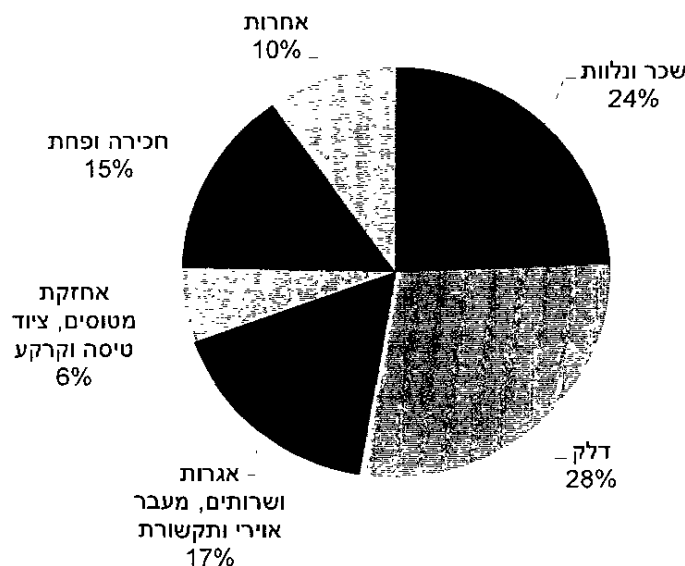
ההכנסות מהפעלה גדלו בשנת 2018 בכ- 2.1%, גידול של כ- 45.0 מיליון דולר ביחס להכנסות בשנת 2017. הכנסות מנוסעים גדלו בכ- 2.9%, גידול של כ- 53.6 מיליון דולר וזאת לאחר הקטנת ההכנסות לשנת 2018 בכ- 10.7 מיליון דולר, כתוצאה מיישום לראשונה השנה של תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 15 ("התקן" או "IFRS 15"), על פיו פיצויים לנוסעים נזקפו כקטון הכנסה חלקי רישום הוצאה במסגרת הוצאות ההפעלה כפי שנעשה בשנת 2017. בנטרול השינוי האמור, הכנסות הנוסעים גדלו בכ- 64.3 מיליון דולר. הגידול נובע מהגידול בכמות הנוסע - ק"מ (RPK) שהטיסה החברה, מעלייה בתשואה לנוסע-ק"מ וכן מהשפעה חיובית של שערי החליפין במטבעות בהם מבוצעות חלק מעסקאות המכר של החברה ביחס לדולר.

הכנסות ממטען קטנו בכ- 5.0%, כ- 7.6 מיליון דולר, לעומת ההכנסות ממטען בשנת 2017 וזאת לאחר הגדלת ההכנסות בשנה המדווחת בסך של כ- 5.4 מיליון דולר כתוצאה מיישום התקן הנ"ל, על פיו הכנסות ממטען בגין קטעי טיסה המוטסים על ידי חברות זרות נרשמות כהכנסה ברוטו וכנגד, התשלום לחברות זרות נרשם כהוצאה ואילו בעבר נרשם חלקה של החברה נטו כהכנסה. בנטרול השינוי האמור, ההכנסות ממטען קטנו בכ- 13 מיליון דולר, כתוצאה מירידה בתשואה לטון-ק"מ וירידה בכמות המוטסת וזאת למרות השפעה חיובית של שערי החליפין.

הוצאות הפעלה

הוצאות ההפעלה גדלו בשנת 2018 בכ- 111.1 מיליון דולר, גידול של כ-6.4% ביחס להוצאות בשנת 2017. בנטרול השפעת IFRS 15, כמוסבר לעיל בסעיף הכנסות, גדלו ההוצאות בכ-116.5 מיליון דולר מהסיבות הבאות:

- הוצאות הדלק הסילוני גדלו בסך של כ-96.6 מיליון דולר, כמפורט להלן.
- הוצאות חכירת מטוסים גדלו בסך של כ-28.3 מיליון דולר, בעיקר בשל הפעלת 4 מטוסים חכורים חדשים מדגם 787-9 במהלך השנה, בהתאם לתוכנית ההצטיידות.
- הוצאות הפחת קטנו בסך של כ-11.7 מיליון דולר למרות הפעלתם של 3 מטוסים חדשים מדגם 787-9 אשר בבעלות החברה וזאת בשל הוצאתם משירות של חלק ממטוסי ה-747-400 בשנת 2017 ודחיית הוצאתם משירות של שאר המטוסים מדגם זה לרבעון הרביעי של שנת 2019.
- הוצאות השכר המיוחדות להפעלה גדלו בסך של כ-12.6 מיליון דולר, בעיקר בשל עדכון שכר המינימום ובשל הסכמי שכר שיושמו במהלך השנה.
- בשנת 2017 הוכרה הוצאה חריגה בגין הסכם פשרה עם פקיד השומה בסך של כ-16.3 מיליון דולר.
- יתרת הגידול בהוצאות נבעה בעיקר על רקע הגידול בפעילות.

התפלגות הוצאות ההפעלה לשנת 2018**הוצאות דלק סילוני (דס"ל)**

הוצאות הדס"ל של החברה גדלו בשנת 2018 בכ- 96.6 מיליון דולר (גידול של כ-23.0%) ביחס להוצאות בשנת 2017 וזאת בעיקר כתוצאה מעלייה במחירי הדס"ל, אשר קווצה בחלקה על ידי השינוי בתוצאות עסקאות גידור הדס"ל ועל ידי ירידה בכמות הדלק הנצרכת על ידי מטוסי החברה, וזאת על אף העליה בשעות הטיסה המשוקללות, דבר הנובע בעיקר מהגדלת מספר מטוסי 787-9 בצי החברה, אשר צריכת הדלק שלהם יעילה יותר.

הטבלה שלהלן משקפת את השפעת הוצאות הדס"ל על תוצאות החברה, לרבות השפעת עסקאות הגידור (במיליוני דולר)

הפרש	2017	2018	הוצאות דס"ל לתקופה (לפני השפעת גידור)
111.0	435.5	546.5	השפעת עסקאות גידור דס"ל על הרווח והפסד
(14.4)	(8.7)	(23.1)	סה"כ הוצאות דס"ל (לרבות השפעת הגידור)
96.6	426.8	523.4	
(9.6)	256.9	247.3	כמות דס"ל שנצרכה (במיליוני גלונים)

לפרטים נוספים באשר לגידור מחירי הדס"ל, ראה סעיף ב (3) להלן. לפרטים נוספים בגין השפעת מכשירים פיננסיים נגזרים על הדוחות הכספיים, ראה ביאור 18 לדוחות הכספיים.

הוצאות מכירה

בהוצאות המכירה חל גידול של כ- 5.9 מיליון דולר (כ-2.8%) בהשוואה לשנת 2017, הנובע ברובו מגידול בהוצאות ההפצה כתוצאה מהגידול בהכנסות החברה.

הוצאות הנהלה וכלליות

בהוצאות הנהלה וכלליות חל גידול של כ- 5.0 מיליון דולר (כ-4.4%) בהשוואה לשנת 2017, המיוחס בעיקר להפרשה בגין תביעות משפטיות ולגידול בהוצאות בגין ייעוץ מקצועי.

הכנסות אחרות, נטו

הכנסות אחרות, נטו הסתכמו בכ- 14.0 מיליון דולר, וכללו רווחי הון ממכירת שני מטוסים, האחד מדגם 767-300 והשני מדגם 747-400 שסיימו את שירותם בצי החברה, מכירת 6 מנועים וכן תקבולי ביטוח בגין מטוס מדגם 767-300 שיצא משימוש כאמור בביאור 9.ה. (4) לדוחות הכספיים.

הוצאות מימון

הוצאות המימון, נטו הסתכמו בכ- 28.8 מיליון דולר בשנת 2018 בהשוואה לכ- 20.5 מיליון דולר בשנת 2017. הגידול בעלויות נובע מהגידול במצבת ההלוואות של החברה על פני השנה ביחס לשנת 2017 כתוצאה ממימון 3 מטוסים מדגם בואינג 787-9 שרכשה החברה וכן מעלייה בשיעור ריבית הליבור הממוצע.

הפסד לפני מסים

ההפסד לפני מסים בשנת 2018 הסתכם בכ- 67.7 מיליון דולר לעומת רווח לפני מסים של כ- 8.7 מיליון דולר בשנת 2017.

הטבת מס

הטבת המס בשנת 2018 הסתכמה בכ- 15.6 מיליון דולר לעומת הוצאות מיסים על ההכנסה בסך כ- 3.0 מיליון דולר בשנת 2017 וזאת בשל ההפסד לפני מסים בתקופה המדווחת, בהשוואה לרווח לפני מסים בתקופה המקבילה אשתקד.

הפסד לשנה

ההפסד לאחר מס לשנה הסתכם בכ- 52.2 מיליון דולר, לעומת רווח של כ- 5.7 מיליון דולר בשנת 2017.

לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 בדצמבר

שינוי	2017			2018		
	%	אלפי דולר	% מהמחזור	%	אלפי דולר	% מהמחזור
הכנסות מהפעלה	(3.7%)	(18,877)	100%	100%	493,438	
הוצאות הפעלה	(4.4%)	20,648	(90.8%)	(90.1%)	(444,692)	
רווח גולמי	3.8%	1,771	9.2%	9.9%	48,746	
הוצאות מכירה	(0.8%)	423	(10.2%)	(10.5%)	(51,990)	
הוצאות הנהלה וכלליות	0.5%	(145)	(6.0%)	(6.3%)	(31,067)	
הכנסות אחרות, נטו	(57.5%)	(1,854)	0.6%	0.3%	1,373	
הפסד מפעולות רגילות	(0.6%)	195	(6.5%)	(6.7%)	(32,938)	
הוצאות מימון, נטו		(1,592)			(7,421)	
חלק החברה ברווחי חברות כלולות ושערוך אופציות בגין הפסד לפני מסים על ההכנסה		(1,910)			(1,105)	
הטבת מס		(3,307)			(41,464)	
הפסד לתקופה		1,371			9,815	
		(1,936)			(31,649)	

הכנסות מהפעלה

ההכנסות מהפעלה קטנו בתקופה המדווחת בכ-18.9 מיליון דולר, כ-3.7% ביחס לתקופה המקבילה אשתקד. הכנסות מנוסעים קטנו בכ-1.7%, קיטון של כ-7.6 מיליון דולר (בנטרול השפעת יישום IFRS 15 – ירידה של כ-6.5 מיליון דולר). הקיטון נובע מירידה קלה בנוסע-ק"מ (RPK) שהטיסה החברה ומירידה בשיעור התשואה לנוסע-ק"מ בשל החרפת התחרות וכן מהשפעה שלילית של שער החליפין במטבעות בהם מבוצעות חלק מעסקות המכר של החברה, ביחס לדולר. ההכנסות ממטענים, קטנו בכ-9.4 מיליון דולר (ירידה של כ-21.9%) (בנטרול השפעת יישום IFRS 15 – ירידה של כ-10.5 מיליון דולר) כתוצאה מקיטון בכמות המטענים ומירידה בתשואה לטון-ק"מ.

הוצאות הפעלה

הוצאות ההפעלה קטנו בתקופה המדווחת בכ-20.6 מיליון דולר (קיטון של כ-4.4%) ביחס לתקופה המקבילה אשתקד. קיטון זה נובע בעיקר מהוצאה חריגה בסך 16.3 מיליון דולר שנרשמה בשנת 2017 בגין הסכם פשרה עם פקיד שומה בקשר לתשלומי אש"ל צוות אויר ומקיטון בהוצאות התחזוקה ובהוצאות השכר המיוחסות להפעלה (בעיקר בשל היחלשות השקל ביחס לדולר לעומת התקופה המקבילה אשתקד). מנגד חל גידול בהוצאות הדלק הסילוני (דס"ל) בסך של כ-14.6 מיליון דולר, כמפורט להלן, ובהוצאות חכירת מטוסים בסך של 9.8 מיליון דולר, בעיקר בשל הפעלת 4 מטוסים חכורים חדשים מדגם 787-9 לעומת שני מטוסים ברבעון הרביעי של שנה קודמת. הוצאות הפחת קטנו בסך של 4.2 מיליון דולר לאור תוכנית היציאה משיחות של מטוסים מדגם 747-400.

הטבלה שלהלן משקפת את השפעת הוצאות הדס"ל על תוצאות החברה, לרבות השפעת עסקאות הגידור (במיליוני דולר)

הפרש	2017	2018	
9.6	114.5	124.1	הוצאות דס"ל לתקופה (לפני השפעת גידור)
5.0	(6.3)	(1.3)	השפעת עסקאות גידור דס"ל על הרווח והפסד
14.6	108.2	122.8	סה"כ הוצאות דס"ל (לרבות השפעת הגידור)
(5.5)	61.1	55.6	כמות דס"ל שנצרכה (במיליוני גלונים)

הוצאות מכירה והנהלה וכלליות

בהוצאות המכירה והנהלה וכלליות לא חלו שינויים משמעותיים בתקופה המדווחת.

הוצאות מימון

הוצאות המימון, נטו בתקופה המדווחת הסתכמו בכ-7.4 מיליון דולר בהשוואה לכ-5.8 מיליון דולר בתקופה המקבילה אשתקד. הגידול בעלויות נובע מהגידול במצבת ההלוואות של החברה עקב קבלת 3 מטוסים חדשים מדגם 787-9 שרכשה החברה, ומקבלת הלוואות בגין מקדמות על מטוסים שנרכשו וטרם נמסרו לחברה, וכן מעליה בשיעור ריבית הליבור.

הפסד לפני מסים

ההפסד לפני מסים בתקופה המדווחת הסתכם בכ-41.5 מיליון דולר לעומת הפסד לפני מסים של כ-38.2 מיליון דולר בתקופה המקבילה אשתקד.

הטבת מס

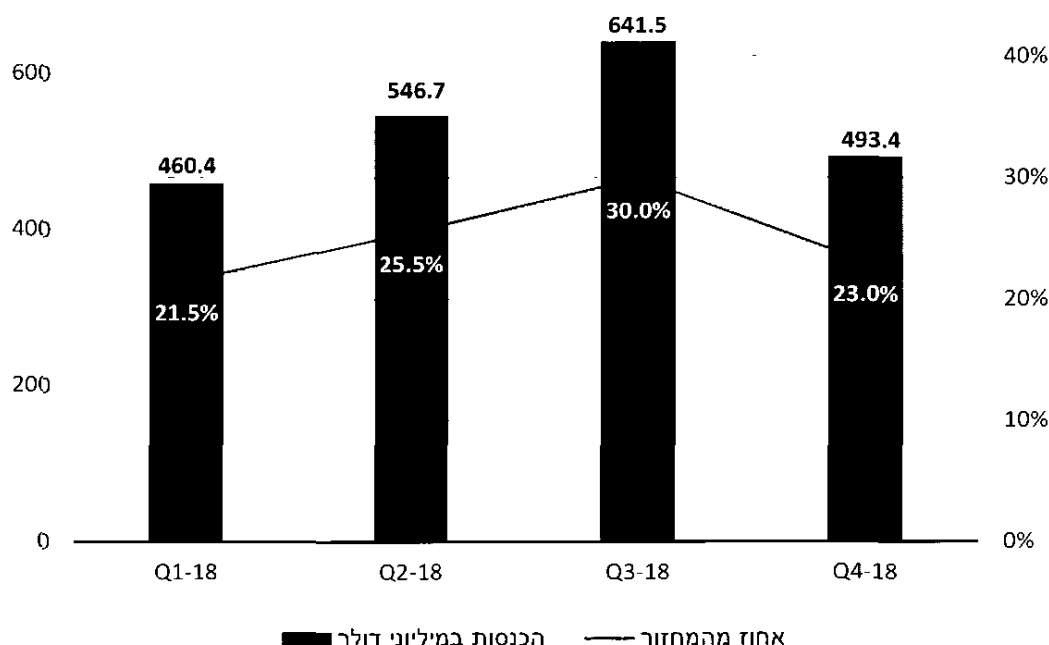
הטבת המס בתקופה המדווחת הסתכמה בכ-9.8 מיליון דולר, וזאת בהשוואה להטבת מס בסך של כ-8.4 מיליון דולר בתקופה המקבילה אשתקד.

הפסד לתקופה

ההפסד לאחר מס לתקופה המדווחת הסתכם בכ-31.6 מיליון דולר, המהווה כ-6.4% מהמחזור, לעומת הפסד של כ-29.7 מיליון דולר בתקופה המקבילה אשתקד, שהיווה כ-5.8% מהמחזור.

א.4. 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 2018 (במיליוני דולר)

א.5. תזרים מזומנים

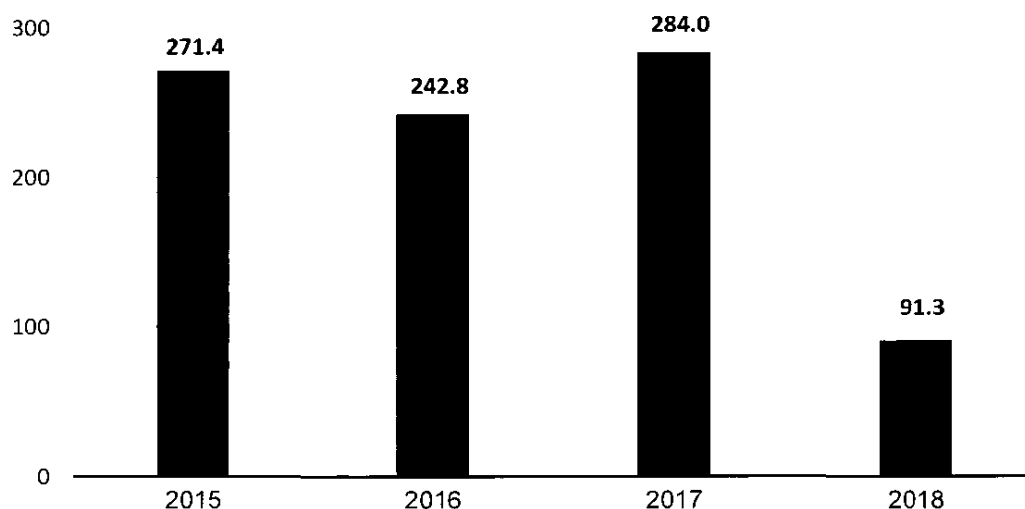
תזרימי המזומנים בשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2018 לעומת שנת 2017 הינם

שינוי	2017	2018	
אלפי דולר	אלפי דולר		
(192,741)	283,970	91,229	תזרימי מזומנים שנבעו מפעילות שוטפת, נטו
(278,787)	(208,185)	(486,972)	תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות השקעה, נטו
373,205	(20,856)	352,349	תזרימי מזומנים שנבעו (ששימשו) מפעילות מימון, נטו
(6,518)	3,662	(2,856)	השפעת השינויים בשערי החליפין על יתרות מזומנים המוחזקות במטבע חוץ
(104,841)	58,591	(46,250)	עלייה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים

תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת

בשנת 2018, נבע לחברה תזרים מזומנים חיובי מפעילות שוטפת בסך כ- 91 מיליון דולר לעומת סך של כ-284 מיליון דולר אשתקד. הקיטון בתזרים המזומנים מפעילות שוטפת, בסך של כ-193 מיליון דולר, נובע מההפסד לפני מסים בשנת 2018 לעומת הרווח לפני מסים אשתקד בנטרול השפעות פחת והוצאות שאינן תזרימיות בסך של כ-111 מיליון דולר, קיטון בשינוי בהכנסות מראש (בנטרול השפעה חשבונאית בגין יישום IFRS 15 בסך של כ-47 מיליון דולר) בסך של כ-48 מיליון דולר, תשלום בגין הסכם פשרה עם פקיד שומה בקשר לתשלומי אש"ל צוות אוויר בסך של כ-22 מיליון דולר ושינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות בסך של כ-12 מיליון דולר.

התפתחות תזרים מזומנים מפעילות שוטפת לשנים 2015-2018 (מיליוני דולר)



הוצאת מזומנים לפעילות השקעה

בשנת 2018, השתמשה החברה בכ- 487 מיליון דולר, נטו לפעילות השקעה. ההשקעה ברכוש קבוע ורכוש לא מוחשי הסתכמה לסך של כ- 526 מיליון דולר, בעיקר בגין רכישת 3 מטוסי 787-9 ותשלום מקדמות עבור מטוסים שטרם התקבלו (ראה ביאור 9.9 לדוחות הכספיים). מנגד, נבעו לחברה מזומנים מממוש פקדונות בסך של כ-28 מיליון דולר ומתמורה ממכירת רכוש קבוע בסך של כ-11 מיליון דולר.

בשנת 2017, השקיעה החברה כ- 208 מיליון דולר, נטו בפעילות השקעה. ההשקעה ברכוש קבוע ורכוש לא מוחשי הסתכמה לסך של כ- 196 מיליון דולר (בעיקר תשלומי מקדמות בגין מטוסי 787-9 ומנועיהם ורכישת חלפים ואביזרים). בנוסף, השקיעה החברה בפקדונות לזמן קצר סך של כ- 18 מיליון דולר. מנגד, נבעו לחברה מזומנים ממכירת רכוש קבוע בסך 5 מיליון דולר.

תזרימי מזומנים מפעילות מימון

בשנת 2018, נבע לחברה תזרימי מזומנים בסך של כ-352 מיליון דולר נטו מפעילות מימון, מתוכם קבלת הלוואות לזמן ארוך בסך של כ-405 מיליון דולר (ראה ביאור 13 לדוחות הכספיים) והלוואות למימון מקדמות למטוסים בסך של כ-145 מיליון דולר. מנגד, פרעה החברה הלוואות למימון מקדמות בסך של כ-85 מיליון דולר והלוואות לזמן ארוך (פירעונות שוטפים) בסך של כ-104 מיליון דולר.

בשנת 2017, השתמשה החברה בתזרימי מזומנים בסך של כ-21 מיליון דולר נטו לפעילות מימון, מתוכם פרעה הלוואות (פירעונות שוטפים) בסך של כ- 95 מיליון דולר וכן שילמה דיבידנד בסך של כ- 10 מיליון דולר. מנגד, נבעו לחברה מזומנים מקבלת הלוואות למימון מקדמות מטוסים בסך של כ- 74 מיליון דולר, ומעליה באשראי לזמן קצר של כ- 8 מיליון דולר והנפקת מניות בחברת בת בסך של כ- 2 מיליון דולר.

6א. המצב הכספי, יתרות המזומנים וההון החוזר של החברה

31.12.2017	31.12.2018		31.12.2017	31.12.2018	
אלפי דולר	אלפי דולר		אלפי דולר	אלפי דולר	
956,358	1,014,595	התחייבויות שוטפות	518,426	416,591	נכסים שוטפים
616,860	864,987	התחייבויות לא שוטפות	1,332,982	1,692,429	נכסים לא שוטפים
278,190	229,438	הון			
1,851,408	2,109,020	סה"כ	1,851,408	2,109,020	סה"כ

להלן השינויים העיקריים בסלי הנכסים, ההתחייבויות וההון החוזר ליום 31 בדצמבר 2018 לעומת 31 בדצמבר 2017

נכסים שוטפים

הנכסים השוטפים של החברה ליום 31 בדצמבר 2018 הסתכמו לסך של כ-417 מיליון דולר, קיטון של כ-102 מיליון דולר ביחס ליתרתם ליום 31 בדצמבר 2017. הקיטון נבע בעיקר מירידה ביתרות המזומנים ושווי מזומנים, פקדונות לזמן קצר ולקוחות וכן מקיטון בשווי ההון של הנגזרים בשל ירידה במחירי הדס"ל.

התחייבויות שוטפות

ההתחייבויות השוטפות של החברה ליום 31 בדצמבר 2018 הסתכמו לסך של כ-1,015 מיליון דולר, גידול של 58 מיליון דולר ביחס ליתרתן ליום 31 בדצמבר 2017. השינוי נובע, מגידול באשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות כתוצאה מהלוואות אשר הועמדו לחברה ונועדו למימון מקדמות על חשבון המטוסים, אשר פירעון צפוי להיות בעת קבלת המטוסים באמצעות קבלת הלוואות לזמן ארוך, ומגידול בהתחייבויות שוטפות, בגין מכשירים פיננסיים נגזרים בשל ירידת מחירי הדס"ל לקראת סוף השנה. מנגד חל קיטון בסעיף הכנסות מראש ממכירת כרטיסי טיסה, בעיקר כתוצאה מהשפעת יישום תקן דיווח כספי בינלאומי - IFRS 15 כמוסבר בביאור 2.ד. לדוחות הכספיים.

הון חוזר

נכון ליום 31 בדצמבר 2018, לחברה גרעון בהון החוזר בסך כ-598 מיליון דולר לעומת גרעון של כ-438 מיליון דולר ליום 31 בדצמבר 2017. יצוין, כי חלק מהותי מהגרעון בהון החוזר אינו משקף תזרימי מזומנים בטווח הקצר, כמוסבר להלן. היחס השוטף של החברה ליום 31 בדצמבר 2018, קטן לכ-41.1%, לעומת כ-54.2% ליום 31 בדצמבר 2017. הגרעון בהון החוזר ליום 31 בדצמבר 2018, כולל מרכיבים מהותיים אשר נכללים במסגרת סעיפי ההתחייבויות השוטפות של החברה ומאופיינים במחזוריות עסקית שוטפת, אולם החברה אינה דרשת למקורות תזרימיים בטווח הקצר על מנת לפרוע אותם: הכנסות מראש ממכירת כרטיסי טיסה וממועדון הנוסע המתמיד בסך של כ-311 מיליון דולר, שסילוקן ייעשה באמצעות העמדת שירותי טיסה עתידיים, והתחייבות לעובדים בגין חופשה בסך של כ-44 מיליון דולר, אשר צפויה להיות משולמת בעת פרישתם, אך מסווגת כהתחייבות לזמן קצר בהתאם לכללי החשבונאות. בנוסף, ההתחייבויות השוטפות כוללות כ-102 מיליון דולר הלוואות למימון מקדמות עבור מטוסים מסדרת 787, אשר מקור פרעון יהיה באמצעות מימון ארוך טווח שיתקבל בעת קבלת המטוסים.

נכסים לא שוטפים

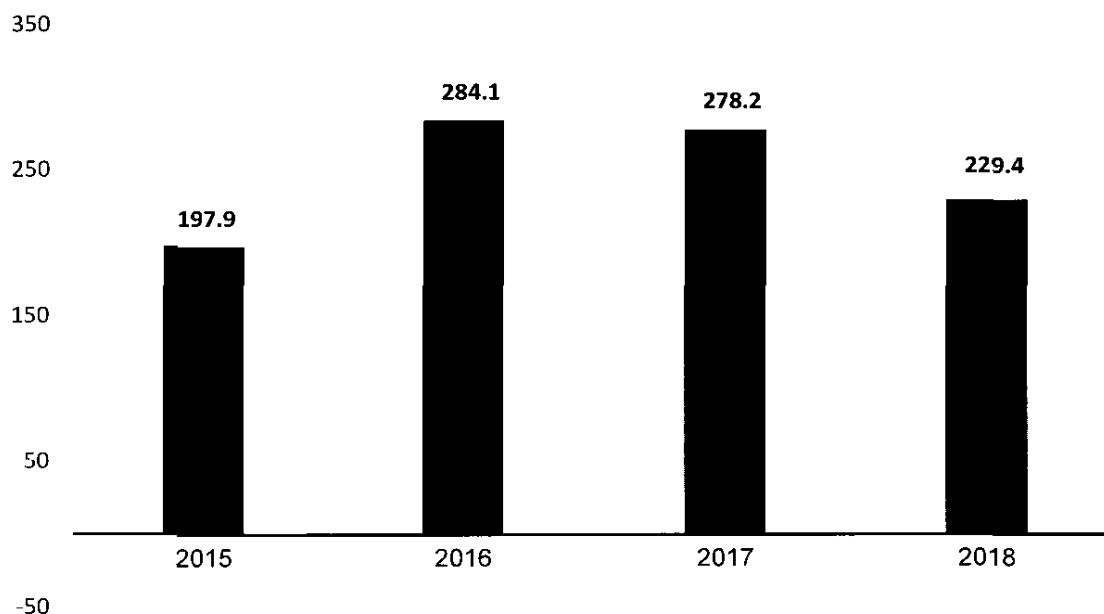
הנכסים הלא שוטפים ליום 31 בדצמבר 2018, הסתכמו לסך של כ-1,692 מיליון דולר, גידול של כ-359 מיליון דולר ביחס ליתרתם ליום 31 בדצמבר 2017, הנובע בעיקר מקבלת שלושה מטוסים מדגם 787-9 בבעלות החברה במהלך תקופת הדוח ומתשלום מקדמות לרכישת מטוסים מדגם זה שטרם התקבלו, בניכוי הפחת השוטף. ראה ביאור 9 לדוחות הכספיים.

התחייבויות לא שוטפות

ההתחייבויות הלא שוטפות של החברה ליום 31 בדצמבר 2018, הסתכמו לסך של כ-865 מיליון דולר, גידול של כ-248 מיליון דולר ביחס ליתרתן ליום 31 בדצמבר 2017, הנובע בעיקר מקבלת שלוש הלוואות למימון רכישת שלושה מטוסים מדגם 787-9 שהתקבלו בתקופה המדווחת בקיזוז חלויות שוטפות של הלוואות, ראה ביאור 13 ב. לדוחות הכספיים.

הון
סך ההון ליום 31 בדצמבר 2018 הסתכם לכ-229 מיליון דולר. הקיטון בסך של כ-49 מיליון דולר ביחס להון ליום 31 בדצמבר 2017 נובע בעיקר מההפסד לשנה ומתנועה שלילית בקרנות ההון בגין גידור תזרים מזומנים על מחירי הדס"ל, אשר קוזזו בחלקם ע"י השפעה חיובית על ההון בסך של כ-37.5 מיליון דולר כתוצאה מיישום תקן דיווח כספי בינלאומי - IFRS 15 (ראה ביאור 2.ד. לדוחות הכספיים).

התפתחות ההון ליום 31 בדצמבר (במיליוני דולר)



הלואות ומסגרות אשראי מהותיות של החברה

בהתאם להנחיות הרשות לניירות ערך בעניין "אירוע אשראי בר דיווח", סף המהותיות לצורך פירוט הלואות מהותיות הינו 5% מסך המאזן המאוחד של החברה וכן 10% מסך הלואות התאגיד. לפרטים בדבר שינויים בהלואות המהוות אשראי בר דיווח, ראה נספח א' לדוח דירקטוריון זה.
לפרטים נוספים בנוגע להלואות החברה ולעמידה במגבלות ואמות מידה פיננסיות (COVENANTS), ראה ביאור 13 לדוחות הכספיים.

ב. חשיפה לסיכוני שוק ודרכי ניהולם

להלן פירוט של סיכוני השוק אליהם חשופה החברה ודרכי ניהולם, לרבות שימוש בעסקאות הגנה. החברה מיישמת חשבונאות גידור ומייצגת את עסקאות ההגנה כמכשירים מגדרים. לעניין המדיניות החשבונאית לעניין זה וכן לעניין מדיניות החברה בניהול סיכוני השוק, האחראים לניהולם, אמצעי פיקוח ומימוש המדיניות, ראה ביאור 18 לדוחות הכספיים השנתיים ליום 31 בדצמבר 2018.

חשיפה לסיכונים במחירי הדס"ל

הוצאות הדס"ל מהוות מרכיב מרכזי בהוצאות התפעול של החברה ומשפיעות על רווחיות החברה. החברה נוקטת בצעדי הגנה להקטנת החשיפה, כמפורט להלן.

נכון ליום 31 בדצמבר 2018, היו לחברה מספר התקשרויות, לצורך גידור מחירי הדס"ל, בהיקף הנאמד בכ- 46% מהתצרוכת הצפויה ל-12 החודשים הבאים. בנוסף, גידרה החברה כ- 15% מהצריכה הצפויה לשנת 2020. השווי ההוגן נטו של סך מכשירי גידור הדס"ל ליום 31 בדצמבר 2018 היו סכום שלילי של כ-30 מיליון דולר. במועד הסמוך לפרסום הדוח, החברה מגודרת בהיקף של כ- 57% ל-12 החודשים הקרובים וכ- 28% לשנת 2020. להלן טבלה המציגה את רגישות הוצאות הדס"ל על פני תקופה של 12 החודשים הבאים (בסמוך למועד פרסום הדוחות הכספיים), ביחס למחירי השוק העתידיים הצפויים על פי העקום הידוע בסמוך למועד פרסום הדוח, בהתאם לרמת הפעילות הצפויה ובהתאם להערכת החברה (בהנחה שכל יתר המשתנים, ביניהם כמות הצריכה ומרווחי הספקים, יותרו ללא שינוי מהצפוי במועד זה), וכן את השפעת הגידור על ההוצאה.

שינוי במחיר השוק הממוצע ב-12 החודשים הבאים ביחס למחיר במועד הסמוך לפרסום הדוח (195 סנט/גלון)	היקף ההשפעה על ההוצאה לפני השפעת גידור (מ' דולר)	שיעור הגידור על ההוצאה החזויה ל-12 החודשים הבאים	היקף ההשפעה על ההוצאה אחרי השפעת גידור (מ' דולר)
25%	120		59
10%	48	57%	24
-10%	-48		-28
-25%	-120		-67

החברה מיישמת חשבונאות גידור ומייצגת את עסקאות ההגנה כמכשירים מגדרים. לעניין המדיניות החשבונאית לעניין זה ראה ביאור 18 לדוחות הכספיים השנתיים ליום 31 בדצמבר 2018. לפרטים בדבר שינויים שחלו במחירי הדס"ל לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי, ראה סעיף ד.2. לדוח הדירקטוריון להלן.

חשיפה במסגרת הלוואות לזמן ארוך

בהתאם להוראות חלק מהסכמי הלוואות (שאינן מוגדרות כאשראי בר דיווח), נדרשת החברה לעמידה ביחס מינימאלי בין שווי השוק של המטוסים לבין יתרת הלוואות אשר מובטחות במטוסים אלו. למועד הדוח החברה עומדת ביחס הנדרש. כמו כן, החברה נדרשת לקיים מספר תנאים אשר בהעדרם היא עלולה להידרש לפירעון מיידי של הלוואות. חשיפת החברה לסיכוני שוק בנושא זה נובעת מהשינויים אשר מתרחשים בשווי השוק של מטוסים בעולם.

חשיפה לשינויים בשיעור הריבית

במועד הסמוך לפרסום הדוח, כ- 55% מיתרת הלוואות שקיבלה החברה הם בריבית משתנה וכ- 45% מיתרת הלוואות הם בריבית קבועה לתקופה של עד כ- 12 שנים.

מדיניות החברה באשר לקיבוע הריבית מוסברת בביאור 18 לדוחות הכספיים השנתיים ליום 31 בדצמבר 2018. להלן טבלה המציגה את רגישות הוצאות הריבית על פני תקופה של 12 החודשים הבאים (בסמוך למועד פרסום הדוחות הכספיים) לרבות השפעת פעולות החברה בדבר ניהול סיכון הריבית.

שינוי בשיעור ריבית ה-Libor הממוצע ב-12 החודשים הבאים ביחס לשיעור הריבית Libor סמוך למועד פרסום הדוח (2.64%)	שיעור הגידור הממוצע ו/או שיעור האשראי בריבית קבועה מהחשיפה החזויה ל-12 החודשים הבאים	היקף ההשפעה על ההוצאה אחרי השפעת גידור (מ' דולר)
50%		8.4
10%		1.3
-10%	45%	-3.7
-50%		-5.0

חשיפה בשיעור החליפין של השקל מול הדולר

עיקר הכנסותיה והוצאותיה של החברה הינן בדולר ארה"ב, שהינו מטבע הפעילות וההצגה של החברה. לחברה הוצאות שקליות שעיקרן הוצאות השכר ותשלומים לספקים מקומיים בארץ. בהתאם לכך, שינוי בשער השקל ביחס לדולר משפיע על הערך הדולרי של ההוצאות השקליות. החברה נוקטת בצעדי הגנה להקטנת החשיפה, כמפורט להלן. בנוסף, לשינויים בשער החליפין השפעה על יתרות המאזניות השקליות של החברה, בעיקר בשל התחייבויות לעובדים לטווח ארוך, אשר עשויים להתבטא בהוצאה או בהכנסה ברווח והפסד, וכן בהגדלה או בהקטנה של תזרים המזומנים הדולרי הנדרש לסילוק ההתחייבויות.

סמוך למועד פרסום דוח תקופתי זה, שיעור גידור החשיפה השקלית התזרימית ל-12 החודשים הקרובים עומד על כ-20% מהחשיפה הצפויה.

להלן טבלה המציגה את רגישות ההוצאות השקליות על פני תקופה של 12 החודשים הבאים (במועד הסמוך לפרסום הדוחות הכספיים), ביחס למחירי השוק העתידיים הצפויים נכון למועד זה, בהתאם לרמת הפעילות הצפויה ובהתאם להערכת החברה (בהנחה שכל יתר המשתנים ביניהם היקף ההוצאות השקליות יוותרו ללא שינוי מהצפוי במועד זה), וכן את השפעת הגידור על ההוצאה.

שינוי בשע"ח הממוצע ב-12 החודשים הבאים ביחס לשע"ח במועד הסמוך לפרסום הדוח (3.62 ש"ח לדולר)	שינוי בערך הדולרי של ההוצאות השקליות לפני השפעת גידור (מ' דולר)	שיעור הגידור מהחשיפה החזויה ל-12 החודשים הבאים	השינוי בערך הדולרי של ההוצאות השקליות אחרי גידור (מ' דולר)
10%	-50		-40
-10%	61	20%	49

בנוסף, ירידה או עליה של 10% בשער החליפין ליום 31 בדצמבר 2018 הייתה מביאה לעליה או ירידה בהתחייבויות השקליות בסך של כ-3.5 מיליון דולר.

ג. היבטי אחריות תאגידית וממשל תאגידי

ג1. תרומות וסיוע לקהילה

החברה מייחסת חשיבות רבה להענקת תרומות וסיוע לנזקקים ולקהילה. במסגרת פעילותה, תרמה החברה בשנת 2018 בכסף ובשווה כסף סכום של כ-1.7 מיליון דולר.

החברה שדרגה את מעמדה בדירוג מעלה לשנת 2017 למעמד פלטינה פלוס. המעורבות של החברה באה לידי ביטוי בעיקר בפעילויות הבאות:

1. אימוץ חיילי גדוד 202 בצה"ל במסגרת פרויקט "אמץ לוחם" של האגודה למען החייל.
2. 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 ובנוסף התנדבות שוטפת וקבועה בנחלת ערן.
3. לקט ישראל - בנוסף לתרומה כספית, החברה מקיימת התנדבות חוצת חברה במרכז הלוגיסטי של "לקט ישראל" ברעננה במסגרתה מגיעים עובדי החברה למיין עודפי מזון ובכך מסייעים להצלת מזון עבור נזקקים.
4. "קרן מנכ"ל" - סיוע בנקודות המועדון לצורך רכישת כרטיסי טיסה לעמותות שונות וילדים חולים ובמקרים פרטניים של חולים הזקוקים להמשך טיפולים מצילי חיים בחו"ל או חופשת הבראה.
5. פרויקט שגרירים - פעילות התנדבותית בהסברת ישראל בחו"ל על ידי אנשי צוות אוויר, טייסים ודיילים, בעת שהותם בחו"ל שמתקיים בהצלחה רבה בשיתוף משרד החוץ השגרירות הציונית והסוכנות היהודית.
6. "פנימיית נחלים" - שילוב נוער בעבודה בתחומי הלימוד שלהם (חשמל ומכניקה).
7. אימוץ בית הנוער קדימה של עמותת לשובע בסניף אור יהודה - הסעדת 120 ילדים בארוחת צהריים חמה מידי יום, שילובם בקייטנות אל על והתנדבות וסיוע שבועי בלימודיהם.
8. פרויקט "מעגלים לפסגה" של החברה למתנסים - התנדבות קבועה של אנשי החברה באימון פיזי ומנטאלי. מפגש דו שבועי עם בוגרים עם צרכים מיוחדים שמטרתו אימון והכנה לקראת טיפוס על הר בחו"ל.
9. פרויקט "אמץ ניצול" של הקרן לרווחה למען ניצולי שואה ואירוח ניצולי שואה בקמפוס לארוחות חג.
10. משלחת הומניטרית להודו - השנה השתתפה החברה לראשונה במשלחת הומניטרית להודו יחד עם המכללה למנהל. המשלחת עסקה בשיפוץ ולימוד והעניקה השראה למאות ילדים בבית ספר בכפר WADA.

בנוסף לכל אלו, החברה מקיימת פעילויות והתנדבויות עם למעלה מ-40 עמותות נוספות בתחומי החינוך, יזמות, אנשים עם צרכים מיוחדים, רווחה, נוער בסיכון, בעלי חיים, עמותות שמסייעות לכוחות הביטחון השונים ועמותות המעודדות ציונות ועלייה ארצה.

ג2. 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.

ג3. 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 הפנימים IIA.

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 בשיבתה מיום 21 באפריל 2009 ועל ידי דירקטוריון החברה בשיבתו 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 שנתיית.
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 2018 הושקעו כ-16,050 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
12,680	2,300	1,070	16,050

* כ- 70% משעות העבודה אודות פעילות החברה בחו"ל בוצעו 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 2018, הפיק המבקר הפנימי 38 דוחות ביקורת. דוחות הביקורת הוגשו ליו"ר הדירקטוריון, לחברי ועדת הביקורת ותגמול של הדירקטוריון ולמנכ"ל החברה.
- 10.3. בשנת 2018, התכנסה ועדת הביקורת ותגמול 14 פעמים לדיון בדוחות המבקר הפנימי, במועדים הבאים:
24.1, 18.2, 26.2, 18.3, 16.4, 24.5, 20.6, 27.6, 9.7, 12.8, 4.9, 31.10, 18.11, 30.12.
- 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 מטרות 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 2018 הינו 1,133 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		שירותי מס		סה"כ	
	שעות	אלפי דולר	שעות	אלפי דולר	שעות	אלפי דולר
שנת 2018	9,622	363	2,716	299	12,338	662
שנת 2017	9,105	385	1,442	157	10,547	542

שכר הטרחה אושר ע"י דירקטוריון החברה והינו סביר ומקובל בהתאם לאופי החברה והיקפי הפעילות שלה.

ג5. 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, כפי שאושרה על ידי אסיפת בעלי המניות של החברה ביום 1 בדצמבר 2016 ("מדיניות התגמול"), ראו דוח זימון אסיפה מיום 27 באוקטובר 2016 (מספר אסמכתא: 0068523-01-2016) אליו צורפה מדיניות התגמול.

ג6. תוכניות אכיפה פנימיות

תכנית אכיפה פנימית בתחום דיני ניירות ערך ודיני תאגידים

בשנת 2011, אישר דירקטוריון החברה, לאחר אישור ועדת ממשל תאגיד, את עיקרי תכנית האכיפה הפנימית בתחום דיני ניירות ערך ודיני תאגידים (להלן: "תכנית האכיפה הפנימית") ולפי המלצת המנכ"ל, מינה את היועץ המשפטי כממונה על האכיפה הפנימית בחברה בתחום זה (להלן: "הממונה"). תכנית האכיפה הפנימית מבטאת את הכרת החברה בחשיבות הציות לחוק על ידי עובדי החברה, מנהליה, חברי הדירקטוריון שלה ונותני שירותים רלוונטיים ומרכזת את מדיניות החברה בנושא מניעת הפרות והטיפול בהן, לרבות מדיניות להערכת נזקיהן של הפרות חוק ומניעת הישנותן. מטרתה של תכנית האכיפה הפנימית הינה להטמיע ולאכוף נורמות של שמירת הדין, כללי אתיקה וכללי התנהגות אחרים בקרב החברה, נושאי המשרה בה ועובדיה ולפיכך לוודא ציות של החברה ושל יחידים בה להוראות דיני ניירות ערך.

תכנית האכיפה כוללת אמצעים לזיהוי פנימי של הפרות וכשלים פוטנציאליים, אשר תפקידם בין היתר לאתר כשלים ולתקנם, לייעל תהליכי דיווח, לזהות ולטפל במקרים של ניגוד עניינים, למנוע דליפת מידע פנים מחוץ לחברה ולמנוע השפעה אסורה על מסחר במניות החברה. יובהר, כי תכנית אכיפה פנימית יעילה עשויה להוות כלי בידי המנכ"ל והדירקטוריון במסגרת ביצוע חובת הפיקוח המוטלת עליהם וכן עשויה להיזקק לזכות 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 2018, 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 יוזמות לבחינת יישום נהלי האכיפה.

הממונה נוהג להעביר לחברי ועדת ממשל תאגיד במסגרת דוח הממונה על האכיפה, תיאור של הפעולות שנקטו במהלך תקופת הדיווח במסגרת יישום והטמעת תוכנית האכיפה, סקירה של אירועי ציות והאמצעים שנקטו 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 (כיום – "דיני תחרות")

בשנת 2014, אישר דירקטוריון החברה תוכנית אכיפה פנימית בתחום ההגבלים העסקיים, אשר כוללת מתווה לפעולות מערך האכיפה הפנימית בחברה ונהלים מרכזיים בתחומי פעילותה של החברה ולפי המלצת המנכ"ל, מינה את היועץ המשפטי כממונה על האכיפה הפנימית בחברה בתחום זה. יישום ואימוץ תוכנית אכיפה אפקטיבית נועדו לתרום להגברת המודעות בקרב עובדים ומנהלים לדרישות חוק התחרות הכלכלית ולמדיניות האכיפה של רשות התחרות ובהתאם להקטנת החשיפה לתביעות כנגד החברה, עובדים ומנהלים, וכן מהווה מסגרת לשיתוף פעולה פורה בין רשות התחרות לבין החברה. בנוסף, יישום אפקטיבי של תוכנית האכיפה עשוי לעמוד לזכותם של נושאי המשרה במקרה של הטלת אחריות פלילית ובלבד והוכח, כי ננקטו על ידי החברה כל האמצעים הסבירים להבטחת שמירתו של חוק התחרות הכלכלית.

במסגרת הטמעת תוכנית האכיפה בתחום ההגבלים העסקיים, בוצעו בשנת 2018 הדרכות לעובדים ומנהלים בחברה בארץ ובחו"ל וכן נערכו ביקורות יזומות לבחינת יישום נהלי האכיפה.

תכנית אכיפה פנימית בנושא איסור מתן או קבלת שוחד ואיסור שחיתות

בחודש נובמבר 2018, אישר דירקטוריון החברה תכנית אכיפה פנימית בנושא איסור מתן או קבלת שוחד ואיסור שחיתות ומינה את סמנכ"לית משאבי אנוש ומינהל של החברה לממונה על האכיפה בתחום זה. תכנית האכיפה חלה על עובדי החברה ומנהליה בארץ ובחו"ל, על עובדים ומנהלים בחברות הבנות בארץ ובחו"ל וכן על צדדים שלישיים רלוונטיים. תכנית האכיפה משקפת את החשיבות הרבה שמייחסת החברה למילוי קפדני אחר הוראות החוק לעניין עבירות שוחד ושחיתות.

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. לפירוט אומדנים חשבונאיים מהותיים בהם עושה החברה שימוש, ראה ב"אור" ג' לדוחות הכספיים השנתיים ליום 31 בדצמבר 2018.

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 30 בספטמבר 2018, ליום 31 בדצמבר 2017, ליום 31 במרץ 2017 וליום 31 במרץ 2016.

בדוחות הכספיים ליום 30 בספטמבר 2018, העריכה החברה את שווי השימוש בסך של כ-1,403 מיליון דולר, סכום הגבוה בכ-545 מיליון דולר משווי השימוש אשר חושב לדוחות הכספיים השנתיים לשנת 2017 ("ההערכה הקודמת"), על בסיס ההנחות וההערכות שהיו בידי החברה באותה עת (מרץ 2018). העלייה בשווי השימוש הינה תוצאה של כניסת ארבעה מטוסים, מדגם 787-9 (שלושה בבעלות ואחד חכור) עד יום 30 בספטמבר 2018, וזאת מעבר לשני המטוסים החכורים מדגם זה אשר נכנסו לשירות בשנת 2017 ונכללו בהערכת השווי הקודמת, אשר הינם בעלי תקופת שירות ארוכה, כ-25 שנים, וזאת בהשוואה למטוסים מדגם 767 ו-747 שפעילותם בשירות החברה צפויה להסתיים בשנת 2019. בנוסף, מטוסי ה-787 הינם בעלי יעילות תפעולית רבה המשפיעה לחיוב על תרומתם. יצוין, כי במידה והחברה הייתה מביאה בחשבון, בחישוב תזרים המזומנים הצפוי לנבוע מצי מטוסיה, גם את תזרימי המזומנים בגין עשרת המטוסים מדגם 787 אשר טרם נכנסו לשירות נכון ליום 30 בספטמבר 2018, היה צפוי שווי השימוש להיות גבוה יותר. מנגד, שווי השימוש הושפע לרעה מירידה בתרומה של צי המטוסים הקיים למועד 31 בדצמבר 2017, בעיקר בשל עליית מחירי הדלק והחרפת התחרות, מעליה בשיעור ההיוון ומהתקצרות התקופה בה מטוסים אלו צפויים להניב מזומנים לחברה, עקב חלוף הזמן (חישוב שווי השימוש הינו לתקופת זמן סופית וסגורה).

להלן ריכוז העבודות שבוצעו לבחינת ירידת ערך של צי המטוסים בשיטת D.C.F (Discounted cash flow) בהתאם לתקן דיווח חשבונאי מס' 36 "ירידת ערך נכסים":

עבודה שבוצעה	מועד ההערכה	שווי השימוש של צי המטוסים	יתרת העלות המופחתת של צי המטוסים
בחינת ירידת ערך של צי המטוסים של החברה (27 מטוסים בבעלות בתוספת 10 מטוסים חכורים)	30.09.2018	1,403	1,268
בחינת ירידת ערך של צי המטוסים של החברה (26 מטוסים בבעלות בתוספת 14 מטוסים חכורים)	31.12.2017	858	844
בחינת ירידת ערך של צי המטוסים של החברה (28 מטוסים בבעלות בתוספת 10 מטוסים חכורים)	31.3.2017	1,048	936
בחינת ירידת ערך של צי המטוסים של החברה (29 מטוסים בבעלות בתוספת 10 מטוסים חכורים)	31.3.2016	1,380	994

הירידה בסכום בר ההשבה, בין שווי השימוש שחושב ליום 31 בדצמבר 2017 לעומת שווי השימוש שחושב ליום 31 במרץ 2017, נבעה בעיקר מירידה בתרומה של צי המטוסים, כתוצאה מהתגברות התחרות באותה תקופה,

מעליה במחיר הדלק הסיילוני 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 ליום 31 במרץ 2017. בנוסף לכך, היות והסכום בר ההשבה חושב על המטוסים הקיימים לאותו מועד, אשר בחלקם היו צפויים לצאת משירות זמן קצר יחסית לאחר ביצוע הערכת השווי הקודמת ובשים לב שנכון למועד ביצוע חישוב שווי השימוש ליום 31 בדצמבר 2017, נכנסו לשירות רק שני מטוסים מדגם 787-9, התקדמות 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.

להערכת השווי המלאה, ראה דוח רבעוני ליום 30 בספטמבר 2018 אשר פורסם ביום 21 בנובמבר 2018 (מס' אסמכתא. 2018-01-111447) ומצורף לדוח זה על דרך ההפניה.

ד3. סיכוני סייבר

בהתאם לעמדת רשות ניירות ערך מדווחת החברה, כי בשנת 2018 גדלה החשיפה שלה למתקפות סייבר ביחס לשנת 2017 וזאת היות שהחברה חוותה מתקפות סייבר במהלך שנת 2018. החברה ממשיכה את השקעתה במניעת מתקפות סייבר. יצוין, כי לאירועים האמורים לעיל לא הייתה השפעה מהותית על סעיפי הדוחות הכספיים.

ד4. הנושאים שאליהם מפנים רואי החשבון של החברה את תשומת הלב בחוות דעתם על הדוחות הכספיים

לפירוט החשיפה מתובענות ייצוגיות כנגד החברה וחשיפה של החברה לתובענות ייצוגיות אלו ראה ביאור 15.ב. לדוחות הכספיים.

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 2018 :
 2. נכון למועד הדוח, מחיר השוק של הדס"ל (לפני אגרות ומרווחי ספקים) המשוקלל בהתאם לשווקים בהם רוכשת החברה דס"ל, היה כ-161.5 סנט לגלון ואילו נכון למועד הסמוך לאישור הדוח מחיר זה הינו כ-195.0 סנט לגלון, עליה של כ-21%. יש לציין, כי ההוצאה עבור הדס"ל מהווה כ-24% 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. במועד הסמוך לפרסום הדוח, החברה מגודרת בהיקף של כ-57% ל-12 החודשים הקרובים וכ-28% לשנת 2020.
 3. במועד הסמוך לפרסום הדוח הכספי ירד שער הדולר מול השקל בכ-3.0% ביחס למועד 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 2019).

גונן אוסישקין - מנהל כללי

אלי דפס - יו"ר הדירקטוריון

12 במרץ, 2019

נספח א' לדוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד

הלוואות מהותיות של החברה ליום 31/12/2018

לוח סילוקין										
מאפייני המלווה	הלוואות בגין מטוסים	היקף ההלוואות (אלפי דולר)	יתרה בלתי מסולקת (אלפי דולר)	בטוחות	ריבית	תדירות פירעון קרן וריבית	היקף החזר (אלפי דולר)	יתרת בלון (אלפי דולר)	תאריך תחילת ההלוואות	תאריך פירעון סופי של ההלוואות
שוק ההון האמריקאי בערבות EXIM	737-900	188,894	109,211	4 מטוסים 737-900	קבועה- 2.45% - 2.623%	רבעוני	3,935	-	26/11/2013	25/06/2026
מוסד בנקאי זר	777-200	278,718	72,668	2 מטוסים 777-200	משתנה ליבור + מרווח - 0.01%-0.8%	רבעוני	4,337	59,299	23/07/2007	23/07/2019
מוסדות בנקאים זרים	787-9	135,000	125,250	מטוס 787-9	משתנה ליבור + מרווח - 1.5%-2.5%	רבעוני	3,250	-	01/03/2018	01/03/2030
מוסד בנקאי זר ומשקיעים יפניים	787-9	145,000	141,684	מטוס 787-9	משתנה ליבור + מרווח - 1%-2%	רבעוני	2,500	-	27/06/2018	30/06/2028
מוסד בנקאי זר בערבות UKEF	787-9	125,000	122,847	מטוס 787-9	משתנה ליבור + מרווח - 0%-1%	רבעוני	2,600	-	10/08/2018	10/08/2030

פרק ג

דוחות כספיים מאוחדים לשנת 2018

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוח תקופתי לשנת 2018

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוחות כספיים מאוחדים לשנת 2018

תוכן העניינים

ע מ ד

1-ג - 2-ג	דוחות רואי החשבון המבקרים
	הדוחות הכספיים:
3-ג - 4-ג	דוחות מאוחדים על המצב הכספי
5-ג	דוחות מאוחדים על הרווח והפסד
6-ג	דוחות מאוחדים על הרווח הכולל
7-ג - 9-ג	דוחות מאוחדים על השינויים בהון
10-ג - 11-ג	דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים
12-ג - 85-ג	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 9ב (ג) בתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970**

ביקורנו רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של חברת אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ מוגבל וחברות בנות (להלן "החברה") ליום 31 בדצמבר 2018. 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 עריכה וסגירה של דיווח כספי ובקרות כלליות על מערכות מידע; (2) בקרות על הכנסות נוסעים ממכירת כרטיסי טיסה; (3) בקרות על מועדון הנוסע המתמיד; (4) בקרות על רכוש קבוע - מטוסים, מנועים וחלפים; (5) בקרות על הוצאות דלק; (6) בקרות על הוצאות שכר לעובדים בישראל; (7) בקרות על הטבות לעובדים בישראל (כל 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 למונע או לגלות הצגה מוטעית. כמו כן, הסקת מסקנות לגבי העתיד על בסיס הערכת אפקטיביות נוכחית כלשהי חשופה לסיכון שבקרות תהפוכנה לבלתי מתאימות בגלל שינויים בנסיבות או שמידת הקיום של המדיניות או הנהלים תשתנה לרעה.

לדעתנו, בהתבסס על ביקורתנו, החברה קיימה באופן אפקטיבי, מכל הבחינות המהותיות, את רכיבי הבקרה המבוקרים ליום 31 בדצמבר 2018.

ביקורנו גם, בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, את הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לימים 31 בדצמבר 2018 ו-2017 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2018 והדוח שלנו, מיום 12 במרץ 2019, 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.

בריסמן אלמגור זהר ושות'
רואי חשבון
Member of Deloitte Touche Tohmatsu Limited

תל אביב, 12 במרץ, 2019

תל אביב - משרד ראשי

מרכז עוראלי 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 ניבני 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 אלות 12 פארק התעשייה עומר ת.ד. 1369 עומר, 8496500	משרד חיפה מעלה השחרור 5 ת.ד. 5648 חיפה, 3105502	משרד ירושלים קרית המדע 3 מנדל הר חוצבים ירושלים, 914510 ת.ח. 45396
טלפון: 073-3994455 פקס: 073-3994455 info-nazareth@deloitte.co.il	טלפון: 09-8922444 פקס: 09-8922440 info@deloitte.co.il	טלפון: 073-3994163 פקס: 03-9190372 info@deloitte.co.il	טלפון: 08-6375676 פקס: 08-6371628 info-elat@deloitte.co.il	טלפון: 08-6909500 פקס: 08-6909600 info-beersheva@deloitte.co.il	טלפון: 04-8607333 פקס: 04-8672528 info-haifa@deloitte.co.il	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 המצורפים של חברת אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל (להלן - "החברה") לימים 31 בדצמבר 2018 ו-2017 ואת הדוחות המאוחדים על הרווח והפסד, הרווח הכולל, השינויים בהון ותזרימי המזומנים לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2018. 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-0.4% מכלל הנכסים המאוחדים לימים 31 בדצמבר 2018 ו-2017, והכנסותיהן הכלולות באיחוד מהוות כ-0.9%, כ-1.1% וכ-1% מכלל ההכנסות המאוחדות לשנים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2018, 2017 ו-2016, בהתאמה. כמו-כן, לא ביקרנו את הדוחות הכספיים של חברה כלולה על בסיס השווי המאזני, אשר ההשקעה בה לימים 31 בדצמבר 2018 ו-2017 הסתכמה לסך של-15,492 אלפי דולר וכ-16,508 אלפי דולר בהתאמה, והחלק בתוצאותיה לשנים שהסתיימו בימים 31 בדצמבר 2018, 2017 ו-2016 הסתכם לסך של כ-820 אלפי דולר, כ-944 אלפי דולר וכ-1,646 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 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 שישמשו ושל האומדנים המשמעותיים שנעשו על ידי הדירקטוריון והנהלה של החברה וכן הערכת גאומות 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 2018 ו-2017 ואת תוצאות פעולותיהן, השינויים בהון ותזרימי המזומנים שלהן לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2018 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 2018, והדוח שלנו מיום 12 במרץ 2019 כלל חוות דעת בלתי מסויגת על קיומם של אותם רכיבים באופן אפקטיבי.

בריטמן אלמגור זהר ושות'
רואי חשבון

Member of Deloitte Touche Tohmatsu Limited

תל-אביב, 12 במרץ, 2019

תל אביב - משרד ראשי

מרכז עוראלי ו תל אביב, 6701101, ת.ד. 16593 תל אביב 6116402 | טלפון: 03-6085555 | פקס: 03-6094022 | info@deloitte.co.il

משרד ירושלים	משרד חיפה	משרד באר שבע	משרד אילת	משרד פתח תקווה	משרד נתניה	משרד נצרת
קרית המדע 3 מגדל הר חוצבים ירושלים, 914510 ת.ח. 45396	מעלה השחרור 5 ת.ד. 5648 חיפה, 3105502	אלומות 12 פארק התעשייה עומר ת.ד. 1369 עומר, 8496500	המרכז העירוני ת.ד. 583 אילת, 8810402	הטיבים 7 ת.ד. 6712 פתח תקווה, 4959368	Seker - Deloitte ניבוי ישראל 7 ת.ד. 8458 נתניה, 4250407	מרכז אבן עזר 9 נצרת, 16100
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-elat@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****נכסים****נכסים שוטפים**

מזומנים ושווי מזומנים
פיקדונות לזמן קצר
לקוחות וחייבים אחרים
מכשירים פיננסיים נגזרים
הוצאות מראש
מלאי

סה"כ נכסים שוטפים**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**

ליום 31 בדצמבר		ביאור
2017	2018	
אלפי דולר	אלפי דולר	
239,347	193,097	3
46,397	13,156	4
182,414	170,332	5
12,919	895	18
22,687	22,896	6
14,662	16,215	7
518,426	416,591	
24,824	26,781	4
23,754	21,483	8
1,199,748	1,568,364	9
5,366	795	18
7,732	7,141	6
71,558	67,865	14
1,332,982	1,692,429	
1,851,408	2,109,020	

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
2017	2018	
אלפי דולר	אלפי דולר	

התחייבויות והון**התחייבויות שוטפות**

195,924	293,164	13
176,173	159,089	
68,073	101,667	11
39,006	18,553	15
-	22,030	18
114,856	109,327	14
362,326	310,765	12
956,358	1,014,595	

אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות
מפקים ונותני שירותים
זכאים ויתרות זכות
הפרשות
מכשירים פיננסיים נגזרים
התחייבויות בגין הטבות לעובדים
הכנסות מראש

סה"כ התחייבויות שוטפות**התחייבויות לא שוטפות**

402,059	658,321	13
87,235	78,994	14
-	10,747	18
5,736	12,883	11
87,233	71,746	16
34,597	32,296	12
616,860	864,987	

הלוואות מתאגידים בנקאיים ואחרים
התחייבויות בגין הטבות לעובדים
מכשירים פיננסיים נגזרים
יתרות זכות לזמן ארוך
התחייבות מסים נדחים
הכנסות מראש

סה"כ התחייבויות לא שוטפות**סה"כ ההתחייבויות**

1,573,218	1,879,582	

הון

155,012	155,012	17
277,571	242,808	
(154,599)	(169,220)	
277,984	228,600	
206	838	
278,190	229,438	
1,851,408	2,109,020	

הון מניות
פרמיה וקרנות הון
יתרת הפסד
סה"כ הון המיוחס לבעלים של החברה
זכויות שאינן מקנות שליטה

סה"כ הון**סה"כ התחייבויות והון**

דגנית פלטי - סמנכ"ל כספים

גון אוסישקין - מנכ"ל

אלי דפס - יו"ר הדירקטוריון

תאריך אישור הדוחות הכספיים: נתב"ג, 12 במרץ, 2019.
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	
2016	2017	2018		
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר		
2,038,428	2,096,998	2,141,993	19.א.	הכנסות מהפעלה
(1,638,417)	(1,748,660)	(1,859,794)	19.ב.	הוצאות הפעלה
400,011	348,338	282,199		רווח גולמי
(192,565)	(209,096)	(214,984)	19.ג.	הוצאות מכירה
(98,799)	(113,536)	(118,536)	19.ד.	הוצאות הנהלה וכלליות
1,959	3,271	14,001	19.ה.	הכנסות אחרות, נטו
(289,405)	(319,361)	(319,519)		
110,606	28,977	(37,320)		רווח (הפסד) מפעולות רגילות
(24,210)	(23,985)	(31,954)	19.ו.	הוצאות מימון
1,083	3,483	3,201	19.ז.	הכנסות מימון
(23,127)	(20,502)	(28,753)		הוצאות מימון, נטו
5,981	243	(1,675)		חלק החברה ברווחי (הפסדי) חברות כלולות ושערוך אופציות בגין
93,460	8,718	(67,748)		רווח (הפסד) לפני מסים על ההכנסה
(12,766)	(3,048)	15,581	16	הטבת מס (מסים על ההכנסה)
80,694	5,670	(52,167)		רווח (הפסד) נקי לשנה
0.16	0.01	(0.11)		רווח למניה רגילה אחת בת 1 ש"ח ע.ג. (בדולר):
				רווח (הפסד) למניה בסיסי ומדולל
				הממוצע המשוקלל של מספר המניות (באלפים) ששימש בחישוב רווח למניה:
495,719	495,719	495,719		בסיסי ומדולל

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

2016	2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
80,694	5,670	(52,167)
(9,603)	(1,879)	2,888
408	1,767	(1,146)
48,018	(3,662)	(37,235)
-	177	(1,109)
38,823	(3,597)	(36,602)
119,517	2,073	(88,769)

רווח (הפסד) לשנה

רווח כולל אחר:

סכומים אשר לא יסווגו בעתיד לרווח או הפסד:

רווח (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 (הפסד) בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן, נטו ממס

רווח (הפסד) כולל אחר לשנה

סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה

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 2018

הון מניות אלפי דולר	פרמיה על מניות אלפי דולר	קרנות הון אתרות אלפי דולר	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן אלפי דולר	קרן הון בגין הפרשי תרגום של פעילויות חוץ אלפי דולר	קרן הון מדידות מחדש של ההתחייבו ת נטו בגין הטבה מוגדרת אלפי דולר	יתרת רווח (הפסד) המיוחס לבעלים של החברה האם אלפי דולר	זכויות שאין מקנות שליטה אלפי דולר	סה"כ אלפי דולר
155,012	35,554	238,911	13,802	177	1,192	(12,065)	206	278,190
-	-	-	-	-	-	37,517	-	37,517
155,012	35,554	238,911	13,802	177	1,192	(117,082)	206	315,707
-	-	-	-	-	-	(52,138)	(29)	(52,167)
-	-	-	(37,235)	(1,109)	(1,146)	-	-	(36,602)
-	-	-	(37,235)	(1,109)	(1,146)	(52,138)	(29)	(88,769)
-	-	1,839	-	-	-	-	661	2,500
155,012	35,554	240,750	(23,433)	(932)	46	(169,220)	838	229,438

יתרה ליום 1 בינואר 2018
השפעה מצטברת בגין יישום תקן
דיווח כספי בינלאומי IFRS 15 (ראה ביאור 2 ד)
יתרה ליום 1 בינואר 2018 לאחר השפעה
מצטברת בגין יישום תקן דיווח כספי בינלאומי
IFRS 15
הפסד לשנה
רווח (הפסד) כולל אחר

סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה

הנפקת מניות בחברת בת ראה ביאור א.21 א (6)

סה"כ הון ליום 31 בדצמבר 2018

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 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 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	1,767	-	-	(3,597)
-	-	-	(3,662)	177	1,767	5,676	(6)	2,073
-	-	1,789	-	-	-	-	212	2,001
-	-	-	-	-	-	(9,935)	-	(9,935)
155,012	35,554	238,911	13,802	177	1,192	(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

דיבידנד ששולם

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 שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2016

הון מניות	פרמיה על מניות	קרן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר	קרן הון בגין גידור תזרימי מחזמים	קרן הון בגין הפרשי תרגום של פעילויות חוץ	קרן הון 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
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

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

2016	2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר

80,694	5,670	(52,167)
162,146	278,300	143,396

242,840	283,970	91,229

תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת

רווח (הפסד) לשנה

התאמות הדרושות כדי להציג את תזרימי המזומנים מפעילות שוטפת - נספח א'

מזומנים שנבעו מפעילות שוטפת, נטו

תזרימי מזומנים לפעילות השקעה

רכישות רכוש קבוע (כולל תשלומים על חשבון מטוסים ושיפוצי מנוע כלליים)

תמורה ממימוש רכוש קבוע

השקעה ברכוש לא מוחשי

שינוי בפקדונות

תמורה ממכירה של חברות כלולות והשקעות במיזמים הנמדדים בשווי הוגן

מזומנים ששימשו לפעילות השקעה, נטו

(159,835)	(179,264)	(512,815)

16,071	5,271	10,548

(12,926)	(16,461)	(13,360)

41,735	(17,731)	29,485

2,078	-	(830)

(112,877)	(208,185)	(486,972)

תזרימי מזומנים מ(ל)פעילות 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

(367)	-	(11,514)

158,137	74,250	550,089

(185,315)	(95,045)	(189,037)

(149)	7,874	311

-	2,000	2,500

(33,401)	(9,935)	-

(61,095)	(20,856)	352,349

מזומנים שנבעו (ששימשו) מ/לפעילות מימון, נטו

(780)	3,662	(2,856)

השפעת השינויים בשערי חליפין על יתרות מזומנים המוחזקות במטבע חוץ

68,088	58,591	(46,250)

עליה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים

112,668	180,756	239,347

יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת השנה

180,756	239,347	193,097

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

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר

2016	2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר

נספח א' - התאמות הדרושות להצגת תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת:

הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:

175,924	167,727	152,852	פחת והפחתות (כולל גרועות אביזרים, רכבים שיצאו משימוש ותצורות ציוד מתכלה)
12,078	1,733	(15,967)	מסים נדחים, נטו
(8,807)	39,797	(25,289)	עליה (ירידה) בהתחייבויות בשל הטבות לעובדים ובהפרשות
(1,680)	(3,998)	(7,664)	רווח הון מממשות רכוש קבוע, נטו
851	(130)	(523)	שינוי בנגזרים (שאינו דרך רווח כולל אחר)
780	(3,662)	2,856	הוצאות (הכנסות) מהפרשי שער בגין מזומנים ושווי מזומנים
(1,263)	-	-	רווח מפירעון מוקדם של הלוואה
(1,164)	-	-	רווח הון ממכירת השקעה בחברה כלולה
(5,244)	1,708	2,198	שינויים אחרים

שינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות:

(12,249)	(12,953)	10,627	ירידה (עליה) בלקוחות וחייבים אחרים
(1,964)	(4,245)	(1,098)	עליה בהוצאות מראש
(1,845)	3,678	(1,553)	ירידה (עליה) במלאי
(13,034)	46,813	33,573	עליה (ירידה) בספקים וזכאים
19,763	41,832	(6,616)	עליה (ירידה) בהכנסות מראש

162,146	278,300	143,396

נספח ב' - תשלום ריבית ותקבול ריבית, מסים ששולמו ודיבידנדים שנתקבלו

והמסווגים בתזרימי מזומנים מפעילות שוטפת: ¹

17,338	19,139	25,079	תשלומי ריבית
1,095	2,100	3,278	תקבולי ריבית
372	493	945	תשלומי מס - מקדמות בגין הוצאות עודפות
682	1,138	741	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.

ביאור 1 - כללי

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ פועלת בעיקר בהובלה אווירית של נוסעים ומטען, בין ישראל למדינות חוץ. בנוסף, עוסקת החברה במתן שירותי שינוע ותחזוקה בנמל האם שלה, במכירת מוצרים פטורים ממכס, ובאמצעות חברות מוחזקות - בפעילויות נלוות, שהעיקריות שבהן הן ייצור ואספקת מזון למטוסים וניהול מספר סוכנויות נסיעות בחו"ל.

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 ומידיים, החברה לא צרפה לדוחות כספיים אלו מידע כספי נפרד לפי תקנה 9.ג. לתקנות אלה, לאור ההשפעה הזניחה שיש לדוחות הכספיים של החברות המוחזקות על הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה. אמות המידה ששימשו את החברה בקביעתה זו הינן היקף הנתונים של החברות הבנות מתוך סך הנכסים, ההכנסות, ההפסד ותזרים המזומנים של החברה מפעילות שוטפת (פחות מ-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 מהותיים 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.

ביאור 2 - הבסיס לעריכת הדוחות הכספיים (המשך)

ג. שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים: (המשך)

(2) הפרשות והתחייבויות תלויות:

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 יידרש לסילוק המחויבות. תוצאות ההליכים עלולות להיות שונות מהערכות הנהלת החברה ובכך להשפיע באופן מהותי על מצבה הכספי ועל תוצאות פעולותיה של החברה.

לפירוט ההפרשות וההתחייבויות התלויות ליום 31 בדצמבר 2018, 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. 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 השיורי. כאמור בביאור 9 להלן, אומדן אורך החיים השימושיים של מטוסי החברה ומנועיה, וכן ערכי השייר שלהם, נקבעים בהתאם לתכניות ההנהלה והערכותיה לגבי אופן השימוש בצי המטוסים וכן בהתאם להערכות שוק בדבר סכומי המכירה של הציוד בעת הוצאתו משירות, בין היתר על בסיס מחירי מטוסים המפורסמים מעת לעת.

שינויים בפועל ביתרת אורך החיים השימושיים ו/או בערך השייר עשויים להביא לשינויים מהותיים בשיעורי הפחת ובהוצאות הפחת של החברה. ראה ביאור 9 ב. (1).

(5) בחינה לירידת ערך:

כאמור בביאור 9 להלן, כאשר נדרשת החברה להעריך את שווי השימוש, אומדת החברה את תזרימי המזומנים העתידיים הצפויים לנבוע משימוש מתמשך במטוסי החברה וממימושם בתום תקופת השימוש, ומנכה אותם לערכם הנוכחי, תוך שימוש בשיעור היוון המשקף את הסיכון התפעולי של ציי המטוסים המבוסס על שיעור היוון המשוקלל של החברה. בהתאם למדיניות החשבונאית של החברה, הערכת שווי השימוש, מבוצעת עבור מטוסיה הקיימים של החברה, נכון לתאריך הדיווח אשר ביחס אליו מבוצעת ההערכה.

לגבי ההנחות העיקריות אשר שימשו בהערכת שווי השימוש, ראה ביאור 9 ב. (3). שינויים מהותיים בהנחות אלו, או בחלקן, עלולים להשפיע על שווי השימוש כאמור.

(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.

ביאור 2 - הבסיס לעריכת הדוחות הכספיים (המשך)

ד. תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 15 - "הכנסות מחוזים עם לקוחות" (להלן - "התקן החדש"):

התקן החדש, אשר מחייב לגבי תקופות דיווח שנתיים המתחילות ביום 1 לינואר לשנת 2018 ואילך, 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). להלן מתוארים השינויים העיקריים במדיניות החשבונאית בהכרה בהכנסה של החברה כתוצאה מיישום התקן החדש:

(1) הכנסות בגין אי מימוש כרטיסי טיסה

בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי IAS 18 (להלן - "התקן הישן"), בעבר הייתה מכירה החברה בהכנסות בגין כרטיסי טיסה שלא מומשו במועד בו צפתה החברה, על סמך ניסיון העבר, כי הסיכוי למימושם הוא קלוש. בהתאם לתקן החדש, החברה מכירה בהכנסה זו על פני תקופה באופן יחסי לכרטיסי הטיסה שנצלו, החל ממועד המכירה. משמעות השינוי הינו הקדמת ההכרה בהכנסה בגין כרטיסי טיסה אשר לא צפויים להיות מנוצלים.

(2) פיצויים ללקוחות

בהתאם לתקן החדש, פיצויים ללקוחות שניתנו עבור אי מתן שירות כמתחייב בחוזה המקורי (לדוגמה ביטול/עיכוב טיסה), מוכרות כקיטון הכנסה, בעוד שעל פי התקן הישן, היו מוכרים פיצויים אלה כהוצאה. סכום קיטון ההכנסה מבוסס 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 כרטיס הטיסה המקורי לכרטיס הפיצוי בעת ייחוס העלויות.

(3) עלויות עסקה:

בהתאם לתקן הישן, עמלות המשולמות לסוכנים, הוכרו כהוצאות מראש במועד התהוותן, והופחתו לרווח והפסד במועד ההטסה. כמו כן, בהתאם לתקן הישן, עמלות בגין כרטיסי אשראי לא טופלו כעלויות עסקה ועל כן הוכרו כהוצאה מידית. בהתאם לתקן החדש, ולאור העובדה שהחברה החליטה שלא ליישם את ההקלה לפיה ניתן להכיר בעלויות עסקה כהוצאה מידית, עמלות כרטיסי אשראי מטופלות כעלויות עסקה, דהיינו נדחות ומוכרות כהוצאה במועד ההטסה ולא במועד התשלום, וכן עמלות הסוכנים ממשיכות להיות מוכרות כהוצאה במועד ההטסה בלבד (ללא שינוי). עוד יצוין, כי עלויות בגין מערכת ההפצה לא מהוות עלויות עסקה ועל כן ממשיכות להיות מוכרות כהוצאה מידית.

בנוסף, עמלות סוכנים אשר יוחסו תחת התקן הישן להתחייבות בגין נקודות מועדון הנוסע המתמיד ועל כן הוכרו כעלויות נדחות (נכס), מיוחסות בהתאם לתקן החדש למחויבות הביצוע המקורית, דהיינו, ההטסה המקורית, ולאור זאת לא מוקצות להתחייבות מועדון הנוסע המתמיד.

(4) הכנסות "אינטרליין":

מדובר בשירות הנמכר על ידי החברה, אך מבוצע על ידי חברות תעופה אחרות (לדוגמה: טיסות). בהתאם לתקן הישן, הכנסות אינטרליין הוצגו בנטו, כלומר החברה גבתה את התקבולים הנובעים מכלל העסקה, העבירה לחברת התעופה האחרת את חלקה, ורשמה 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, אין שינוי באופן רישום ההכנסות מהטסת נוסעים. מאידך, הכנסות מהטסת מטענים אשר הוצגו גם הן ע"פ התקן הישן בנטו, מוכרות עתה בברוטו, כלומר המכירה ללקוח מוכרת כהכנסה בסכומה המלא ואילו התשלום לחברת התעופה האחרת מוכר כהוצאה, מכיוון שבמקרה אלה בתחום המטענים (להבדיל מתחום הטסת הנוסעים), מהווה החברה ספק עיקרי גם עבור קטעי טיסה המבוצעים על ידי חברות תעופה אחרות.

ביאור 2 - הבסיס לעריכת הדוחות הכספיים (המשך)

ד. תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 15 - "הכנסות מחוזים עם לקוחות" (להלן - "התקן החדש"): (המשך)

להלן סיכום ההשפעה הכמותית כתוצאה מיישום התקן החדש בדרך של זקיפת השפעתו המצטברת בגין תקופות העבר ליתרת הפתיחה של העודפים, ללא תיקון מספרי השוואה, בהתאם להוראות המעבר אשר נבחרו על ידי החברה, וכל זאת ליום 1 בינואר 2018.

סך הגידול (קיטון) בהון החברה	התחייבות (נכס) עפ"י IFRS 15 מיליוני דולר	התחייבות (נכס) עפ"י IAS 18	סעיף מושפע
47.2	246.0	293.2	הכנסות מראש ממכירת כרטיסי טיסה (1)
(1.5)	(15.0)	(16.5)	הוצאות מראש בגין עמלות סוכנים וכרטיסי אשראי (2)
3.0	65.1	68.1	זכאים ויתרות זכות לזמן קצר
48.7			סה"כ קיטון התחייבויות, נטו
(11.2)			השפעת מס
37.5			סה"כ השפעה חיובית נטו על ההון

(1) הקיטון ביתרת ההכנסות מראש ממכירת כרטיסי טיסה נובע מהכרה בהכנסה בגין אי מימוש כרטיסי טיסה, בהתאם לקצב המימוש של כרטיסי הטיסה המנוצלים, חלף הכרה בהכנסה במועד פקיעת התוקף שלהם. לפרטים נוספים ראה ביאור ד.2 (1) לעיל.

(2) הקיטון בנכס נובע מקיטון ביתרת ההוצאות מראש בגין עמלות סוכנים, אשר מיוחסת ליתרת ההכנסות מראש אשר הוקטנה כתוצאה מהאמור בסעיף ד.2 (3) לעיל.

השפעת יישום התקן החדש על הדוח על הרווח והפסד של החברה:

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2018 מיליוני דולר	סעיף
(10.7)	קיטון בהכנסות נוסעים (פיצוי ללקוחות, ראה לעיל)
5.4	גידול בהכנסות מטען (ראה ביאור ד.2 (4) לדוחות הכספיים השנתיים)
(5.3)	סה"כ השפעה על ההכנסות
10.7	קיטון בהוצאות הפעלה אחרות
(5.4)	גידול בהוצאות בגין שירותים (במסגרת הוצאות ההפעלה)
5.3	סה"כ השפעה על הוצאות ההפעלה
-	סה"כ השפעה על הרווח והפסד

לחברה לא קיימות אמות מידה פיננסיות אשר העמידה בהן מושפעת מיישום התקן החדש, וכן אין ליישום התקן החדש השפעה על התקשרויות כלשהן של החברה.

ביאור 2 - הבסיס לעריכת הדוחות הכספיים (המשך)

ה. תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16 - "חכירות" (להלן: "התקן"):

(1) כללי:

התקן החדש שייכנס לתוקף החל מיום 1 בינואר 2019, מבטל את תקן חשבונאות בינלאומי 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, על מצבת ההתחייבויות 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 להלן, וצפויים להיכנס לשירות על ידי החברה במהלך שנת 2019. כמו כן, מכוח ההקלות המנויות בהוראות המעבר של התקן לא הובאו בחשבון חכירות אשר תסתיימנה במהלך שנת 2019.

סך גידול/ (קטון) בהון החברה	נכס בגין זכות שימוש מיליוני דולר	התחייבות בגין חכירה	סוג החכירות
			ליום 1 בינואר 2019:
(4)	425	429	מטוסים מדגמי בואינג 787
(2)	69	71	מטוסים מדגמי בואינג 737-800
(16)	130	146	נכסי נדל"ן בארץ ובחו"ל (לרבות "קמפוס אל על")
(4)	(3.8)	0.2	אחרים וביטול יתרות מיצוע
(26)	620.2	646.2	סה"כ
6			השפעת מס נדחה
(20)			סה"כ קטון בהון החברה
			ליום 31 בדצמבר 2019:
	887	906	מטוסים מדגמי בואינג 787
	49	51	מטוסים מדגמי בואינג 737-800
	114	133	נכסי נדל"ן בארץ ובחו"ל (לרבות "קמפוס אל על")
	(3.8)	0.2	אחרים
	1,046.2	1,090.2	סה"כ

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 ההשפעות החזויות של יישום התקן על הרווח והפסד ותזרימי המזומנים לשנת 2019 מיליוני דולר

סה"כ	אחרים	נכסי מד"ן בארץ ובחו"ל (לרבות קמפוס אלעל)	מטוסים מדגם בואינג 787	מטוסים מדגם בואינג 737-800	
129	2	22	82	23	קיטון בהוצאות חכירה IAS 17
(102)	(2)	(17)	(63)	(20)	גידול בהוצאות פחת IFRS 16
27	-	5	19	3	סה"כ גידול ברווח התפעולי
(45)	-	(9)	(33)	(3)	גידול בהוצאות מימון IFRS 16
(18)	-	(4)	(14)	-	סה"כ קיטון ברווח לפני מס
84	2	13	49	20	גידול בתזרימי מזומנים מפעילות שוטפת

* הסכומים כמפורט לעיל אשר הביאו לגידול מפעילות שוטפת, יזקפו כקיטון תזרימי המזומנים מפעילות מימון.

(4) מידע נוסף:

- שיעורי ההיוון ששימשו לצורך התחשיבים לעיל, עבור חכירות אשר קיימות ליום 1 בינואר 2019, מבוססים על מחיר החוב התוספתי התיאורטי של החוכר (מחיר המימון הרעיוני ברכישת זכות השימוש בנכס מהמחכיר באשראי מלא), וזאת נכון למועד היישום לראשונה, כתלות בסכום החכירה, משך החיים הממוצע שלה וטיב הנכס החכור. לגבי מטוסים אשר מועד תחילת החכירה שלהם הינו לאחר 1 בינואר 2019, מחושב שיעור ההיוון על פי שיעור הריבית הגלום בחכירה (שיעור התשואה הפנימי החזוי של המחכיר מעסקת החכירה). טווח שיעורי ההיוון עבור המטוסים הינו בין 4% ל-5.25% וטווח שיעורי ההיוון עבור הנד"ל הינו בין 6.65% ל-8.25%.
- החברה 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.
- בהתאם להקלות המנויות בתקן החברה בחרה שלא להכיר בהתחייבויות ובנכסים בגין חכירות אשר אורכן (או יתרת אורכן) החל מיום 1 בינואר 2019 אינו עולה על שנה. כמו כן, חכירות בעלות ערך נמוך, בהתאם למדיניות החברה לעניין זה, לא הובאו בחשבון גם כן.
- לחברה לא קיימות אמות מידה פיננסיות אשר עמידה בהן עשויה להיות מושפעת מיישום התקן, וכן לא צפוי, כי תהיה ליישום התקן השפעה על התקשרויות כאלו ואחרות של החברה.
- לעניין השפעת התקן על תגמולים לנושאי משרה. לפי מדיניות התגמול של החברה, הרווח השנתי הנקי של החברה (לפני מס) הינו פרמטר משמעותי בקביעת המענק השנתי של נושאי משרה: סכום מינימלי של רווח נקי מהווה תנאי סף להענקת מענק שנתי ולקבלת תגמול נדחה לטווח ארוך לכל נושאי המשרה וכן המענק השנתי של המנכ"ל והיו"ר נקבע כשיעור מהרווח כאמור (ראו ביאור 22 להלן). היות וכמתואר לעיל, יישום התקן החדש צפוי להביא לקיטון הרווח לפני מס בהשוואה למצב אילולא היה מיושם, עשוי הדבר להשפיע על הקטנת המענקים השנתיים לנושאי משרה ו/או על אי עמידה בתנאי הסף למענקים. בהקשר זה יצוין כי לפי מדיניות התגמול ועדת ביקורת ותגמול רשאית לנטרל השלכות על התוצאות הכספיות של החברה שינבעו משינויים חשבונאיים, כאשר בהתאם להוראות הסעיף הנ"ל, הדיון בנושא זה יתקיים בתום שנה רלוונטית.
- לעניין ביאור חכירות, לרבות דמי החכירה המינימליים העתידיים הצפויים להיות משולמים על ידי החברה ראה ביאור 10 ג.

ביאור 3 - מזומנים ושווי מזומנים

מזומנים ושווי מזומנים כוללים פיקדונות הניתנים למשיכה מיידיית 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	
2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר
46,612	45,936
192,735	147,161
239,347	193,097

מזומנים ויתרות בבנקים
שווי מזומנים
סה"כ מזומנים ושווי מזומנים

ביאור 4 - פיקדונות

ההרכב:

ליום 31 בדצמבר	
2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר
35,000	-
9,427	8,740
1,766	4,287
204	129
46,397	13,156
1,874	1,860
3,828	4,122
19,122	20,799
24,824	26,781

פיקדונות לזמן קצר
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 ג.14.(2).

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, רושמת החברה הפרשה לחוב מסופק. ההפרשה מחושבת באופן ספציפי (החברה לא מבצעת הפרשה כללית מטעמי מהותיות. אי לכך, לא היתה השפעה מהותית ליישום ביום 1 בינואר 2018, של החלק האחרון של תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 9, "מכשירים פיננסיים", הדן בנושא ירידות ערך של נכסים פיננסיים). כאשר מעריכה החברה, כי החובות אינם ברי-גבייה באופן סופי, נמחק החוב כנגד ההפרשה.

ב. ההרכב:

ליום 31 בדצמבר	
2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר
105,263	85,109
33,571	37,540
138,834	122,649
(5,654)	(5,362)
133,180	117,287
49,234	53,045
182,414	170,332

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

(1) תקופת האשראי הממוצעת במתן שירותי החברה הינה כ-25 ימים (בשנת 2017: כ-27 ימים).

(2) תקופת החוב הממוצעת של חובות לקוחות שתאריך פירעונם חלף ליום 31 בדצמבר 2018 היא כ-66 ימים (ליום 31 בדצמבר 2017: כ-56 ימים).

(3) לקוחות החברה כוללים מספר סוגי לקוחות בארץ ובעולם: סוכני IATA (ארגון חברות התעופה הבינלאומי - להלן - "יאט"א"), אשר משלמים באמצעות מערכת הסליקה הבנקאית של יאט"א ולקוחות עסקיים. יצוין, כי לקוחות פרטיים רוכשים כרטיסים באמצעות תשלום במזומן או כרטיס אשראי. איכות האשראי של סוכני יאט"א נקבעת בהתאם לפרמטרים של מערכת הסליקה הבנקאית של יאט"א (BSP לגבי סוכני נוסעים 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 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 המחולק לענפים ואזורים גיאוגרפיים שונים, וכן לאור תקופת האשראי הקצרה יחסית.

ביאור 5 - לקוחות וחייבים אחרים (המשך)

ג. גיול חובות הלקוחות:

ליום 31 בדצמבר	
2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר
124,775	107,605
6,846	7,227
7,213	7,817
138,834	122,649
(5,654)	(5,362)
133,180	117,287

אינם בפיגור
בפיגור עד 90 ימים
בפיגור מעל 90 ימים
סך הכל
בניכוי הפרשה לחובות מסופקים (רובם מעל 90 ימים)
סך הכל לסוף שנה

ד. תנועה בהפרשה לחובות מסופקים:

ליום 31 בדצמבר	
2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר
5,630	5,654
1,010	295
(986)	(587)
5,654	5,362

יתרה לתחילת השנה
הפסד מירידת ערך בגין לקוחות, נטו
סכומים שנמחקו
יתרה לסוף השנה

ה. חייבים אחרים:

ליום 31 בדצמבר	
2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר
15,510	13,678
12,988	15,908
8,564	8,679
12,172	14,780
49,234	53,045

מוסדות ממשלתיים
חייבים בגין שיפוע מנועים חכורים
מקדמות בגין עודפות
חייבים אחרים

ביאור 6 - הוצאות מראש

הוצאות מראש כוללות, בין היתר, עמלות לסוכנים ועמלות בגין כרטיסי אשראי המיוחסות להכנסות שטרם הוכרו, אשר תזקפנה כהוצאות מכירה בדוח רווח והפסד, במקביל להכרה בהכנסות מהטיסות בגין שולמו העמלות.

לעניין תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 15, ראה ביאור ד.2. לעיל.

ליום 31 בדצמבר	
2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר
13,672	11,981
-	2,671
1,902	-
7,113	8,244
<u>22,687</u>	<u>22,896</u>

שוטפות:

עמלות לסוכנים

עמלות בגין כרטיסי אשראי

עמלות שיוחסו לנקודות מועדון הנוסע המתמיד

אחרות

לא שוטפות:

חכירת מטוסים

עמלות בגין נקודות מועדון הנוסע המתמיד

6,797	7,141
935	-
<u>7,732</u>	<u>7,141</u>

ביאור 7 - מלאי

ההרכב:

ליום 31 בדצמבר	
2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר
6,141	6,763
5,079	5,813
1,324	1,216
2,118	2,423
<u>14,662</u>	<u>16,215</u>

דלק סילוני לתצרוכת

חומרים ומצרכי מזון

כימיקלים

מוצרי דיוטי פרי

ביאור 8 - השקעות לזמן ארוך

א. ההרכב:

ליום 31 בדצמבר	
2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר
23,084	19,575
670	1,908
23,754	21,483

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, מובאות בחשבון זכויות הצבעה פוטנציאליות, הניתנות למימוש או להמרה באופן מיידי למניות הישות המוחזקת. 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	
2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר
16,506	15,492
6,561	4,066
17	17
23,084	19,575

ממ"ן בגין מניות
 ממ"ן בגין אופציות
 אחרות
 סה"כ

ג. השקעות בשווי הוגן:

נכון ליום 31 בדצמבר 2018, 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).

ביאור 9 - מטוסים, ציוד טיסה, רכוש קבוע אחר ורכוש בלתי מוחשי

א. הרכב הרכוש הקבוע:

הרכוש הקבוע של החברה כולל בעיקר את מטוסי החברה וציוד הטיסה שלה (כגון מנועים, לרבות חזרביים, חלפים, אביזרים וכיו"ב) כמפורט להלן. 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.

(1) הרכב העלות המופחתת בדוח על המצב הכספי:

ליום 31 בדצמבר	
2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר
1,106,277	1,473,728
93,471	94,636
1,199,748	1,568,364

מטוסים וציוד טיסה - עלות מופחתת
רכוש קבוע אחר ונכסים בלתי מוחשיים - עלות מופחתת

(2) יתרות העלות, הפחת הנצבר והעלות המופחתת של מטוסי החברה וציוד הטיסה:

סך הכל	אביזרים וחלפים	תשלומים על חשבון מטוסים ומנועים	מנועים	מטוסי נוסעים	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
2,279,126	262,279	74,583	208,847	1,733,417	עלות: ליום 1 בינואר 2017
-	-	(1,776)	-	1,776	מיון
150,534	34,926	112,197	1,623	1,788	תוספות
(115,213)	*(58,299)	-	(2,100)	(54,814)	גריעות
2,314,447	238,906	185,004	208,370	1,682,167	ליום 31 בדצמבר 2017
-	-	(93,325)	10,000	83,325	מיון
496,340	39,773	105,709	31,319	319,539	תוספות
(54,974)	*(33,531)	-	(17,408)	(4,035)	גריעות
2,755,813	245,148	197,388	232,281	2,080,996	ליום 31 בדצמבר 2018
1,189,626	183,039	-	69,617	936,970	פחת שנצבר: ליום 1 בינואר 2017
123,454	8,472	-	20,612	94,370	פחת השנה
(104,910)	*(48,892)	-	(1,204)	(54,814)	גריעות
1,208,170	142,619	-	89,025	976,526	ליום 31 בדצמבר 2017
111,430	11,312	-	16,380	83,738	פחת השנה
(37,515)	*(18,935)	-	(14,545)	(4,035)	גריעות
1,282,085	134,996	-	90,860	1,056,229	ליום 31 בדצמבר 2018
1,473,728	110,152	197,388	141,421	1,024,767	עלות מופחתת: ליום 31 בדצמבר 2018
1,106,277	96,287	185,004	119,345	705,641	ליום 31 בדצמבר 2017

*לרבות ניפוקים.

ככלל, רובם המוחלט של מטוסי החברה ומנועיה משועבדים לטובת הגופים המלווים בשעבוד קבוע וספציפי בדרגה ראשונה, לרבות זכויות פוטנציאליות ונלוות כגון ביטוח. החברה מנועה מלהעביר או לרשום שעבוד נוסף על הנכסים ללא הסכמה מראש של הגופים המלווים. ראה גם ביאור 13 (ג) להלן.

ביאור 9 - מטוסים, ציוד טיסה, רכוש קבוע אחר ורכוש בלתי מוחשי (המשך)

ב. מדיניות חשבונאית להפחתה ובחינה לירידת ערך של מטוסי החברה וציוד הטיסה שלה:

(1) הפחתה של מטוסי החברה ומנועיהם:

עלות המטוסים כוללת את כל העלויות הנדרשות לרכישת המטוס, לרבות עלויות קליטה. עלויות נוספות בהן נשאת 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- אשר עיקרם גוף המטוס ורכיב עלות שיפוץ כללי ("אוברול") של מנוע מטוס, המכונה "פוטנציאל". גוף המטוס מופחת בקו ישר על פני אורך החיים השימושי הצפוי שלו תוך הבאה בחשבון של ערך השייר הצפוי בתום התקופה, בהתאם לערך 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. ערכי השייר, שיטות הפחת ואורך החיים השימושיים נסקרים בידי הנהלת החברה באופן שוטף. שינויים באומדנים אלה מטופלים בדרך של "מכאן ולהבא". לעניין יציאתם משירות של מטוסים מדגמים 747-400 ו-767-300, ראה ביאור 9.ה להלן

(2) 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.

ביאור 9 - מטוסים, ציוד טיסה, רכוש קבוע אחר ורכוש בלתי מוחשי (המשך)

ב. מדיניות חשבונאית להפחתה ובחינה לירידת ערך של מטוסי החברה וציוד הטיסה שלה: (המשך)

(3) בחינה לירידת ערך ואמידת סכום בר ההשבה:

בתום כל תקופת דיווח, בוחנת החברה האם קיימים סימנים כלשהם המעידים על ירידת ערך של צי המטוסים של החברה, המהווה בכללותו יחידה מניבה מזומנים יחידה. הנהלת החברה סבורה, כי תזרימי המזומנים החיוביים הנובעים מצי מטוסים של החברה אינם בלתי תלויים בתזרימי המזומנים של צי אחרים. זאת, מאחר וצי המטוסים של החברה, טסים במקרים רבים לאותם יעדים אליהם טסים מטוסים מצי אחרים ולכן הינם ברובם תחליפיים ובכל מקרה מהווים כולם חלק מרשת הנתיבים של החברה אותה מנהלת החברה כמכלול.

הבחינה לירידת ערך כוללת, בין היתר, בחינה של נתוני תרומה עדכניים ביחס לנתונים ששימשו בעבודות קודמות לחישוב הסכום בר ההשבה כפי שבאים לידי ביטוי בתחזיות העדכניות של החברה. במידה וקיימים סימנים כאמור, נאמד סכום בר-השבה של הצי בכללותו על מנת לקבוע האם יש צורך להכיר בירידת ערך ומה סכומה.

סכום בר-השבה הינו הגבוה מבין שווי ההוגן של הצי לבין שווי השימוש בו. בהערכת שווי השימוש, אומדת החברה את תזרימי המזומנים העתידיים הצפויים לנבוע מהשימוש במטוסים (תרומה חזויה) ומשימושם בתום תקופת השימוש, ומנכה אותם לערכם הנוכחי, תוך שימוש בשיעור היוון המשקף את הסיכון התפעולי של צי המטוסים המבוסס על שיעור ההיוון המשוקלל של החברה.

ליום 30 בספטמבר 2018 ("מועד ההערכה"), זוהו סימנים לירידת ערך בצי המטוסים של החברה, בשל ירידה בתוצאות העסקיות של החברה בפועל ביחס לנתונים ששימשו בעבודה הקודמת לחישוב שווי השימוש ליום 31 בדצמבר 2017, בעיקר בשל עלייה במחירי הדלק והחרפת התחרות. על כן, ביצעה החברה אומדן של שווי השימוש של צי מטוסים נכון למועד ההערכה.

להלן עיקרי ההנחות אשר שימשו בתחשיב שווי השימוש כאמור והכל בהתאם לפרמטרים הכלכליים כפי שנחזו במועד ההערכה:

- (א) התרומה הצפויה מצי המטוסים מבוססת על התחזיות של החברה לשנים 2019 ו-2020 (בניכוי מס רעיוני), 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.
- (ב) אורך החיים השימושיים של המטוסים מבוסס על מועדי היציאה משירות החזויים של כל מטוס ולגבי המטוסים החכורים, אורך החיים השימושיים הינו 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) הערכת שווי השימוש נעשתה עבור מטוסיה הקיימים של החברה למועד ההערכה. לאור העובדה, כי חלק מהמטוסים מדגמי 787 אשר נרכשו ונחכרו על ידי החברה (ראה סעיף ג' להלן), טרם התקבל על ידה למועד זה ולאור העובדה כי כניסת המטוסים העתידיים מהווה 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. יציין, כי במידה והחברה הייתה מביאה בחשבון, בחישוב תזרימי המזומנים הצפוי לנבוע מצי מטוסיה, גם את תזרימי המזומנים בגין כל המטוסים מדגם 787 (לרבות אלו אשר טרם נכנסו לשירות נכון למועד ההערכה), היה צפוי שווי השימוש להיות גבוה יותר משווי השימוש אשר חושב בפועל, וזאת בעיקר לאור תקופת השירות הארוכה הצפויה של מטוסים אלו (כ-25 שנים), וזאת לעומת תקופת השירות הקצרה של המטוסים שנכללו בחישוב שווי השימוש, הצפויים לצאת משירות בשנים הקרובות, וכן לאור היעילות התפעולית של המטוסים החדשים.

ביאור 9 - מטוסים, ציוד טיסה, רכוש קבוע אחר ורכוש בלתי מוחשי (המשך)

ב. מדיניות חשבונאית להפחתה ובחינה לירידת ערך של מטוסי החברה וציוד הטיסה שלה: (המשך)

(3) בחינה לירידת ערך ואמידת סכום בר ההשבה: (המשך)

(ד) ההכנסות מהפעלה מבוססות על שעות הטיסה הצפויות של המטוסים בהתאם ללוח הטיסות

המתוכנן שלהם, תוך הבאה בחשבון של גידול בהכנסה לשעת טיסה בשנים 2019 ו-2020 בשיעור ממוצע של כ-1.3% בשנים אלו. יצוין, כי החל משנת 2021 לא הונחה צמיחה כלשהי בהכנסות. הצמיחה בהכנסה לשעת טיסה בשנים אלו צפויה כתוצאה מהגדלת היצע המושבים עקב שינוי תצורה במטוסיה מציים 777 ו-737, תהליך אשר אושר על ידי דירקטוריון החברה והיא החלה בביצועו בפועל, לרבות התקשרויות עם ספקים וביצוע תשלומים שונים. יצוין, כי סך ההשקעה הצפויה הופחתה מהתרומה בשנים הרלוונטיות בחישוב שווי השימוש. בנוסף, שיעור הצמיחה מושפע לחיוב כתוצאה משינוי מודל ההמחירה בנתיבי אירופה. כמו כן, הונח כי הצמיחה תושפע גם מהגדלת התשואה הצפויה לנוסע הנובעת מגידול טבעי בשוק התעופה וכן מהתאמת מחירים לשינויים בפרמטרים כלכליים כגון עליית מחירי הדס"ל שהיה ידוע באותה עת, וכתוצאה משיפור המוצר המוצע ללקוח בשל חידוש המושבים בצי הקיים וכניסת מטוסים חדשים.

(ה) ההוצאות הישירות אשר הובאו בחשבון בתחזית כוללות הוצאות דלק, שכר צוות אוויר, אגרות קייטרינג, עלויות מטענים והוצאות הפעלה ישירות אחרות. מחיר הדלק נקבע בהתאם לעקום הדלק לשנים 2019 ו-2020 שהיה ידוע בעת עריכת התחשיב וכן תוך שקלול מדיניות הגידור של החברה, והכל בהתאם ללוח הטיסות הצפוי של החברה לשנים 2019-2020 ובהתחשב בהתייכרויות מסוימות בחלק מן העלויות. יצוין, כי ההוצאות הישירות כוללות גם הוצאות בגין עמלות סוכנים, אשר להערכת החברה תושפעה באופן חיובי בשל ביטול, החל מיום 1 ביוני 2019, של עמלת הבסיס המשולמות לסוכנים כיום, במסגרת שינוי מודל התגמול לסוכנים.

(ו) ההוצאות העקיפות אשר הובאו בחשבון כוללות הוצאות שאינן מתהוות באופן ישיר כתוצאה מהטסה, לרבות שכר עבודה (למעט שכר צוות אוויר הכלול בהוצאות הפעלה הישירות). החברה הניחה, כי לא צפוי שינוי מהותי בסך ההוצאות העקיפות בהשוואה להוצאות בשנת 2018.

(ז) החברה הניחה חסכונות מסוימים כתוצאה מהתייעלות בכוח האדם ובנושאים נוספים, בין היתר, בשל שינוי של מודל הפעלה של טיסות והיעילות הקשורה במטוסים מצי 787, ובהתאם לתכניות החברה.

(ח) שער החליפין של השקל מול הדולר הינו בהתאם לשער החליפין היציג הסמוך למועד ההערכה.

(ט) ריבית היוון ממוצעת משוקללת, אחרי מס, בשיעור של 7.7% אשר שקולה לריבית היוון, לפני מס, בשיעור של כ-9.2%.

נמצא, כי הסכום בר ההשבה עולה על עלותו המופחתת בדוחות הכספיים. בהתאם לכך, לא נערכה הפרשה לירידת ערך.

בנוסף, נכון ליום 31 בדצמבר 2018, נמצא, כי לא חל שינוי באומדן התרומה, באופן אשר עשוי להצביע על סימן נוסף לירידת ערך, ביחס לתרומה ששימשה לצורך החישוב שנערך למועד ההערכה לעיל

(4) לעניין שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים ששימשו בקביעת ערכם של הנכסים בדוחות הכספיים, ראה ביאור ג.2 (4) וביאור ג.2 (5) לעיל.

ביאור 9 - מטוסים, ציוד טיסה, רכוש קבוע אחר ורכוש בלתי מוחשי (המשך)

ג. תכנית ההצטיידות לרכישה ולחכירה של מטוסים רחבי גוף מדגם 787:

לחברה התקשרויות לרכישה וחכירה של 16 מטוסי דרימליינר חדשים מתוכם תשעה מטוסים חכורים 8 מטוסים מדגם 787-9 (מתוכם התקבלו בחברה 4 מטוסים עד למועד הדוח על המצב הכספי ומטוס נוסף לאחר מועד הדוח על המצב הכספי) ומטוס 787-8 (לגביו קשורה החברה בהסכם לעסקת מכירה וחכירה מחדש) ושבעה מטוסים בבעלות (4 מטוסי 787-9 (מתוכם התקבלו בחברה 3 מטוסים למועד הדוח על המצב הכספי) ו-3 מטוסי 787-8).

לעניין המטוסים החכורים, יצוין, כי כל החכירות (לרבות החכירה נשואת עסקת 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.

להלן פירוט מועדי הקבלה של המטוסים שהתקבלו נכון ליום 31 בדצמבר 2018, וכן מועדי המסירה הצפויים של המטוסים שטרם נתקבלו:

דגם	בעלות/ חכירה	מטוסים שהתקבלו	מטוסים שהתקבלו	2019 צפויים להתקבל	2020 צפויים להתקבל	סה"כ
787-9	חכירה	2	2	*4	-	8
787-9	בעלות	-	3	1	-	4
787-8	חכירה	-	-	**1	-	1
787-8	בעלות	-	-	1	2	3
		2	5	7	2	16

*אחד מהמטוסים התקבל לאחר מועד הדוח על המצב הכספי.

**מכירה וחכירה מחדש.

העלות הכוללת המוערכת בגין עסקת ההצטיידות, מסתכמת בכ-1.3 מיליארד דולר. התשלום בגין כל מטוס מתבצע במועד מסירתו לחברה, למעט מקדמה בשיעור של כ-30% מן העלות המוערכת הנ"ל בגין כל מטוס, אשר משולמת במועד מוקדם יותר, על פי תנאי הסכם הרכישה.

בגין מטוסים בבעלות הכוללים בעסקת ההצטיידות, שילמה החברה, עד למועד הדוח על המצב הכספי, סך של כ-337 מיליוני דולר. לעניין הלוואות שהועמדו לחברה עבור עסקת ההצטיידות, ראה ביאור 13 להלן. לעניין יתרת התחייבויות החברה בגין רכישת המטוסים, וכן לעניין תשלום דמי החכירה המינימאליים נשואי חכירות אלו ראה ביאור 13. להלן. לעניין השפעתו הצפויה של תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16 "חכירות", ראה ביאור 2.ה. (2) לעיל.

תכנית ההצטיידות המקורית והשינויים שהיו בה:

(1) רכישת מטוסים:

ביום 29 באוקטובר 2015, חתמה החברה על הסכם עם חברת בואינג לרכישת 4 מטוסי דרימליינר חדשים מדגם 787-9 וכן 5 מטוסי דרימליינר חדשים מדגם 787-8 ("הסכם הרכישה"), כאשר בחודש נובמבר 2018, הודיעה החברה ליצרנית המטוסים בואינג על ביטול אחד מדגמי בואינג 787-8 כמפורט בסעיף 3 להלן, בהתאם להסכם הרכישה. כמו כן, הוענקו לחברה אופציות לרכישה של עד 13 מטוסים מדגמי 787 ("מטוסי האופציה"), לגביהן קיימות זכויות המרה למטוסים מדגמים אחרים של סדרת ה-787.

(2) חכירת מטוסים:

בנוסף, חתמה החברה, בסמוך למועד הסכם הרכישה, על הסכמים לחכירה של חמישה מטוסי דרימליינר חדשים מדגם 787-9 ושני מטוסים מדגם 787-8 (אשר הומרו בחודש נובמבר 2018, למטוסים מדגם בואינג 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, ("מועד ההתקשרות הנוספת") התקשרה החברה עם חברה זרה בהסכם לחכירת מטוס דרימליינר נוסף מדגם 787-9 (על אף שבהתאם לתכנית ההצטיידות, לחברה לא היתה כוונה להצטייד ביותר מ-16 מטוסים) לתקופה של 12 שנים עם אופציה להארכה על פי התנאים הקבועים בהסכם, אשר מועד מסירתו היה מתוכנן לרבעון השלישי לשנת 2019.

ביאור 9 - מטוסים, ציוד טיסה, רכוש קבוע אחר ורכוש בלתי מוחשי (המשך)

ג. תכנית ההצטיידות לרכישה ולחכירה של מטוסים רחבי גוף מדגם 787: (המשך)

(3) מכירה וחכירה מחדש:

בחדש ספטמבר 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 כאמור בסעיף 1 לעיל, יימכרו לחברה הזרה עם מסירתם מבואינג וייחכרו בחזרה ממנה על ידי החברה (מכירה וחכירה מחדש - SALE & LEASE BACK להלן "SLB"). יצוין, כי לחברה ניתנה זכות לבטל את עסקאות המכירה והחכירה מחדש בהתקיים תנאים מסוימים, כפי שנקבעו בהסכם ובכפוף להודעה מראש למחכיר. כאמור לעיל, בחדש נובמבר 2018, הודיעה החברה לבואינג על ביטול רכישת מטוס אחד מדגם בואינג 787-8 שנרכש במסגרת עסקת ההצטיידות כאמור לעיל, ובהתאם מסרה הודעה לחברה הזרה עמה התקשרה בעסקת מכירה וחכירה מחדש בדבר ביטול העסקה ביחס לאותו מטוס.

ד. קליטת מנועים עבור מטוסים מדגם בואינג 787:

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 עסקת ההצטיידות. המגבלות, בעיקרן, הינן מגבלות רגולטוריות הנוגעות לחלקי מנוע שייטכן כי ידרשו החלפה מוקדמת מהמתוכנן. במהלך שנת 2018 רולס רויס הודיעה לחברה כי צומצמו חלק מהמגבלות אשר היו קיימות. על פי הודעתה, רולס רויס בוחנת את הפתרונות האפשריים לצורך פתרון וצמצום המגבלות שנתרו ותעדכן את החברה בדבר פתרונות אלו.

בנוסף, יצוין כי שני מטוסי דרימליינר מדגם 787-9 שהתקבלו בחברה בשנת 2017 היו מצוידים במנועי רולס רויס מדגם TRENT-1000 PACK C במקום הדגם החדש - TRENT-1000 TEN וזאת עקב אי קבלת הרישיונות הרגולטוריים למנועי ה-TRENT-1000 TEN בעת מסירת אותם מטוסים. בחדש פברואר 2019, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, הושלמה על ידי רולס רויס החלפת ארבעת המנועים לדגם החדש - TRENT-1000 TEN.

בנוסף, בחדש פברואר 2019, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, הושלמה רכישת מנוע רזרבי שני לצי מטוסי הדרימליינר מחברת רולס רויס. לעניין מימון שהתקבל עבור המנוע, ראה ביאור 13 ב.

כמו כן יצוין, כי על פי המידע שנמסר לחברה מחברת רולס רויס ויצרנית המטוסים בואינג בשל המצב המתואר, קיימים עיכובים בעולם באספקת מנועים חדשים מדגם TRENT-1000 TEN למטוסים החדשים מדגמי 787. יצוין, כי עד כה החברה קיבלה את מטוסי ה-787-9 במועד המתוכנן. מעבר לכך, ככל שיימשכו העיכובים והמגבלות כאמור, הדבר עשוי להשפיע על קבלת המטוסים הנוספים במועד

ה. יציאה משירות של מטוסים ומנועים בצי 747-400 ו-767-300ER:

(1) במהלך שנת 2018, מכרה החברה מטוס מדגם בואינג 767-300ER על מנועיו וכן מנועים נוספים אשר שימשו גם מטוסים מדגם בואינג 747-400 בתמורה כוללת של כ-9.3 מיליון דולר, בגינם, הכירה החברה ברווח הון בסך כולל של כ-6.4 מיליון דולר. בנוסף, במהלך השנה נמכר מטוס מדגם 747-400, אשר הוצא משירות במהלך שנת 2017 בתמורה ורווח הון שאינם מהותיים.

(2) בחדש ינואר 2019, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, עם הוצאתם משירות של המטוסים מדגם 767-300ER, סיים צי זה בכללותו את שירותו בחברה. ראה ביאור 10 ב. בדבר הפרשה לחוזה מכביד (אשר חלקה הוכר בשנה המדווחת עם הוצאת חלק מהמטוסים החכורים משירות).

(3) צי 747-400 יסיים את שירותו בחברה בשנת 2019.

(4) בחדש מרץ 2018, פגע מטוס של חברת GERMANIA במטוס חכור, מדגם 767-300ER אשר הופעל על ידי החברה ברחבת החניה במתחם נתב"ג. כתוצאה מהפגיעה נגרם נזק למטוס אשר גרם לקרקעו. לאור חומרת הנזק ומשך הזמן הארוך אשר היה נדרש לתיקונו, החליטה החברה, בהסכמת המבטחים ובעלי המטוס, להמיר את הליך תיקון הנזק בקבלת תשלום מהמבטחים ולסיים את תקופת החכירה של המטוס בחדש יוני 2018 וזאת חלק המועד המתוכנן בחדש דצמבר 2020. במהלך חודש יולי 2018 נחתם ההסכם בין הצדדים כמפורט לעיל. במסגרת זו, נבעו לחברה הכנסות נטו בסך של כ-6.9 מיליון דולר, המוצגות בסעיף הכנסות אחרות.

ביאור 9 - מטוסים, ציוד טיסה, רכוש קבוע אחר ורכוש בלתי מוחשי (המשך)

ו. הפחתה של רכוש קבוע אחר ונכסים בלתי מוחשיים:

יתרת הרכוש הקבוע האחר של החברה מופחתת בקו ישר על פני אורך החיים השימושיים הצפויים לנכסים השונים, או במקרה של שיפורים במושכר, לתקופה הקצרה מבין אורך החיים השימושיים לבין יתרת תקופת השכירות של אותו נכס.

ליום 31 בדצמבר 2018

עלות	פחת נצבר	יתרה
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
100,538	65,984	34,553
30,483	22,084	8,399
62,570	46,913	15,657
25,735	24,424	1,311
7,893	5,645	2,248
3,237	2,946	291
64,589	32,412	32,177
295,045	200,408	94,636

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 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)

(1) יתרה זו כוללת בעיקר תוכנות שנרכשו על ידי החברה לרבות עלויות לפיתוחן.

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. לעניין חתימה על הסכמים לחכירת מטוסים מדגמי 787, ראה ביאור ג.9. (2) לעיל.

נכון ליום 31 בדצמבר 2018, חוכרת החברה 17 מטוסים. יתרת תקופות החכירה נעות בין שנה ל-12 שנים. על פי ההסכמים לחכירת מטוסים מדגם בואינג 737-800 משלמת החברה למחכירים סכום חודשי קבוע, בתוספת סכום נוסף המשולם בגין רזרבות תחזוקה, הנגזר בעיקר מהיקף השימוש במטוס, אשר ישמש את המחכיר למימון שיפוץ עתידי של המטוס. על פי הסכמים לחכירת מטוסים מדגם בואינג 787-900 לא נדרשת החברה לתשלום רזרבת תחזוקה כאמור. החברה מבצעת הפרשות בגין שיפוץ עתידי של המטוסים בהתאם לאומדן עלויות העבודות והחלפים שידרשו בהתאם למחויבות החוזית למחכירים לגבי תחזוקת המטוסים.

בנוסף, הסכמי החכירה של החברה כוללים גם חכירות בגין מבנים ומתקנים נוספים, לרבות התקשרויות עם רשות שדות התעופה, וכן רכבים, אשר חכורים על ידי החברה וחברות הבנות שלה.

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.

לעניין תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16 בדבר חכירות, ראה ביאור ה.2. (2) לעיל.

ב. סכומים שהוכרו כהוצאה בגין חכירה ברווח והפסד:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2016	2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
54,340	57,269	70,870
19,514	23,356	25,083
73,854	80,625	95,953

תשלום בגין חכירת מטוסים ומנועים (1) (2)
חכירות אחרות

(1) יובהר, כי ההוצאות המוצגות בביאור זה אינן כוללות הוצאות בגין "חכירות רטובות" (חכירות מטוסים על צוותיהם).

(2) הוצאות החכירה כוללות הפרשה בגין חוזה מכביד, עבור חכירות של מטוסים מדגם בואינג 767-300ER (ראה ביאור ה.9 בדבר הוצאה משירות שהוצאו משירות טרם מועד סיום החכירה, בסך של כ-7.8 מיליון דולר (ראה ביאור ה.9 בדבר הוצאה משירות של צי זה). ברבעון הראשון לשנת 2019, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, עם הוצאתו משירות של אחרון המטוסים מצי זה, תכיר החברה בהפרשה נוספת בגין חוזה מכביד בסך של כ-4.0 מיליון דולר.

ג. התחייבויות לתשלומי דמי חכירה מינימאליים עתידיים בגין חכירות תפעוליות שאינן ניתנות לביטול:

לעניין פירוט סכומי התשלומים עבור דמי החכירה המינימאליים העתידיים בגין החכירות התפעוליות של החברה, לרבות חכירות מטוסים מדגמי בואינג 787, אשר טרם נכנסו לשירות פעיל על ידי החברה, ראה ביאור ה.13 להלן, כחלק מביאור סיכון הנזילות.

ביאור 11 - זכאים ויתרות זכות

התחייבויות שוטפות:

ליום 31 בדצמבר	
2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר
36,433	38,449
13,079	14,082
-	12,773
2,324	4,324
1,934	2,142
-	13,934
14,303	15,963
68,073	101,667

מיסי נמל לשלם
 זכאים בגין קטעי טיסה חברות זרות שטרם מומשו (1)
 מוסדות ממשלתיים
 ריבית לשלם
 פיקדונות שהתקבלו בגין קבוצות נוסעים
 הפרשות לשיפוצים עתידיים של מטוסים חכורים (ראה ביאור 10.א.)
 זכאים אחרים

(1) יתרה זו משקפת סכומים של כרטיסי טיסה שנמכרו על ידי החברה, ועליה להעבירם לחברות זרות אשר תבצענה את הטיסות. ראה ביאור מדיניות חשבונאית 2.ד.4 (4)

התחייבויות לא שוטפות:

ליום 31 בדצמבר	
2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר
1,254	3,348
472	7,539
4,010	1,996
5,736	12,883

יתרות זכות בגין מיצוע דמי חכירה
 הפרשות לשיפוצים עתידיים של מטוסים חכורים
 אחרים

ביאור 12 - הכנסות מראש מכרטיסי טיסה ונקודות מועדון הנוסע המתמיד

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. הכנסות מהטסת מטענים מוכרות בברוטו, כלומר המכירה ללקוח מוכרת כהכנסה בסכומה המלא ואילו התשלום לחברת התעופה האחרת מוכר כהוצאה, מכיוון שבעסקאות אלה, להבדיל מתחום הטסת הנוסעים, מהווה החברה ספק עיקרי גם עבור קטעי טיסה המבוצעים על ידי חברות תעופה אחרות.

מכירות של כרטיסי טיסה, אשר במסגרתן מעניקה החברה ללקוחותיה נקודות טיסה, במסגרת מועדון הנוסע המתמיד, אותן ניתן להמיר לטיסות (או למוצרים אחרים) במועד מאוחר יותר, מופרדות למחויבויות ביצוע, תוך הקצאת התשלום המתקבל מהלקוח לרכיב ההטסה ולרכיב הנקודות, בהתבסס על מחיר המכירה התיאורטי הנפרד של נקודת הטיסה המוערך על ידי החברה. התמורה המיוחסת לנקודות המועדון תוכר כהכנסה בעת ביצוע השירות הניתן על ידי החברה תמורת מימוש הנקודות. עד למועד ההכרה בהכנסה, מוכרת ההתחייבות בגין נקודות המועדון כהכנסה מראש.

תמורות ממכירת נקודות מועדון לשותפים עסקיים נכללות ברובן כהכנסות מראש ומוכרות כהכנסה בעת ביצוע השירות הניתן על ידי החברה תמורת מימוש הנקודות.

לעניין שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים ששימשו בקביעת ערכה של ההתחייבות בדוחות הכספיים, ראה ביאור ג.2.(6).

לעניין יישום תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 15 בדבר חוזים עם לקוחות, החל משנת 2018, ראה ביאור ד.2.(1).

ב. התחייבויות שוטפות:

ליום 31 בדצמבר	
2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר
293,291	*225,641
69,035	85,124
362,326	310,765

ממכירת כרטיסי טיסה
בגין נקודות מועדון

* לעניין קיטון של 47.2 מיליון דולר בעקבות יישום "IFRS 15" ראה ביאור ד.2.

ג. התחייבויות לא שוטפות:

ליום 31 בדצמבר	
2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר
34,597	32,296

בגין נקודות מועדון

ביאור 12 - הכנסות מראש מכרטיסי טיסה ונקודות מועדון הנוסע המתמיד (המשך)

ד. מועדון הנוסע המתמיד- התקשרות בהסכמים חדשים עם חברות כרטיסי אשראי:

ביום 11 בדצמבר 2018, התקשרה החברה עם דיינרס וקאל ("חברות האשראי") בהסכם עקרונות להתקשרות חדשה בעניין הנפקה ותפעול של כרטיסי אשראי ממותגים ("ההסכם" או "הסכם העקרונות") לתקופה של עשר שנים החל מיום 1 בספטמבר 2019, עם זכות יציאה הדדית לכל אחד מהצדדים לאחר שבע שנים ("תקופת ההתקשרות"). כמו כן, אישר הדירקטוריון להתקדם לחתימה על הסכם עקרונות, עם חברת Mastercard על בסיס מכתב כוונות מחייב שהנ"ל שלחה. על פי ההסכם, ינפיקו חברות האשראי לציבור חברי מועדון הנוסע המתמיד, כרטיסי אשראי ממותגים של מותג מאסטרקארד ו/או של מותג דיינרס משולב עם מאסטרקארד. חברות האשראי ינפיקו באופן בלעדי כרטיסי אשראי ממותגים מסוג "ברונזה", וכן כרטיסי אשראי ממותגים מסוג "פרימיום" ללקוחות יוקרה אשר תוקנה להם הצעת ערך עדיפה, וזאת ללא בלעדיות. כרטיסי האשראי הממותגים יקנו למחזיקיהם הצעת ערך ייחודית באמצעות מגוון הטבות, בהתאם לסוג הכרטיס והיקף הפעילות בו.

הוסכם כי חברות האשראי וכן חברת Mastercard, ישלמו לחברה מענק חתימה חד פעמי בסך כולל של 125 מיליון ש"ח, אשר מרביתו שולם בחודש פברואר 2019, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי. להערכת החברה כמחצית מסכום המענק צפוי להיות מוכר כהכנסה בדוחות הכספיים של החברה במהלך כשנה וחצי לאחר כניסת ההסכם לתוקף, וההכרה ביתרת סכום ההכנסה תיפרס במהלך כשש השנים שלאחר מכן.

החברה תחוייב להשיב לחברות האשראי סכום שאינו מהותי אם החברה תממש את זכות היציאה המוקדמת לאחר שבע שנים, או במקרה של סיום מוקדם של תקופת ההתקשרות עקב הפרה יסודית של החברה. כמו כן, תוקנה לחברה אופציה מסוג "פאנטום" אשר תקנה לחברה זכויות כלכליות בכול (שוות ערך ל- 8.75% מעליית השווי של קאל) או בדינרס (שוות ערך ל- 35% מעליית השווי של דיינרס). האופציה תהיה ניתנת למימוש אך ורק באירועי מכירה או הנפקה של מי מהן, בהתאם לתנאים שנקבעו בהסכם בקשר לכך ותסולק במזומן.

בנוסף, תהא החברה זכאית לתשלום תמלוגים שוטפים מחברות האשראי בגין השימוש בכרטיסי האשראי הממותגים, אשר יגזרו מההכנסות השונות מפעילות כרטיסי האשראי הממותגים, שעניין חלוקת ההכנסות בין הצדדים בגין העמלה הצולבת מעסקאות שביצעו בכרטיסים, בגין הכנסות מאשראי שיינטל בכרטיסים, בגין דמי כרטיס שייגבו מהמחזיקים ובגין הכנסות מהמרת מט"ח. בהתקיים תנאים מסוימים, תהא החברה זכאית להמשיך לקבל תמלוגים שוטפים גם לאחר סיום תקופת ההתקשרות, ביחס להכנסות מאשראי שיינטל בכרטיסים.

בחודש פברואר 2019, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, שולמה לחברה מקדמה בסך של 60 מיליון ש"ח על חשבון חלק מהתמלוגים השוטפים האמורים, אשר תקוזז במלואה במהלך שבע השנים הראשונות של תקופת ההתקשרות מהתמלוגים השוטפים בלבד. בנוסף, עשויה החברה לקבל מחברות האשראי תמלוגים מיוחדים המותנים בהשגת יעדי פעילות שנקבעו. הסכם העקרונות נכנס לתוקף בחודש מרץ 2019, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, עם קבלת חוות דעת (הערכה עצמית), לפיה ההסכם עולה בקנה אחד עם הוראות חוק התחרות הכלכלית. הוסכם כי מעת כניסתו לתוקף של הסכם העקרונות, הוא יחייב את הצדדים לכל דבר ועניין. ככל שייחתם הסכם מפורט יותר בין הצדדים, הוא יחליף את הסכם העקרונות.

בנוסף, החברה החליטה להאריך את ההתקשרות עם פועלים אקספרס בע"מ ("פועלים אקספרס") וביום 23 בינואר 2019, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, התקשרה עם פועלים אקספרס בהסכם להתקשרות נוספת בעניין הנפקה ותפעול של כרטיסי אשראי ממותגים לחברי מועדון הנוסע המתמיד של החברה מסוג פרימיום. ההתקשרות אינה בלעדית ותחול לתקופה של שבע שנים החל מיום 1 בספטמבר 2019, בכפוף לזכויות ביטול העומדות לצדדים בנסיבות מוגדרות. על פי ההסכם פועלים אקספרס תנפיק כרטיסי אשראי ממותגים פרימיום ממותג אמריקן אקספרס, בנקאיים וחוז בנקאיים. כרטיס אשראי ממותג פרימיום יונפק ללקוחות יוקרה אשר עומדים בתנאי זכאות מתאימים, ויקנה למחזיק הכרטיס הצעת ערך ייחודית ועדיפה באמצעות מגוון הטבות, המבוססות רובן על היקף הפעילות בו. הוסכם כי פועלים אקספרס תשלם לחברה מענק חד פעמי בגין חתימה על ההסכם. בנוסף, תהא החברה זכאית לתשלום תמלוגים שוטפים מפועלים אקספרס שיגזרו מהיקפי השימוש בכרטיסי אשראי ממותגים פרימיום. ההסכם קובע בנוסף, בין היתר, הוראות ביחס לשיווק וקידום מכירת כרטיסי אשראי ממותגים פרימיום, לרבות תקציבי שיווק מפועלים אקספרס. כן קובע ההסכם כי כל המחויבויות החלות על מנפיק, מפעיל, מתפעל וסולק על פי דין יחולו על פועלים אקספרס.

ביאור 13 - הלוואות מתאגידים בנקאיים ואחרים

ההלוואות אותן נוטלת החברה למימון רכישת מטוסים, מוכרות לראשונה בסכום שגויס, לאחר ניכוי עלויות עסקה ועמלות ששולמו, בעיקר בגין ערבויות המועמדות לחברה על ידי צדדים שלישיים, כגון ערבות הבנק לעידוד היצוא האמריקאי EXIM (ראה להלן). לאחר מועד ההכרה הראשונית, נמדדות ההלוואות בעלות מופחתת תוך שימוש בשיטת הריבית האפקטיבית.

א. תנועות נותרות:

סה"כ	משיכות יתר	הלוואות למימון מקדמות על מטוסים ("PDP")	הלוואות בריבית משתנה (ריבית ליבור)	הלוואות בריבית קבועה
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר

לשנה שנתיימה
ביום 31 בדצמבר 2018:

-	-	-	-	-
195,924	26,971	85,000	50,304	33,649
402,059	-	-	213,906	188,153
597,983	26,971	85,000	264,210	221,802

ריבית שנתית באחוזים

ליום 1 בינואר 2018:

חלויות שוטפות				
הלוואות זמן ארוך				
סה"כ הלוואות				

תנועות במהלך שנת 2018:

קבלת הלוואות לזמן ארוך ופרעון הלוואות למימון PDP ב. (1)(3)(5)(7)	-	404,942	(85,000)	-
קבלת הלוואות למימון PDP ב. (2)(4)(6)	-	-	145,147	-
פירעונות שוטפים ותנועה במשיכת יתר שינויים אחרים	(38,583)	(65,431)	-	335
	4,338	(12,245)	-	-
סה"כ הלוואות ליום 31 בדצמבר 2018	187,557	591,476	145,147	27,306
מזה: חלויות שוטפות	27,654	(*)135,975	(**)102,230	27,306
סה"כ הלוואות לזמן ארוך	159,903	455,501	42,917	-

* כולל סך של 59 מיליון דולר הלוואות בלון למימון מטוסים מדגם 777-200 אשר בכוונת החברה לפרוס לתקופות נוספות.
** ההלוואה תיפרע בעת קבלת המטוס באמצעות נטילת הלוואה לזמן ארוך.

לשנה שנתיימה
ביום 31 בדצמבר 2017:

2.44 - 4.90	1.29-5.59	3.72-3.88	-	-
180,899	133,294	-	19,097	28,508
426,524	173,852	30,000	-	222,672
607,423	307,146	30,000	19,097	251,180

ריבית שנתית באחוזים

ליום 1 בינואר 2017:

חלויות שוטפות				
הלוואות זמן ארוך				
סה"כ הלוואות				

תנועות במהלך שנת 2017:

קבלת הלוואות זמן ארוך	-	19,250	-	-
קבלת הלוואות PDP	-	-	55,000	-
פירעונות שוטפים ותנועה במשיכת יתר שינויים אחרים	(33,442)	(62,185)	-	7,874
	4,064	(1)	-	-
סה"כ הלוואות ליום 31 בדצמבר 2017	221,802	264,210	85,000	26,971
מזה: חלויות שוטפות	33,649	50,304	85,000	26,971
סה"כ הלוואות לזמן ארוך	188,153	213,906	-	-

ביאור 13 - הלוואות מתאגידים בנקאיים ואחרים

ב. שינויים במצבת ההלוואות של החברה בשנת הדיווח ולאחר מועד הדוח על המצב הכספי:

(1) בחודש פברואר 2018, חתמה החברה על הסכם עם בנקים זרים לקבלת מימון בסך של 135 מיליון דולר לרכישת מטוס מדגם 787-9 במסגרת עסקת ההצטיידות (ראה ביאור 9.9 לעיל), 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.

עם קבלת המימון כאמור, פרעה החברה הלוואה ששימשה למימון המקדמה אשר שולמה עבור המטוס שנרכש, וזאת בסך של כ-30 מיליון דולר.

(2) בחודש מרץ 2018, חתמה החברה על הסכם עם בנק זר למימון תשלום מקדמה למטוס בואינג מדגם 787-9 אשר נרכש מחברת בואינג כחלק מעסקת ההצטיידות (ראה ביאור 9.9 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 הסבה החברה לבנק הזר את זכויותיה במטוס על פי הסכם הרכישה עם חברת בואינג.

(3) בחודש יוני 2018, חתמה החברה על הסכם עם בנק זר ועם חברה יפנית המשמשת כחתם עבור משקיעים יפנים לצורך קבלת מימון בסך 145 מיליון דולר לרכישת מטוס מדגם 787-9, אשר הינו המטוס השני שנרכש על ידי החברה והחמישי מדגם זה אותו קיבלה החברה במסגרת עסקת ההצטיידות.

המימון מורכב מהלוואה Senior (בכירה) בסך 95 מיליון דולר, בריבית LIBOR ל- 3 חודשים בתוספת מרווח לתקופה של כ- 12 שנים, הלוואה Junior (זוטרה) בסך 21 מיליון דולר, בריבית LIBOR ל- 3 חודשים בתוספת מרווח עם החזר על פני כ- 6 שנים מיום קבלתה וכן סכום נוסף של כ- 29 מיליון דולר שהתקבל מהמשקיעים היפנים (להלן: "המימון"). מרווח הריבית המשוקלל לעסקת המימון הינו בטווח שבין 1% לבין 2%.

המימון הינו במבנה JOLCO (Japanese Operating Lease with a Call Option), על פיו המטוס מוחזק על ידי חברה ייעודית - SPC ("Special Purpose Company") ביפן. לאחר 10 שנים יועבר המטוס פורמלית לבעלות החברה בכפוף לפירעון יתרת החוב באותה עת במחיר קבוע וידוע מראש של כ- 52 מיליון דולר.

ביאור 13 - הלוואות מתאגידים בנקאיים ואחרים (המשך):

ב. שינויים במצבת ההלוואות של החברה בשנת הדיווח ולאחר מועד הדוח על המצב הכספי: (המשך)

(3) (המשך):

המימון מובטח, בין היתר, על ידי שעבוד המטוס, המחאה של זכויות החברה בקשר עם ביטוחי המטוס, זכויות החברה בהסכם עם החברה הייעודית היפנית, אחריות (Warranty) חברת בואינג למטוס ושל חברת רולס רויס למנועי המטוס.

ההסכם כולל סעיפים מקובלים בעסקאות מסוג זה, כגון אפשרות של הבנק הזר או של החברה הייעודית לדרוש פירעון מוקדם של המימון בקרות אירועי הפרה על ידי החברה. ההלוואות אינן כוללות התחייבות לעמידה באמות מידה פיננסיות. לחברה אין אפשרות לבצע פירעון מוקדם של המימון, למעט במקרים של הגדלת עלויות המימון לבנק (Increased Costs) או שינוי שיטת המס שתושט על החברה תחת תנאי עסקת המימון. במקרה של הפרה על ידי החברה הייעודית היפנית מול הבנק הזר או מול החברה וזאת בכפוף לתשלום נוסף שהוסכם בעסקת המימון. עם קבלת המימון כאמור, פרעה החברה הלוואה ששימשה למימון המקדמה אשר שולמה עבור המטוס שנרכש, וזאת בסך של כ-27.4 מיליון דולר.

(4)

בחודש אוגוסט 2018, חתמה החברה על הסכם עם בנק מקומי למימון תשלום מקדמות לשני מטוסי בואינג מדגם 787-8, ואשר צפויים להתקבל בחברה בחודשים נובמבר 2019 (המטוס הראשון) ודצמבר 2019 (המטוס השני).

ההלוואות הינן בסכום של כ-33 מיליון דולר לכל מטוס, והן הועמדו לחברה, עבור המטוס הראשון עד ליום 30 בנובמבר 2019 ועבור המטוס השני עד ליום 31 בדצמבר 2019. ההלוואות הינן בריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח, שתשלום מדי רבעון, כאשר כל הלוואה תיפרע במועד קבלת כל מטוס באמצעות קבלת מימון ארוך טווח. כבטוחה לפירעון ההלוואות הסבה החברה לבנק המקומי, בין היתר, את זכויותיה במטוסים על פי הסכם הרכישה עם חברת בואינג וזכויות המגיעות לה על פי הסכם עם חברת רולס רויס.

(5)

בחודש אוגוסט 2018, חתמה החברה עם בנק זר על הסכמים לקבלת הלוואה בסך של כ-125 מיליון דולר לרכישת מטוס מדגם בואינג 787-9, אשר הינו המטוס השלישי בבעלות והשישי מדגם זה אותו קבלה החברה בחודש אוגוסט 2018, במסגרת עסקת ההצטיידות.

ההלוואה הינה בריבית LIBOR ל-3 חודשים בתוספת מרווח עם החזר רבעוני לתקופה של 12 שנים מיום קבלתה. מרווח הריבית להלוואה הינו בטווח שבין 0% ל-1%. ההלוואה נלקחה על ידי חברה ייעודית ("Special Purpose Company" – SPC), אשר הוקמה במסגרת עסקת המימון, כמקובל בעסקאות מסוג זה.

ההלוואה הובטחה בערבות UKEF ("United Kingdom Export Finance"), שהינה סוכנות ממשלתית לקידום היצוא מאנגליה ובאמצעות שעבוד המטוס, המחאת זכויות החברה בקשר עם ביטוחי המטוס, זכויות החברה בהסכם החכירה עם החברה הייעודית ואחריות (Warranty) חברת בואינג למטוס וחברת רולס רויס למנועי המטוס. ההלוואה אינה כוללת התחייבות לעמידה באמות מידה פיננסיות.

בנוסף, ההלוואה כוללת סעיפים מקובלים בעסקאות מסוג זה, כגון אפשרות של הממנים לפירעון מוקדם של ההלוואה בקרות אירועי הפרה על ידי החברה או במקרה בו הפרה החברה את התחייבויותיה על פי הסכמים אחרים (cross default). לחברה זכות לפירעון מוקדם מלא או חלקי של יתרת ההלוואה בכפוף לתנאים נוספים שנקבעו בין הצדדים. עם קבלת המימון כאמור, פרעה החברה הלוואה ששימשה למימון המקדמה אשר שולמה עבור המטוס שנרכש, וזאת בסך של כ-27.6 מיליון דולר.

(6)

בחודש דצמבר 2018, חתמה החברה עם בנק זר על הסכם למימון תשלום מקדמות לשני מטוסי דרימליינר מדגם בואינג 787-8 אשר צפויים להתקבל בחברה בחודשים פברואר 2020 (המטוס הראשון) ומרץ 2020 (המטוס השני). ההלוואות הינן בסכום כולל של כ-43 מיליון דולר, והן הועמדו לחברה עד למועד קבלת המטוסים. ההלוואות הינן בריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח, שתשלום מדי רבעון, כאשר כל הלוואה תיפרע במועד קבלת כל מטוס באמצעות קבלת מימון ארוך טווח. כבטוחה לפירעון ההלוואות הסבה החברה לבנק הזר, בין היתר, את זכויותיה במטוסים על פי הסכם הרכישה עם חברת בואינג וזכויות המגיעות לה על פי הסכם עם חברת רולס רויס.

ביאור 13 - הלואות מתגידים בנקאיים ואחרים (המשך)

ב. שינויים במצבת ההלוואות של החברה בשנת הדיווח ולאחר מועד הדוח על המצב הכספי: (המשך)

(7) בחודש מרץ 2019, לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי, חתמה החברה עם בנק זר על הסכם למימון מנוע רזרבי עבור מטוסים מדגם 787-9 אשר נרכשו כמפורט בביאור 9.9 לעיל. סכום ההלוואה הינו כ- 18 מיליון דולר אשר הועמדה לחברה לתקופה של 10 שנים. ההלוואה הינה בריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח, שתשולם מדי רבעון.

ג. מאפייני האשראי, בטוחות ויחס ההלוואות לביטחונות:

חלק מהסכמי האשראי קובעים, כי יחס יתרת החוב לבנק אל מול שווי שוק המטוסים המושעבדים 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 בטוחות נוספים, או תקדים פירעונות של התחייבויות לתגידים הבנקאיים, על מנת לעמוד ביחס הנדרש. נכון ליום 31 בדצמבר 2018 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 בטוחות:

מקור המימון	יתרה בלתי מסולקת ליום 31/12/2018 אלפי דולר	מטוסים ומנועים רזרביים כבטוחה	דרישה ליחס יתרה בלתי מסולקת לשווי בטוחות
		3 מטוסי 777-200	
		3 מטוסי 737-800	
בנק מקומי (1)	83,229	1 מטוס 737-900	80%
בנקים מקומיים	63,208	2 מטוסי 737-900	80%
		1 מטוס 777-200	
		1 מנוע רזרבי	
בנקים זרים	293,339	2 מטוסי 787-9	-
		1 מטוס 737-900	
		2 מטוסי 777-200	
		3 מטוסי 737-800	
בנקים זרים (2)	251,047	1 מטוס 787-9	-
אגרות חוב אשר הונפקו על ידי חברה ייעודית (3)	109,211	4 מטוסי 737-900	-

(1) קיים מגננון Cross Default בין ההלוואות השונות של אותו מוסד בנקאי.

(2) קיים מגננון Cross Default בין ההלוואות המובטחות בערבויות EXIM או UAEK של המוסדות המממנים שונים.

(3) ההלוואות שנלקחו למימון מטוסים, ומומנו על ידי אגרות חוב אשר הונפקו על ידי חברות ייעודיות (SPC) אשר אינן בבעלות החברה, ומובטחות בערבות EXIM, 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-EXIM, תממש EXIM את המטוסים המושעבדים ותפרע את יתרת אגרות החוב. ככל שכספי מימוש המטוסים לא יספיקו לכיסוי סכום הערבות, תהא החברה מחויבת להשיב ל-EXIM את יתרת החוב. יציין, כי קיים מגננון Cross Default בין ההלוואות אלו להלוואות המנויות בהערה (2) לעיל.

ביאור 13 - הלוואות מתאגידים בנקאיים ואחרים (המשך)

ג. מאפייני האשראי, בטוחות ויחס הלוואות לביטחונות (המשך):

יצוין, כי רוב ההלוואות הקיימות ליום 31 בדצמבר 2018, ניתנות לפירעון מוקדם על ידי החברה, כמקובל. כמו כן, חלק מהסכמי ההלוואות שנטלה החברה כוללים זכות לבנק לדרוש ממנה פירעון מיידי על ידי החברה של יתרות ההלוואות שהועמדו על ידי הבנק הרלוונטי בקרות אירועים מסוימים כגון ביצוע מיזוג או העברת שליטה ללא קבלת הסכמת המוסד הבנקאי מראש ובכתב, וכן בהתקיימותם של אירועים נוספים וסטנדרטיים המקובלים בעסקאות מימון.

ד. שווי הוגן של הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים בריבית קבועה:

שווי הוגן (1)		ערך בספרים	
ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
2017	2018	2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
225,646	188,013	234,167	196,347

הלוואות לזמן ארוך בריבית קבועה

(1) השווי ההוגן של ההלוואות מבוסס על חישוב הערך הנוכחי של תזרימי המזומנים לפי שיעור ריבית של 3.33% ליום 31 בדצמבר 2018 (ליום 31 בדצמבר 2017: 2.92%) המקובל להלוואות בעלות מאפיינים דומים (רמה 2- מבוסס על נתונים נצפים).

ביאור 13 - הלוואות מתאגידים בנקאיים ואחרים (המשך)

ה. סיכון נזילות:

הטבלה שלהלן מפרטת את מועדי הפירעון החוזיים של התחייבויות החברה לרכישת רכוש קבוע, תשלומי קרן וריבית של הלוואות וכן דמי חכירה מינמליים של חכירות מטוסים וחכירות אחרות. הטבלה נערכה בהתבסס על תזרימי המזומנים הבלתי מהוונים, על פי המועד החוזי בו החברה נדרשת לפרוע את התחייבויותיה. לעניין מכשירים פיננסיים נגזרים ראה ביאור 18 להלן.

שנת 2019	שנת 2020	שנת 2021	שנת 2022	שנת 2023	שנת 2024 ואילך	סה"כ
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
311	180	-	-	-	-	491
91	63	-	-	-	-	154
(392)	(232)	-	-	-	-	(624)
10	11	-	-	-	-	21

התחייבויות עתידיות בגין
מטוסים ומנועים שטרם
נמסרו נכון למועד הדוח
תשלומים עתידיים
פירעון הלוואות למימון
מקדמות על חשבון מטוסים
(PDP)
קבלת הלוואות ארוכות
טווח(1)
סה"כ

*169	94	81	64	65	327	800
5	35	40	40	41	354	515
174	129	121	104	106	681	1,315

פירעונות שוטפים של קרן
הלוואות קיימות נכון למועד
הדוח
הלוואות אשר טרם התקבלו
נכון למועד הדוח, ראה לעיל
סה"כ תשלומי קרן הלוואות
למימון מטוסים

29	24	20	17	14	43	147
3	14	14	13	12	44	100
126	150	144	140	134	866	1,560
158	188	178	170	160	953	1,807

תשלומים אשר יכללו בדוח
רווח והפסד ולכן יכללו
בתזרימי המזומנים מפעילות
שוטפת
תשלומי ריבית בגין הלוואות
קיימות נכון למועד הדוח
תשלומי ריבית בגין הלוואות
שטרם התקבלו למועד הדוח
תשלומים שוטפים בגין דמי
חכירה מינמליים (2)
סה"כ

* מתוך סכום זה, סך של כ-59 מיליון דולר, הינו הלוואות בלון למימון מטוס מדגם בואינג 777-200, אשר צפויה להיפרס על ידי מימון מחדש.

ביאור 13 - הלוואות מתגידים בנקאיים ואחרים (המשך)

ה. סיכון נזילות (המשך):

(1) כולל קבלת הלוואות ארוכות טווח למימון עסקת ההצטיידות, לרבות תמורה ממכירת אחד המטוסים במסגרת עסקת ה-SLB, כמתואר בביאור 9 לעיל.

(2) כולל חכירות של מטוסים אשר נכנסו לשירות נכון למועד הדוח על המצב הכספי, וכן מטוסים שטרם נכנסו לשירות, אך חוזי החכירה נחתמו לגביהם כמפורט בביאור 9 לעיל.

פירעון ההתחייבויות הנ"ל יבוסס על תזרים המזומנים החיובי של החברה הנובע והצפוי לנבוע לה מפעילותה השוטפת בסביבה העסקית בה היא פועלת. המשך ההצטיידות במטוסים רחבי הגוף החדשים שטרם התקבלו עד למועד הדוח כמפורט בביאור 9.9 לעיל, צפוי להביא לחיסכון בעלויות צריכת הדלק ובהוצאות התחזוקה, לפתיחת יעדים חדשים, לגידול במספר המושבים המוצע של החברה ולישיפור המוצר עבור לקוחותיה. להערכת הנהלת החברה, לגורמים אלו, צפויה תרומה חיובית על תזרים המזומנים מפעילות שוטפת של החברה. יודגש, כי תשלומי החכירה והוצאות הריבית בגין ההלוואות, נכללים כבר בתזרים המזומנים מפעילות שוטפת². כמו כן, לחברה (ללא חברות הבת) יתרות מזומנים ושווי מזומנים ופיקדונות זמינים לזמן קצר ליום 31 בדצמבר 2018, בניכוי משיכות יתר, בסך כולל של כ- 164.3 מיליון דולר. בנוסף, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, מענקי החתימה שקבלה החברה בגין ההתקשרות בהסכמים חדשים עם חברות כרטיסי אשראי, כמתואר בביאור 12.12 להלן, הינם מקור נוסף ליכולת החברה לעמוד בהתחייבויותיה כמפורט לעיל.

ביאור 14 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים

א. מדיניות חשבונאית:

(1) הטבות לאחר סיום העסקה:

הטבות לאחר סיום העסקה כוללות התחייבות לפיצוי פרישה ופיטורין לרבות מענק פרישה לטייסים ותיקים, 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 תכניות 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 זהות בקירוב למועדי הסילוק החזויים של התכנית.

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 היווצרותם ולא יסווגו מחדש לרווח או הפסד במועד מאוחר יותר.

נכסי התוכניות השונות (כגון קופה מרכזית לפיצויים) נמדדים בשווי הוגן. הכנסות ריבית על נכסי התוכניות נקבעות על בסיס שיעור ההיוון של המחויבויות המתאימות ונזקפות לרווח והפסד כחלק מעלות הריבית נטו. ההפרש בין הכנסות הריבית על נכסי התוכניות לבין תשואתם בפועל נזקף לרווח כולל אחר ולא יסווג מחדש לרווח או הפסד במועד מאוחר יותר.

² לעניין יישום תקן דיווח כספי בינלאומי 16, ראה ביאור 2.2 להלן

ביאור 14 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

א. מדיניות חשבונאית (המשך):

(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 נזקים לרווח והפסד במועד היווצרותם, חלף לרווח הכולל האחר.

(3) הטבות עובדים לטווח קצר:

הטבות עובדים לטווח קצר, הן הטבות אשר צפויות להיות מסולקות במלואן תוך 12 חודשים מתום השנה בה ניתן השירות המזכה על ידי העובד.

הטבות עובדים לטווח קצר כוללות את התחייבות החברה בגין שכר שוטף. הטבות אלו נזקפות לדוח רווח והפסד במועד היווצרותן.

(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.

(5) לענין שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים 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 לעובדים (המשך)

ב. ההרכב:

ליום 31 בדצמבר 2017			ליום 31 בדצמבר 2018			מטבע התכנית	הפניה	
נכסים לא שוטפים	התחייבויות לא שוטפות	אלפי דולר	נכסים לא שוטפים	התחייבויות לא שוטפות	אלפי דולר			
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר			
-	-	66,057	-	-	64,594	בעיקר ש"ח		הטבות עובד לטווח קצר: שכר עבודה, משכורת וסוציאליות
70,575	5,362	-	66,902	9,817	-	ש"ח	ג	הטבות לאחר סיום העסקה:
-	38,584	-	-	33,258	-	ש"ח	ד	הטבה בגין פיצויי פרישה ופיטורין בישראל
-	-	-	-	-	-	ש"ח	ה	פדיון ימי מחלה
-	10,217	-	-	5,956	-	דולר		קרנות פנסיה בגין עובדים בנציגויות החברה בחו"ל:
-	7,837	-	-	7,665	-	ליש"ט		ארצות הברית
-	13,070	-	-	12,132	-	ש"ח	ז	אנגליה
983	6,545	-	963	6,745	-	ש"ח	ז	הטבות לגמלאים
-	-	-	-	-	-	ש"ח	ז	הטבות אחרות לאחר סיום העסקה
-	-	48,799	-	-	44,733	ש"ח	1א	הטבות עובד אחרות לטווח ארוך:
-	4,428	-	-	3,990	-	ש"ח	2א	התחייבות בגין ימי חופשה ומנוחה*
-	-	-	-	-	-	ש"ח		הטבות אחרות לטווח ארוך
-	1,192	-	-	(569)	-	ש"ח	יא	הטבות בגין פיטורין:
71,558	87,235	114,856	67,865	78,994	109,327			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

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.

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 נותרו, עובר 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.

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-32.8 מיליון ש"ח (ליום 31 בדצמבר 2018, 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 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. (22).

הסכם קיבוצי מיוחד לעובדים ותיקים להפקדת כספי פיצויי פיטורים בקופה על שם העובד:

בהתאם להסכם שנחתם ביום 22 בדצמבר 2011, לאור הסדר תחקיתי אשר נכנס לתוקף ביום 1 בינואר 2011, ואשר איננו מאפשר עוד הפקדת פיצויי פיטורים בקופה מרכזית לפיצויים, עובדים ותיקים אשר עד ליום 31 בדצמבר 2010 הופקדו עבורם כספי הפיצויים בקופה מרכזית, מופקדים הכספים עבורם החל מיום 1 בינואר 2011 לרכיב פיצויים בקופת גמל על שם העובד.

(3) מענק פרישה לטייסים ותיקים:

טייסים ותיקים עם הגיעם לגיל 65, מועד בו הם אינם יכולים עוד להמשיך לשמש כטייסים פעילים על פי תקנות הטיס, ואשר אינם משמשים בתפקידי מדריכים או מפקחים, מסיימים את עבודתם בחברה והם זכאים למענק פרישה (מעבר לפיצויי הפיטורין אליהם הם זכאים על פי דין) בסכומים שנקבעו בהסכם.

(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 מנוהלות על ידי בתי ההשקעות מהמובילים במשק.

ביאור 14 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ד. פדיון ימי מחלה:

העובדים הקבועים (למעט עובדים בחוזים אישיים), בעת פרישתם מן החברה בפרישת חובה או שפרשו מעל גיל 45 בתנאים המזכים אותם בקבלת פיצויים, זכאים לפדיון ימי מחלה בהתאם לנוסחת המרה אשר נקבעה בהסכם הקיבוצי. 'צוין כי, תקרת הצבירה המותרת של ימי מחלה לחלק מהעובדים גבוהה מהקבוע בחוק, ותלויה במועד תחילת עבודתם בחברה. מחויבות זו משולמת ממקורותיה השוטפים של החברה.

ה. קרנות פנסיה של חלק מעובדי החברה המקומיים בארה"ב ובאנגליה:

חלק מעובדיה המקומיים של החברה בארה"ב ובאנגליה נהנים מתוכניות פנסיה ("התכניות"), על פיהן משלמת החברה את עלות הפנסיה של עובדי אותן הנציגויות. עלות הפנסיה מחושבת כמכפלת "שנות הזכאות" לפנסיה בשיעור מהמשכורת הקובעת לפנסיה. פרישה החל מגיל 65 מזכה בדרך כלל את העובד במלוא ההטבות. נכסי קרנות הפנסיה מנוהלים על ידי גוף ייעודי ומושקעים, בעיקר, בניירות ערך סחירים. החברה התחייבה לכסות כל גרעון שייווצר בערכם של נכסי הקרנות ביחס להתחייבויות האקטואריות, ככל שיהיו.

לגבי קרן הפנסיה באנגליה, החל משנת 2005, הקרן אינה מקבלת עובדים חדשים וכמו כן לא קיימת צבירה נוספת של זכויות במסגרתה. קרן הפנסיה בארה"ב סגורה גם היא למצטרפים חדשים, אולם לגבי עובדים קיימים שנכנסו להסדר, קיימת עדיין צבירה של זכויות.

תשלומי המחויבות ממומנים בעיקר מנכסי התכניות, אולם לאור הגירעון הקיים בתכניות הפנסיה, החברה משלימה סכומים מסוימים בגין המחויבויות גם ממקורותיה העצמיים.

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 בחו"ל, עובדיה המקומיים של החברה זכאים לפיצויי פיטורין בהתאם לדין המקומי ובהתאם להסכמי החברה. זאת ועוד, ההטבות האחרות כוללות התחייבויות בגין סיום יחסי עובד מעביד של החברות הבנות.

ח. תכנית מרובת מעסיקים בחברה בת

חברת הבת "בורנשטיין קיטרס אינק" (ארה"ב), משתתפת בתכנית פנסיה מרובת מעסיקים עבור חלק מעובדיה, בגינה השקיעה חברת הבת סכום של כ-425 אלפי דולר בשנת 2018. חלקה של החברה הבת במחויבויות הלא ממומנות של התכנית הינה כ-14.8 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
7,272	1,786	570	221	806	10,655
1,997	891	2,323	453	228	5,892
(3,368)	-	(1,859)	-	(134)	(5,361)
23	-	-	-	-	23
4,837	(2,901)	(459)	(819)	(236)	422
-	(14)	-	(2)	19	3
10,761	(238)	575	(147)	683	11,634

סכומים שהוכרו ברווח והפסד
בגין תכניות להטבה מוגדרת:לשנה שנסתיימה
ביום 31 בדצמבר 2018:

עלות שירות שוטפת
עלות הריבית
תשואה על נכסי התכנית על פי
שיעור ההיוון
תשואה ריאלית שהועברה מסעיף
פיצויים לתגמולים
הפרשי שער
שינויים אחרים
סך הכל

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 שנסתיימה
ביום 31 בדצמבר 2017:

עלות שירות שוטפת
עלות הריבית
תשואה על נכסי התכנית על פי
שיעור ההיוון
תשואה ריאלית שהועברה מסעיף
פיצויים לתגמולים
הפרשי שער
שינויים אחרים
סך הכל

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 שנסתיימה
ביום 31 בדצמבר 2016:

עלות שירות שוטפת
עלות הריבית
תשואה על נכסי התכנית על פי
שיעור ההיוון
תשואה ריאלית שהועברה מסעיף
פיצויים לתגמולים
הפרשי שער
שינויים אחרים
סך הכל

ההוצאות בגין תכניות להטבה מוגדרת נכללו בסעיפים הבאים בדוח רווח והפסד:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2016	2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
3,110	10,665	10,481
217	298	328
546	751	825
3,873	11,714	11,634

הוצאות הפעלה (ראה גם סעיף ג(3) לעיל)
הוצאות מכירה
הוצאות הנהלה וכלליות
סך הכל

אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 14 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים

ט. פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים: (המשך)

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2018

פיצויי פוטורין בישראל אלפי דולר	פדיון ימי מחלה אלפי דולר	הטבות לגמלאים אלפי דולר	קרנות פנסיה*** אלפי דולר	הטבות אחרות אלפי דולר	סה"כ אלפי דולר
84,623	38,584	13,070	74,817	9,764	220,858
7,272	1,786	221	570	806	10,655
1,997	891	453	2,323	228	5,892
(1,231)	(2,245)	(201)	(4,857)	(281)	(8,815)
(12,827)	(2,843)	(590)	(3,289)	(513)	(20,062)
(6,217)	(2,901)	(819)	(1,233)	(448)	(11,618)
-	(14)	(2)	-	19	3
73,617	33,258	12,132	68,331	9,575	196,913
149,836	-	-	56,763	4,202	210,801
3,368	-	-	1,859	134	5,361
(672)	-	-	(4,325)	(249)	(5,246)
1,221	-	-	4,476	16	5,713
(11,974)	-	-	(3,289)	(98)	(15,361)
(23)	-	-	-	-	(23)
(11,054)	-	-	(774)	(212)	(12,040)
130,702	-	-	54,710	3,793	189,205
8	87	17.6			
315	32	373-464			
(2,524)	(2,320)	(2,076)			
2,852	2,685	2,076			

התנועה בערך הנוכחי של המחויבות:

יתרת פתיחה - ערך נוכחי של המחויבות
עלות שירות שוטף
עלות הריבית
רווחים 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 הרווח האקטוארי נובע מגידול בשיעורי הריבית להיוון.

** אומדן התכונה להפקדות הצפויות בשנת 2019 הינו סך של כ- 4.4 מיליון דולר.

*** שיעור ההיוון עבור הפנסיה בארה"ב 17% 4 ועבור הפנסיה באנגליה 26%

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 הזכויות הכספיים: (המשך)

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2017

פיצוי ביטורין בישראל	פדיון ימי מחלה	הטבות לגמלאים	קרנות פנסיה	הטבות אתרות	סה"כ
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
81,490	35,119	8,378	69,960	7,945	202,892
8,600	1,997	325	550	721	12,193
2,785	1,046	375	2,544	247	6,997
1,096	127	3,869	2,941	540	8,573
(17,952)	(3,535)	(603)	(3,061)	(434)	(25,585)
8,712	3,830	726	1,883	469	15,620
(108)	-	-	-	276	168
84,623	38,584	13,070	74,817	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
80	8.5	17.9			
239	2.5	321-425			
(3,140)	(2,691)	(2,325)			
3,549	3,115	2,325			

התמנעה 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 הונו של נכסי התכנית:

יתרת פתיחה - שווי הונו 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 הונו של נכסי התכנית

משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)

שיעור ההיוון באחוזים

ניתוח רגישות לגידול של 1% בשיעור ההיוון

ניתוח רגישות לקיטון של 1% בשיעור ההיוון

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 4.5% ל-5.5%. 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-13.4 מיליון דולר. ניתוח הרגישות לעיל נקבע בהתבסס על שינויים אפשריים באופן סביר בהנחות האקטואריות לתום תקופת הדיווח. ניתוח הרגישות אינו מתחשב בתלות הדדית כלשהי הקיימת בין ההנחות.
- שיעור העזיבה נאמד על טווח שבין 1.1% ל-4.4% כתלות בגיל האוכלוסייה (ללא שינוי מהותי משנת 2017).

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. 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.

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	
		לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2018:
4,429	48,799	יתרת פתיחה
186	39,093	סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:
128	1,208	עלות שירות שוטפת
(306)	(3,491)	עלות הריבית
2	(2,322)	הפרשי שער
10	34,488	רווחים (הפסדים) אקטואריים *
(449)	(38,554)	סך הכל
3,990	44,733	הטבות ששולמו
		יתרת סגירה
11.7	8.5	משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)
		לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2017:
4,116	42,682	יתרת פתיחה
202	32,368	סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:
166	1,352	עלות שירות שוטפת
400	4,615	עלות הריבית
(51)	5,443	הפרשי שער
717	43,778	רווחים (הפסדים) אקטואריים
(404)	(37,661)	סך הכל
4,429	48,799	הטבות ששולמו
		יתרת סגירה
12.3	8.7	משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)
		לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2016:
4,345	42,225	יתרת פתיחה
171	29,421	סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:
140	1,638	עלות שירות שוטפת
48	724	עלות הריבית
(260)	(54)	הפרשי שער
99	31,729	רווחים אקטואריים
(328)	(31,272)	סך הכל
4,116	42,682	הטבות ששולמו
		יתרת סגירה
12.7	8.4	משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)

* עיקר הרווח האקטוארי נובע מעלייה בשיעור ההיוון.

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			
2016	2017	2018	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
25,478	35,154	27,694	הוצאות הפעלה
1,777	2,452	1,931	הוצאות מכירה
4,474	6,173	4,863	הוצאות הנהלה וכלליות
31,729	43,779	34,488	סך הכל

יא. תוכניות פרישה מוקדמת:

ליום 31 בדצמבר		
2017	2018	
אלפי דולר	אלפי דולר	
4,605	3,502	מחויבות בגין תוכניות פרישה
(3,413)	(4,071)	נכסי תוכנית למימון המחויבות
1,192	(569)	(נכס) מתחייבות נטו

יב. מידע נוסף:

(1) הסכם עם מגזר הטייסים:

ביום 29 באוקטובר 2018, נחתם הסכם בין החברה ובין נציגות העובדים והסתדרות העובדים החדשה המבטא את ההסכמות שהושגו בין החברה לטייסים שתחולנה במהלך התקופה מיום 1 בנובמבר 2018, ועד ליום 31 באוקטובר 2024 ("ההסכם" ו-"תקופת ההסכם", בהתאמה). המו"מ נערך על רקע הצורך בהתייעלות והתאמות במתכונת הפעילות של הטייסים לאור התיקון לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב-1981 ("התקנות"), אשר התפרסם ביום 10 במאי 2016 ונכנס לתוקף ביום 29 באוקטובר 2018 ("התיקון לתקנות"). התיקון לתקנות מאמץ לדין הישראלי את ההסדר הקיים בתקנות האמריקאיות בנוגע לניהול עיפות של טייסים (FTL), כגון, תקופות מנוחה מינימאלית בין טיסות וכדומה. ההסכם קובע מנגנונים אשר צפויים לאפשר הפעלה מסחרית יעילה יותר בעידן הרגולציה התעופתית החדשה ותועלות - הן לחברה והן למגזר הטייסים - ובכלל זה צפוי לאפשר צמיחה בפעילות החברה, הפעלת החברה בצורה יעילה יותר תוך התאמה לדרישות התיקון לתקנות וכן שיפור באורחות החיים של הטייסים. כמו כן, קובע ההסכם הסדרים בקשר לתגמול הטייסים ובכלל זה כולל מנגנון לגידור המסגרת התקציבית לעלות שכר הטייסים, הסדרים בדבר ביטול רכיבי שכר משתנים מסוימים (כגון פיצויים שונים בגין פעילות טיסתית) תמורת העלאת השכר הקבוע, הסדרים בדבר גילום, מיסוד מנגנון תמריץ לטייס בגין עמידה בתכנית הטיסות האישית וכן קביעת מנגנון מענק ותוספת שכר מותני רווחים. עוד קובע ההסכם מכסה מוסכמת על ידי הטייסים של חכירות רטובות של מטוסים, מנגנון יישוב חילוקי דעות, התחייבות הטייסים לשקט תעשייתי למשך תקופת ההסכם ועוד. ההסכם אושר על ידי דירקטוריון החברה, נציגות העובדים והסתדרות העובדים החדשה, לאחר שהתקבל אישור של רוב טייסי החברה.

יצוין, כי להסכם אין השפעה מהותית על יתרונות ההתחייבויות בגין הטבות לעובדים, בעיקר לאור מנגנוני התאמה הקיימים בהסכם אשר מחריגים את העלאת השכר הקבוע, נשואת הסכם זה, לעניין חישוב ההתחייבויות.

(2) למידע בדבר התחייבויות שוטפות בגין הטבות לעובדים שניתנו לאנשי מפתח ניהוליים, ראה ביאור 22.ו.

ביאור 15 - הפרשות והתחייבויות תלויות

בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי IAS 37, נכללות הפרשות בגין תביעות והליכים משפטיים, אשר צפוי כי יידרש בגינם תזרים שלילי (בהסתברות מעל ל-50%), אשר לדעת הנהלת החברה, בהתבסס, בין היתר, על חוות דעת של יועציה המשפטית, 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 מוכחשות על ידה.

לעניין שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים ששימשו בקביעת ערכה של ההתחייבות בדוחות הכספיים, ראה ביאור 2.ג(2).

נכון ליום 31 בדצמבר 2018, הוגשו כנגד החברה תביעות משפטיות בסך כולל של כ-1,325 מיליון דולר ותביעות משפטיות בלתי מוכמות בסכומים כספיים. בגין תביעות אלו רשמה החברה הפרשה בדוחות הכספיים בסך כולל של כ-18.6 מיליון דולר. לדעת הנהלת החברה, המתבססת על חוות דעת של יועציה המשפטית, לא צפוי, כי לחברה תהיה חשיפה להפסד נוסף בגין התביעות הנ"ל מעבר לסכומי ההפרשות שנכללו בדוחות הכספיים.

א. תנועה בהפרשות:

סך הכל אלפי דולר	הפרשות אחרות אלפי דולר	מדינת ישראל בגין מחלוקת על עודפי קופת הפיצויים של העובדים הזכאים*	
17,846	9,361	8,485	יתרה ליום 1 בינואר 2017
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
3,213	3,213	-	הפרשות נוספות שהוכרו (כולל עדכון הפרשות קיימות)
(22,671)	(22,671)	-	סכומים שנוצלו ובוטלו במהלך השנה
(995)	(309)	(686)	השפעת שער חליפין
18,553	9,813	8,740	יתרה ליום 31 בדצמבר 2018

* ראה ביאור 14.ג(2) בדבר התחייבויות בגין הטבות לעובדים.

אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים:

להלן מפורטות התובעות הייצוגיות אשר הוגשו כנגד החברה:

מס'	מועד התביעה	סוג התביעה/ערכאה	נושא התביעה	סכום התביעה	סטטוס	השפעות חשבונאיות
1	פברואר 2013	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה להסדר כובל עולמי רחב היקף לתיאום רכיבים שונים של מחירי שילוח מטענים בהטסה, ובפרט של תוספת הדלק ותוספת הבטחון. הבקשה הוגשה גם כנגד חברות התעופה בריטיש איירווייס, לופטהנזה וסוויס	473 מיליון ש"ח	הדיון בבקשה לאישור התובענה הייצוגית הסתיים וכעת ממתינים להכרעת בית המשפט בבקשת האישור	החברה הכירה בהפרשה, על פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, בגין התביעה
2	אפריל 2014	תביעה ייצוגית/מחוזי ירושלים	בבסיס התביעה עומדת טענה, כי רוכשי כרטיסים באתר האינטרנט של החברה לא קיבלו מידע 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	160-523 מיליון ש"ח (סכום אישי 774 ש"ח)	התובענה אושרה להגשה כתובענה ייצוגית בחודש מרץ 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 כרטיס הטיסה אותו רכשו, והחברה לא אפשרה להם לעשות כן או גבתה מהם בגין פעולה זו קנס, אשר לא ידעו עליו מראש ואינם בגובה דמי ביטול או שירות סבירים. החברה הגישה בקשת רשות ערעור אשר נדחתה ביולי 2016. הצדדים הופנו לתהליך גישור שבסיומו נחתם הסכם פשרה שהוגש לאישורו של בית המשפט.	החברה הכירה בהפרשה בסכום המשקף את ההסכמות בהסכם הפשרה.
3	ינואר 2015	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה להפרת החובה לפי חוק שיוויין לאנשים עם מוגבלות להפעיל מערכת עזר לשמיעה במלל התעופה בן גוריון	83.5 מיליון ש"ח (סכום אישי 500 ש"ח)	בין התובע ובין החברה יותר המשיבות בהליך, נחתם הסכם פשרה שהוגש לאישורו של בית המשפט	הסכם הפשרה הינו בסכום זניח.
4	ינואר 2015	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה לאי השבת אגרות ו/או מיסי נמל אותם גובה החברה מהנוסעים במועד חיוב כרטיסי הטיסה במקרים בהם הנוסעים לא התייצבו לטיסה	30.5 מיליון ש"ח (סכום אישי 183 ש"ח)	הדיון בבקשת האישור הסתיים, וכעת ממתינים להכרעת בית המשפט בבקשת האישור	הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, 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)

מס'	מועד התביעה	סוג התביעה/ ערכאה	נושא התביעה	סכום התביעה	סטטוס	השפעות חשבונאיות
5	אפריל 2015	תביעה ייצוגית/מחוזי תל אביב	בבסיס התביעה עומדת טענה, כי 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.	13 מיליארד שקל (סכום אישי של 7,300 ש"ח)	התובענה אושרה כתובענה ייצוגית בחודש נובמבר 2017 קבוצת התובעים הגדרה ככלל חברי המועדון אשר במועד כל אחד מהשיטות שנערכו בתכנית המועדון, החזיק בנקודות ושערך נקודותיהם פחת בשל השינויים.	החברה הכירה בהפרשה, על פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטית, נוכח אישור התובענה כייצוגית
6	פברואר 2016	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי מרכז	בקשת האישור עוסקת בטענות שונות בקשר לטיסות אל על אשר בשל אילוצים שונים בוצעו במסגרת של "חכירה רטובה" (חכירת מטוס על צוות) מחברה זרה.	סכום אישי של 325 ש"ח	החברה הגישה את תגובתה לבקשת האישור, וההליך מצוי לפני שלב ההכוחות	החברה הכירה בהפרשה, על פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטית, בסכום המשקף את המשאבים שיידרשו בגין סילוק התביעה
7	מאי 2016	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי ירושלים	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה כי מחירי המוצרים הפטורים ממכס אשר מוכרת החברה במטוסים, מוצגים במטבע דולר ארה"ב ולא במטבע ישראלי וכי ההמרה מתבצעת לפי שער יציג, אשר מתעדכן אחת לשבוע ולא על פי השער היציג שהיה ידוע ביום המסחר במטבע חוץ שקדם למועד הרכישה.	לא מכומת	הצדדים הגישו בקשת מוסכמת להסתלקות המבקש מבקשת האישור. במסגרת בקשת ההסתלקות, התחייבה החברה, בין היתר, להחליף את שער ההמרה משער מכירה לשער יציג ולעדכן זאת באופן יומי (למעט ימי שישי, שבת וחגים) כן הוסכם על תשלום שכר טרחה וגמול למבקשים ולבאי כוחם ביום 28.1.19 אישר בית המשפט בפסק דין את בקשת ההסתלקות, מחק את בקשת האישור ודחה את התביעה האישית של המבקשים.	הוכרה הפרשה בהתאם לבקשת ההסתלקות, ובסכום שאינו מהותי לחברה
8	אוגוסט 2016	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה 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	לא מכומת	החברה הגישה את תגובתה לבקשה. לאחר דיון מקדמי בבקשת האישור, המבקשת הגישה בקשה לתיקון בקשת האישור. ההליך ממתיך להחלטת בית המשפט באשר לבקשת התיקון	הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטית, 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)

מס'	מועד התביעה	סוג התביעה/ ערכאה	נושא התביעה	סכום התביעה	סטטוס	השפעות חשבונאיות
9	נובמבר 2016	בקשה לאישור כייצוגית/ מחוזי תל אביב	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה כי נגרם עיכוב מכון של טיסות מאחר והסכמי השכר של טייסי החברה מעודדים אותם להאריך את הטיסות.	סכום אישי של 3,000 ש"ח	החברה הגישה את תגובתה לבקשת האישור. בית המשפט מצא לפנות ולבקש את עמדת הגוף המאסדר (משרד התחבורה - רשות התעופה האזרחית) או כל גוף מתאים אחר לפי שיקול דעת היועמ"ש, במחלוקת טרם התקבלה עמדת הגוף המאסדר	הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות
10	דצמבר 2016	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה כי החברה גובה מלקוחות המבצעים שינוי ברכיבי הטיסה, תשלום נוסף שהינו ההפרש בין מחיר הטיסה המקורית לבין מחיר הטיסה החלופית, זאת במקרים בהם הטיסה החלופית זולה יותר.	92 מיליון ש"ח (סכום אישי של 45 6 דולר)	החברה הגישה את תגובתה לבקשת האישור. ההליך קבוע לדיון מקדמי	הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות
11	דצמבר 2016	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה להפליה פסולה בגביית תשלום דמי חבר למועדון הססע המתמיד.	60 מיליון ש"ח	החברה הגישה את תגובתה לבקשות האישור	הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות
12	פברואר 2017	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה כי בעת ביטול או עיכוב טיסה, החברה פועלת תוך הפרת חוק שירותי תעופה, התשע"ב-2012, וחובות נוספות 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	סכום אישי של 44,615 ש"ח	החברה הגישה את תגובתה לבקשת האישור. הצדדים מקיימים ביניהם הליכי הידברות	החברה הכירה בהפרשה בגין תביעה זו, על פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: (המשך)

תבענות ייצוגיות: (המשך)

מס'	מועד התביעה	סוג התביעה/ ערכאה	נושא התביעה	סכום התביעה	סטטוס	השפעות חשבונאיות
13	אוקטובר ונובמבר 2017	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי מרכז	בנובמבר 2018 הוגשה מטעם המבקשים בקשה מאוחדת לאישור תובענה ייצוגית, בטענה שבמקרים רבים חוות השירות בטיסה אינה מספקת במלואה מאחר והנוסע אינו מקבל את שירותי הבידור המובטחים.	70 מיליון ש"ח	החברה הגישה את תגובתה לבקשת האישור המאוחדת	הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.
14	אוקטובר 2017	בקשה לאישור כייצוגית/ מחוזי חיפה	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה כי החברה ודיינרס קלוב ישראל בע"מ ("דיינרס") מטעות במכוון בפרסומיהן את מחזיקי כרטיסי האשראי מסוג דיינרס פליי קארד, בנוגע לאופן חישוב נקודות הטיסה הנצברות עבור שימוש בנקודות טיסה ועבור שדרוג/שמירה על מעמד חבר המועדון ואינן מציינות, כי קיימת מגבלה על סך הנקודות החודשי אשר ניתן לצבור בעת שימוש בכרטיס במסגרת תשלום למשרדי הממשלה.	300 מיליון ש"ח (סכום אישי של 3,000 ש"ח)	החברה הגישה את תגובתה לבקשת האישור בנוסף, החברה הגישה בקשה לדחות על הסף את בקשת האישור בקשה זו טרם הוכרעה	הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות
15	אוקטובר 2017	בקשה לאישור כייצוגית/ מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדות טענות שונות בקשר למושבים במטוס אשר קיימת בהם מגבלת הטייה לאחור.	33 מיליון ש"ח (סכום אישי של 577 ש"ח)	החברה הגישה את תגובתה לבקשת האישור	הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות
16	פברואר 2018	בקשה לאישור כייצוגית/ מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה כי החברה ניצלה את מעמדה לרעה כמונופל מוכרז בקו תל אביב- מומבאי בדרך של גביית מחיר בלתי הוגן גבוה מנוסעים רגישי זמן וכן נטען, כי הימנעות חברת תעופה הודית מניסה לקו תל אביב- מומבאי מהווה הסדר כובל.	321 מיליון ש"ח (סכום אישי של 11,250 ש"ח)	החברה הגישה את תגובתה לבקשת האישור ההליך קבוע לדין מקדמי	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)

מס'	מועד התביעה	סוג התביעה/ ערכאה	נושא התביעה	סכום התביעה	סטטוס	השפעות חשבונאיות
17	פברואר 2018/מרץ 2018	בקשה לאישור כייצוגיות/ מחוזי מרכז	בפברואר 2019 אישר בית המשפט, בכפוף לתנאים, לשני המבקשים שהגישו בקשות אישור נפרדות להגיש בקשת אישור מתוקנת שעניינה טענה כי החברה גובה תשלום "היטל בטחון" שלא כדין.	560 מיליון ש"ח (סכום אישי של 145 ש"ח) וכן 581 מיליון ש"ח (סכום אישי של 226 ש"ח). טרם איחוד הבקשות	בקשת האישור המתוקנת טרם הוגשה.	בשלב מקדמי זה, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל.
18	אפריל 2018	בקשה לאישור כייצוגיות/ בית הדין האזורי לעבודה בתל אביב- יפו	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה כי התשלום המשולם על ידי החברה במטבע זר לאנשי צוות האוויר וצוות דיילי האוויר המועסקים על ידה, אשר מוגדר על ידי החברה כתשלום החזר הוצאות אש"ל, מהווה שכר עבודה ואינו החזר הוצאות.	205 מיליון ש"ח (סכום אישי של 131,609 ש"ח)	החברה הגישה את תגובתה לבקשת האישור ונקבע מועד לדיון	בשלב מקדמי זה, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל.
19	ינואר 2019 (לאחר מועד הדוח על המצב הכספי)	בקשה לאישור כייצוגיות/מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה כי החברה מחשבת, לכאורה, זמני המראה שונים ומטעים, על מנת לקצר ברשומותיה את זמני עיכוב טיסותיה לשם הימנעות מכונות מתשלום פיצוי כספי לנוסעים.	297 מיליון ש"ח (סכום אישי של 3,080 ש"ח)	החברה לומדת את הבקשה ותגיש את תגובתה לבית המשפט כנדרש.	בשלב מקדמי זה, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל.

תביעה נגזרת:

20	נובמבר 2018	בקשה לעיון במסמכים בטרם הגשת בקשה לאישור תביעה נגזרת/ מחוזי מרכז	לטענת המבקש, המחזיק ב-247 מניות רגילות של החברה, הוגשה הבקשה בהמשך לחקירה הפלילית שנפתחה בעניינו של מר פנחס גינזבורג, דירקטור לשעבר ובעל מניות בחברה, ולטענה כי נעשה לכאורה שימוש במידע פנים שהיה מצוי ברשותו, מתוקף מעמדו ותפקידו בחברה, בעת שכרת עסקה למכירת חלק ממניותיו בחברה בחודש יולי 2017.	297 מיליון ש"ח (סכום אישי של 3,080 ש"ח)	החברה לומדת את הבקשה ותגיש את תגובתה לבית המשפט כנדרש.	בשלב מקדמי זה, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל.

מעבר למפורט בטבלה לעיל, כנגד החברה הוגשו בקשות נוספות לאישור תובענות כייצוגיות בסך כולל של כ- 72.5 מיליון ש"ח (כ-19 מיליון דולר) בגין בקשות אלו, לא הכירה החברה בהפרשה בדוחות הכספיים

ביאור 15 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: (המשך)

תובענות ייצוגיות שהסתיימו:

במהלך שנת 2018, נסתיימו שלושה הליכים משפטיים של בקשות לאישור תובענות כייצוגיות בדבר אי הודעה של נוסעים בגין זכאותם לפיצוי במדינות האיחוד האירופי, בדבר אי עמידה במועדים הקבועים בחוק לתשלום פיצוי כספי ללקוחות ובדבר פיצוי לנזקים חיצוניים לכבודה, במסגרתם נתבע סך כולל של כ- 52.5 מיליון ש"ח. לסילוק הבקשות אין השפעה מהותית על דוחותיה הכספיים של החברה והן הסתיימו בתשלומים זניחים.

בחודש פברואר 2019, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, ניתן פסק דין במסגרתו אישר בית המשפט את בקשת ההסתלקות ודחה את התביעה שהייתה בסכום של כ- 40.5 מיליון דולר, במסגרתה נטען כי החברה פעלה בניגוד לתקנות רישוי שרותי תעופה (העברה, הסבה ופדיון של מסמך תובלה בטיסות סדירות), התשמ"ג-1983, בכך שקבעה תנאים מגבילים בחלק מרכיביה לפידיון, להעברה, או להסבה של כרטיסים. יצוין, כי החברה לא הכירה בהפרשה בדוחותיה הכספיים בקשר לתובענה זו וכן לא נשאה בתשלום בגין ההסתלקות.

פירוט הליכים משפטיים עיקריים אחרים:

(21) 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, 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. 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. 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.

(22) 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 הפרשת החברה בשנת 2003. יצוין, כי הגירעון כהגדרתו בהסכם, כוסה במלואו בשנת 2007 ונתר עודף בין תמורות ההנפקה של החברה ושל המדינה ובין הסכום שהופקד בקופת הפיצויים המרכזיות ל"עובדים הזכאים", כמתואר בדוחותיה הכספיים של החברה (ראה ביאור 14.ג.2). עוד נטען, כי החברה קיבלה תמורה נוספת מכח הנפקת אופציות לעובדים בחברה, אשר הייתה אמורה להיות מועברת לקופת הפיצויים כאמור. כמו כן, כוללת התביעה סעד למתן חשבונות ביחס לקופת הפיצויים ולגירעון הנטען.

לעניין הפרשה שנערכה בנוגע לעודף בתמורות ההנפקה ראה ביאור 14.ג.2) לעיל. על פי הערכת הנהלת החברה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים של החברה, ונוכח 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

ביאור 15 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: (המשך)

פירוט הליכים משפטיים עיקריים אחרים: (המשך)

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.

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, מבלי שיתאפשר להם להעלות טענות בנוגע לזכאותם בכספים מול החברה. על הצדדים להגיש כתבי טענות מתוקנים.

(23) 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.

(24) בחודש דצמבר 2016, נתקבלו במשרדי החברה הודעות שומה מטעם רשות המסים, פקיד שומה רמלה, בהמשך לביקורת ניכויים שנערכה לחברה בדבר חישוב ניכוי מס שכר והוצאות עובדים בגין השנים 2011 ו-2012, על פיהן נדרשה החברה לשלם סך של כ-33 ו-28 מיליוני ש"ח. בהמשך לכך, בפברואר 2018, התקשרה החברה בהסכם עם פקיד השומה על פיו תשלם החברה בגין כלל השומות לשנים 2011-2013 וכן בגין תשלומי דמי האש"ל לצוותי האוויר עבור השנים 2014 עד וכולל 2017, סכום כולל של כ-75 מיליון ש"ח (כ-21.8 מיליון דולר), אשר הופרשו בדוחות הכספיים עד לתום שנת 2017 ושולם בחודש פברואר 2018.

ביאור 16 - מסים על ההכנסה

מסים 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 מימושו, בהתאם לחוקי המס שחוקיקתם הושלמו למעשה ליום 31 בדצמבר 2018, 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 2018	הוכר ברווח הכולל האחר	הוכר ברווח והפסד	יתרה ליום 1 בינואר 2018	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
(181,038)	-	(6,782)	(174,256)	הפרשי עיתוי:
7,274	11,477	-	(4,203)	רכוש קבוע
				מכשירים פיננסיים נגזרים
12,932	(765)	(5,624)	19,321	הפרשות, חובות מסופקים והתחייבויות בגין
(160,832)	10,712	(12,406)	(159,138)	הטבות עובדים
				סה"כ
89,086	-	28,388	**60,698	הפסדים והטבות מס שלא נוצלו:
				הפסדים לצורכי מס*
(71,746)	10,712	15,982	** (98,440)	סה"כ
יתרה ליום 31 בדצמבר 2017	הוכר ברווח הכולל האחר	הוכר ברווח והפסד	יתרה ליום 1 בינואר 2017	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
(174,256)	-	6,355	(180,611)	הפרשי עיתוי:
(4,203)	1,279	-	(5,482)	רכוש קבוע
				מכשירים פיננסיים נגזרים
19,321	(626)	7,247	12,700	הפרשות, חובות מסופקים והתחייבויות בגין
(159,138)	653	13,602	(173,393)	הטבות עובדים
				סה"כ
71,905	-	(15,270)	87,175	הפסדים והטבות מס שלא נוצלו:
				הפסדים לצורכי מס*
(87,233)	653	(1,668)	(86,218)	סה"כ

* יתרת ההפסדים המועברים לצורכי מס של החברה לסוף שנת 2018 הינה כ- 387.3 מיליון דולר. על סכום זה במלואו, הכירה החברה בנכס מס בדוחותיה הכספיים (לסוף שנת 2017, כ- 312 מיליון דולר).

** ראה ביאור 2.2 לעניין השפעת יישום תקן דיווח כספי IFRS 15 על יתרת המיסים הנדחים.

ביאור 16 - מסים על ההכנסה (המשך)

ב. המס האפקטיבי:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2016	2017	2018	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
91,815	7,774	(68,568)	רווח (הפסד) לפני מסים על הכנסה ולפני חלק רווחי חברות כלולות- (אך כולל שיעור אופציות ממ"ן)
25%	24%	23%	שיעור מס סטטוטורי
22,954	1,866	(15,771)	הוצאות (הטבת) מס לפי שיעור מס סטטוטורי
			תוספת במס בגין:
353	1,049	271	הוצאות שאינן מותרות בניכוי (ראה ביאור 15 ב. (24) לעיל)
(11,140)	(347)	-	התאמות בגין שינויים בשיעור המס
599	480	(81)	הפרשים אחרים
12,766	3,048	(15,581)	סה"כ מסים על הכנסה (הטבת מס) 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%.

ד. שומות סופיות:

לחברה הוצאו שומות מס סופיות עד וכולל שנת המס 2002. כמו כן, לחברה שומות מס הנחשבות כסופיות עד וכולל שנת המס 2013.

ביאור 17 - הון ועודפים

א. הון המניות של החברה:

מונפק ונפרע		ר ש ו ם	
מניות רגילות	מניה מיוחדת	מניות רגילות	מניה מיוחדת
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

יתרה לימים 31 בדצמבר
2017 ו- 2018

495,719,135	1	1,000,000,000	1

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 מינימלית, 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 בחביוניה הקיימות והצפויות, ובהתחשב במזילותה, 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.

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 וועדה לניהול סיכונים שוק. הדירקטוריון אחראי על הגדרת המדיניות ועדכונה. הוועדה מבקרת את יישום המדיניות ובסמכותה לתת הנחיות/אישורים להנהלת החברה לחרוג מיישום המדיניות בהתאם להתפתחויות שונות (ועדה זו מקבלת דוח חודשי מסמנכ"ל הכספים). מנכ"ל החברה אחראי לקבלת ההחלטות באשר לביצוע עסקאות הגידור בפועל בהתאם למדיניות ולהנחיות הוועדה.

חטיבת הכספים של החברה מספקת שירותים לפעילות העסקית, מאפשרת גישה לשווקים פיננסיים מקומיים ובינלאומיים, מפקחת ומנהלת את הסיכונים הפיננסיים הקשורים לפעילויות החברה באמצעות דוחות פנימיים המנתחים את מידת החשיפה לסיכונים לפי רמתם ועוצמתם.

נכון ליום 31 בדצמבר 2018, מכשיריה הנגזרים של החברה מיועדים כמכשירים מגדרים בחשבונאות גידור תזרים מזומנים. יחסי הגידור מתועדים בידי החברה במועד ההתקשרות בעסקת הגידור. במסגרת התייעוד, מזהים 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), ועל כן לכניסתו המחייבת לתוקף של התקן המלא אין השפעה על המדיניות החשבונאית של החברה בעניין גידורים. בהתאם לכך, שינויים בערכם של מכשירים פיננסיים נגזרים המיועדים לגידור תזרימי מזומנים מוכרים תחילה בדוח על הרווח הכולל האחר (ובהון החברה), ולאחר מכן נזקפים לדוח על הרווח והפסד, כאשר העסקה החזויה המגודרת נרשמת בדוח על הרווח והפסד (לדוגמה רכישת דלק סילוני). בפרט, במועד זקיפתן של תוצאות 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 יזקפו אף הם לרווח כולל אחר (ויוצגו בדוח על השינויים בהון בקרן הון נפרדת) ויסווגו לרווח והפסד עם קרות העסקה המגודרת, או, בתנאים מסוימים, קודם לכן.

על פי הוראות הגידור בהתאם ל-IFRS 9, רשאית החברה לגדר את השתנות מחירי הדס"ל גם בגין סיכון ספציפי של השתנות מחיר חומר הגלם (נפט גולמי), לדוגמה. זאת ועוד, בדיקות אפקטיביות הגידור נעשות על ידי מבחן עקרוני המבוסס על "יחסים כלכליים", כאשר הערכת אפקטיביות הגידור נעשית בצורה פרוספקטיבית.

ביאור 18 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ג. הרכב מכשירים פיננסיים נגזרים בדוח על המצב הכספי:

ליום 31 בדצמבר 2018			
מועד תשלום (תקבול) חוזי	סכום נומינלי	נכסים שוטפים	נכסים לא שוטפים
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
7/19-1/30	342,373	895	795
		895	795

מכשירים פיננסיים נגזרים אשר

יועדו כפריטים מגדרים:

עסקאות גידור ריבית*

סה"כ נכסים בגין מכשירים

פיננסיים נגזרים

* משקף את סכום הקרן.

ליום 31 בדצמבר 2018			
מועד תשלום (תקבול) חוזי	סכום נומינלי	התחייבויות שוטפות	התחייבויות לא שוטפות
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
1/19-12/20	146,987	(21,404)	(8,378)
7/19-1/30	342,373	-	(2,369)
2/19-8/19	167,045	(626)	-
		(22,030)	(10,747)
		(32,777)	

מכשירים פיננסיים נגזרים אשר

יועדו כפריטים מגדרים:

עסקאות גידור דלק סילוני

עסקאות גידור ריבית*

עסקאות גידור שערי חליפין

סה"כ נכסים בגין מכשירים

פיננסיים נגזרים

* משקף את סכום הקרן.

ליום 31 בדצמבר 2017			
מועד תשלום (תקבול) חוזי	סכום נומינלי	נכסים שוטפים	נכסים לא שוטפים
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
1/18-9/19	62,244	12,919	3,721
7/19-7/21	174,885	-	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.

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 מחיר חומר הגלם בלבד מתוך התקשרויות החברה לרכישת דס"ל, הכוללות גם רכיבים לוגיסטיים ואחרים כגון איחסון והובלה. מאחר שמחיר חומר הגלם מהווה את הרכיב התנודתי המשמעותי והעיקרי בהתקשרויות אלו, עסקאות הגידור צפויות להיות אפקטיביות. לעיתים, בוחרת החברה לגדר עסקאות אלו באמצעות גידור של רכיב הנפט הגולמי בלבד (על ידי התקשרות בנגזרים בהם נכס הבסיס הוא הנפט הגולמי). מחיר הנפט הגולמי מהווה את הרכיב העיקרי בקביעת מחיר השוק של הדס"ל (כ-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 2018, הייתה החברה מגודרת, באישור הוועדה, בהיקפים גבוהים מקווי המקסימום המוגדרים במדיניות המפורטת מעלה לגבי התקופות דצמבר 2019 – נובמבר 2020. נכון למועד הדיווח, היו לחברה התקשרויות, לצורך גידור מחירי הדס"ל, בהיקף הנאמד בכ-46% מהתצרוכת הצפויה בשנת 2019 וכ-17% מהתצרוכת הצפויה לשנת 2020.

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).

ביאור 18 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ד. נגזרי דלק סילוני: (המשך)

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
16,640				
(23,884)	-	(23,884)	(23,884)	-
(24,751)	24,751	-	(24,751)	24,751
-	-	-	1,661	(1,661)
2,213	(2,213)	-	-	-
(46,422)	22,538	(23,884)	(46,974)	23,090
(29,782)				
31.4/(31.4)	-	(31.4)/31.4	(31.4)/31.4	-
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	-

לשנה שנסתיימה

ביום 31 בדצמבר 2018

נגזרי דלק סילוני:

יתרת נגזרי דלק סילוני

ליום 1 בינואר 2018

שערך של עסקאות אשר

חשבונאית יועדו כמכשירים

מגדרים

תקבול עסקאות אשר חשבונאית

יועדו כמכשירים מגדרים

הפסד מפרמיות בגין פקיעת

נגזרים אשר יועדו כמכשירים

מגדרים

תשלומי פרמיות עבור מכשירים

מגדרים

סה"כ תנועה בנגזרי דלק סילוני

יתרת נגזרי דלק סילוני

ליום 31 בדצמבר 2018

השפעה פוטנציאלית של עלייה/

(ירידה) של 15% במחיר הדס"ל

על השווי ההוגן של הנגזרים

לסוף השנה (במיליוני דולר)

לשנה שנסתיימה

ביום 31 בדצמבר 2017

נגזרי דלק סילוני:

יתרת נגזרי דלק סילוני

ליום 1 בינואר 2017

שערך של עסקאות אשר

חשבונאית יועדו כמכשירים

מגדרים

תקבול 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)

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 ערכן 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). כך, ירידה של 10% בשער החליפין הייתה מביאה להוצאה בסך של כ- 3.5 מיליון דולר, בשל שערך היתרות בדוח על המצב הכספי כאמור. החברה בוחנת מעת לעת את הצורך בשימוש במכשירים נגזרים להקטנת החשיפה מסיכונים 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 2018, התברה גידרה כ- 22% בממוצע מהחשיפה התזרימית הצפויה לשקל בשנת 2019. החל משנת 2019 עודכנה מדיניות הגידור באופן שנקבעו שיעורי גידור מינימליים לגידור החשיפה התזרימית הצפויה לשקל: 40% ל-3 החודשים הקרובים, 30% לחודשים 4-6 ו- 15% לחודשים 7-9, באופן מתגלגל מדי חודש.

להלן השפעת נגזרי ש"ח שקל-דולר על הרווח והפסד, רווח כולל אחר, ההון ותזרים המזומנים לשנת 2018:

השפעה על הרווח והפסד לשנה	השפעה על הרווח הכולל האחר לשנה	סך ההשפעה על הון החברה	תזרים מזומנים בגין נגזרים	גידול בנכס/קיטון בהתחייבות (קיטון) בנכס/גידול (בהתחייבות)
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
-	(3,978)	(3,978)	-	(3,978)
(3,352)	3,352	-	(3,352)	3,352
(3,352)	(626)	(3,978)	(3,352)	(626)
				(626)
-	(12.8)/10.5	(12.8)/10.5	-	12.8/(10.5)

לשנה שנסיימה

ביום 31 בדצמבר 2018:

נגזרי שער חליפין:

יתרת נגזרי שקל-דולר

ליום 1 בינואר 2018

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 2018

השפעה פוטנציאלית של

עלייה/(ירידה) של 10% בשער

החליפין על השווי ההוגן של

הנגזרים לסוף התקופה (במיליוני

דולר)

לשנה שנסיימה

ביום 31 בדצמבר 2017:

נגזרי שער חליפין:

יתרת נגזרי שקל-דולר

ליום 1 בינואר 2017

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 2017

ביאור 18 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

א. סיכון ריבית:

החברה חשופה לסיכון תזרים בגין ריבית הנובע מהלוואות בשיעורי ריבית משתנים. הסיכון מנוהל ע"י החברה באמצעות שמירה על יחס מתאים בין הלוואות בריבית משתנה להלוואות בריבית קבועה, וכן על ידי שימוש בנגזרי ריבית. פעולות הגידור מוערכות באופן שוטף על מנת להתאימן לתחזיות בדבר שיעור הריבית והסיכון המגודר הרצוי. הבטחת אסטרטגיית גידור אופטימאלית נעשית על ידי התאמת תמהיל הלוואות החברה וביצוע הגנות "גב אל גב" מול לוחות הסילוקין של הלוואות קיימות.

בהתאם למדיניות גידור הריבית של החברה, החברה מגדרת את חשיפתה התזרימית לשער ריבית ה-Libor (חשיפה הנובעת מהלוואות החברה) בהיקף של עד 50% מהיקף החשיפה הכוללת לאופק של עד 5 שנים. החל משנת 2019 עודכנה מדיניות הגידור כך שאופק הגידור יהיה מקביל לאורך החיים של ההלוואה.

להלן השפעת נגזרי הריבית על הרווח והפסד, רווח כולל אחר, ההון ותזרים המזומנים של החברה לשנת 2018. השווי ההוגן של עסקאות גידור הריבית לתאריך הדוח על המצב הכספי נקבע תוך שימוש בעקומות ריבית מקובלות (רמה 2).

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
1,645				
(1,494)	-	(1,494)	(1,494)	-
(830)	830	-	(830)	830
(2,324)	830	(1,494)	(2,324)	830
(679)				
9.2/(9.2)	-	(9.2)/9.2	(9.2)/9.2	-
980				
641	-	641	641	-
24	(24)	-	24	(24)
665	(24)	641	665	(24)
1,645				
3.6/(3.5)	-	(3.6)/3.5	(3.6)/3.5	-

לשנה שנסתיימה

ביום 31 בדצמבר 2018:

נגזרי ריבית:

יתרת נגזרי ריבית

ליום 1 בינואר 2018

שערך של עסקאות אשר

חשבונאית יועדו כמכשירים

מגדרים

תקבול בגין עסקאות אשר

חשבונאית יועדו כמכשירים

מגדרים

סה"כ תנועה בנגזרי ריבית

יתרת נגזרי ריבית

ליום 31 בדצמבר 2018

השפעה פוטנציאלית של

עלייה/ירידה של 50% בשיעור

הריבית על השווי ההוגן של

הנגזרים לסוף התקופה (במיליוני

דולר)

לשנה שנסתיימה

ביום 31 בדצמבר 2017:

נגזרי ריבית:

יתרת נגזרי ריבית

ליום 1 בינואר 2017

שערך של עסקאות אשר

חשבונאית יועדו כמכשירים

מגדרים

תשלום עסקאות אשר חשבונאית

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)

ביאור 19 - פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד

א. הכנסות מהפעלה:

(1) הרכב:

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2016	2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
1,745,616	1,784,688	1,835,361
86,270	88,352	102,461
77,467	94,189	97,161
1,909,353	1,967,229	2,034,983
64,171	64,454	42,774
1,973,524	2,031,683	2,077,757
64,904	65,315	64,236
2,038,428	2,096,998	2,141,993

הכנסות ממטוסי נוסעים:
 הכנסות מנוסעים בטיסות סדירות של החברה
 הכנסות מהטסת מטען בבטן מטוסי הנוסעים
 הכנסות מטיסות סאן-דור
 סה"כ הכנסות ממטוסי נוסעים
 הכנסות מהטסת מטענים במטוס מטען
 סה"כ הכנסות מהטסת נוסעים ומטען (1)
 הכנסות אחרות (2)

(1) להלן פירוט של הכנסות החברה מהטסת נוסעים ומטען על פי איזורים גיאוגרפיים:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2016	2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
669,757	702,138	770,586
976,061	1,012,430	1,006,942
327,706	317,115	300,229
1,973,524	2,031,683	2,077,757

אמריקה
 אירופה
 אסיה ואפריקה
 סה"כ הכנסות

(2) ההכנסות האחרות כוללות, בעיקר, הכנסות ממכירת מוצרי דינטי פרי, שירותי מזון תעופתי, שירותי תחזוקה לגורמי חוץ, דמי חבר במועדון הנוסעים, שירותי פריקה וטעינה ועוד.

ביאור 19 - פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד (המשך)

ב. הוצאות הפעלה:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2016	2017	2018	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
386,048	426,842	523,400	דלק
374,989	440,184	454,960	שכר ונלוות
198,983	212,132	223,745	אגרות ושירותים בנמלי תעופה
110,014	112,415	109,810	אחזקת מטוסים, ציוד טיסה וציוד קרקע
88,686	89,782	90,255	מעבר אווירי ותקשורת אווירית
143,081	143,186	131,516	פחת
158,604	116,499	144,818	דמי חכירת מטוסים ומנועים
52,296	57,225	59,464	מזון וציידה
62,933	64,188	68,329	הוצאות צוותי אוויר
3,465	4,028	4,434	הוצאות הביטחון בניכוי השתתפות המדינה (1)
59,318	82,179	49,063	הוצאות הפעלה אחרות
1,638,417	1,748,660	1,859,794	סה"כ

(1) השתתפות בהוצאות הביטחון - שיעור ההשתתפות המדינה בהוצאות הביטחון של החברה עמד בשנים 2016, 2017 ו-2018 על 97.5%.

ג. הוצאות מכירה:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2016	2017	2018	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
102,864	106,636	108,793	עמלות לסוכנים ולחברות כרטיסי האשראי
44,881	51,455	51,808	שכר ונלוות
12,835	18,382	19,306	פרסום ויחסי ציבור
19,361	20,015	21,122	הוצאות בגין מערכות הפצה
12,624	12,608	13,955	הוצאות מכירה אחרות
192,565	209,096	214,984	סה"כ

ביאור 19 - פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד (המשך)

ד. הוצאות הנהלה וכלליות:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2016	2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
62,209	70,022	68,455
7,174	8,193	10,803
2,352	3,111	2,412
10,111	7,582	8,532
1,740	2,050	1,805
15,213	22,578	26,529
98,799	113,536	118,536

שכר ונלוות
שירותים מקצועיים
תקשורת
שכירות ואחזקת משרד
ביטוח
אחרות
סה"כ

ה. הכנסות אחרות, נטו:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2016	2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
763	731	540
(1,680)	(3,998)	(14,541)
(1,164)	-	-
122	(4)	-
(1,959)	(3,271)	(14,001)

הוצאות בגין תכניות פרישת עובדים, נטו (ראה ביאור 14.יא)
רווח הון ממימוש רכוש קבוע וביטול חכירה עקב פגיעת מטוס
(ראה ביאור 9.ה)
רווח הון ממכירת החזקה בחברה כלולה
אחרות
סה"כ

ו. הוצאות מימון:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2016	2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
16,248	19,078	26,118
5,348	4,907	5,118
2,614	-	718
24,210	23,985	31,954

ריבית בגין הלוואות (1)
עמלות גיוס הלוואות והוצאות בנקאיות אחרות
הפרשי שער בגין יתרות שאינן דולריות
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		
2016	2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
1,077	2,040	3,007
6	1,443	194
1,083	3,483	3,201

ריבית בגין פיקדונות בנקים לזמן קצר
הפרשי שער בגין יתרות שאינן דולריות ואחרות
סה"כ

ביאור 20 - דיווח מגזרי:

במהלך חודש פברואר 2018, כפועל יוצא של מינוי מר גונן אוסישקין למנכ"ל החברה, שהינו מקבל ההחלטות התפעוליות הראשי של החברה (CODM), חלו שינויים במידע הנסקר על ידו לצורך הקצאת משאבים באופן שוטף. בהתאם למתכונת החדשה של הדיווחים, לחברה מגזר פעילות יחיד שמטרתו למקסם את רווחיות רשת הנתיבים שלה בכללותה. לאור זאת, לא מוצגות תוצאות החברה בחלוקה למגזרים.

ביאור 21 - 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 החברה). סאן דור פועלת כמארגן תיירות לסיטונאים וליחידים ומשווקת טיסות סדירות וטיסות שכר, הן על ידי החכרת קיבולת מטוסים שלמים לצד ג', או קיבולת חלקית של מטוס למספר שותפים במחירים מוסכמים מראש, או מכירה ישירה.

החל משנת 2011, סאן דור פועלת כמארגן תיירות, תוך שמירה על המותג "סאן דור" בטיסות הסדירות ובטיסות השכר המשוקות על ידיה ומבוצעות על ידי החברה (בימי אמצע השבוע) ועל ידי חברות תעופה אחרות (בטיסות סוף שבוע וחגים).

יצוין, כי בשנת 2017 התקשרו החברה וסאן דור בעסקה לרכישת מניות ישראיר תעופה ותיירות בע"מ. בהמשך להחלטת רשות ההגבלים העסקיים בדבר התנגדותה לעסקה, הגישה החברה ערר לבית הדין להגבלים עסקיים על החלטת ההתנגדות. ביום 20 ביוני 2018, הודיעו הצדדים לעסקה לבית הדין להגבלים עסקיים על משיכת הערר כאמור, והעסקה בוטלה.

(2) ת.מ.מ. תעשיות מזון מטוסים (נמל תעופה בן גוריון) בע"מ ("תמ"מ"):

תמ"מ (חברה בבעלותה המלאה של החברה) עוסקת בעיקר בייצור ואספקה של ארוחות מוכנות כשרות לחברות תעופה. בנוסף, מספקת תמ"מ בין היתר, שירותי הסעדה למוסדות. מקום מושבה של תמ"מ הוא ישראל. מפעלה ומשרדה 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, תחזוקתו 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 והחברה החלה בפעילות תכנון של המבנה. בהתאם להסכם כאמור, נדרשת תמ"מ להשלים את בניית המבנה עד סוף שנת 2020.

(3) בורנשטיין קייטורס אינק (ארה"ב) - ("בורנשטיין"):

עיסוקה העיקרי של בורנשטיין (חברה בבעלותה המלאה של החברה), הרשומה בארה"ב והפועלת בסמוך לנמל התעופה ע"ש קנדי בניו-יורק, הוא ייצור ואספקה של ארוחות מוכנות כשרות לחברות תעופה ולמוסדות אחרים. החברה הינה הלקוח העיקרי של בורנשטיין.

(4) סופרסטאר הולדייז לימיטד (אנגליה) - ("סופרסטאר"):

סופרסטאר (חברה בבעלותה המלאה של החברה), הינה סיטונאית תיירות המשווקת חבילות תיור בבריטניה לסוכני נסיעות ולנסעים ומוכרת כרטיסי טיסה במחירים מוזלים על קווי החברה. לסופרסטאר פעילות במספר מדינות נוספות.

ביאור 21 - חברות בנות (המשך)

א. פירוט החברות שבבעלות החברה: (המשך)

(5) כתית בע"מ ("כתית"):

כתית (חברה בבעלותה המלאה של החברה) מפעילה מספר מסעדות לעובדי החברה בנמל התעופה בן גוריון, ואת שירותי ההסעדה בטרקלין המלך דוד בנמל התעופה בן גוריון.

(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.

בחודש דצמבר 2018, התקשרו קוקפיט, החברה ו-Gate Gourmet Switzerland GmbH (להלן: "Gate Gourmet"), חברה בת של Gate Group (חברה בינלאומית בתחום אספקת מזון לחברות תעופה) בהסכם הקצאת מניות, לפיו הוקצו ל-Gate Gourmet כ-10.2% ממניות קוקפיט (בדילול מלא), זאת בתמורה להשקעה של Gate Gourmet בקוקפיט בסכום של 2.5 מיליון דולר. נכון למועד הדוח מחזיקה החברה בכ-80.9% ממניות קוקפיט ובואינג ו-Gate Gourmet מחזיקות בכ-8.9% ו-10.2% (בדילול מלא). בהתאמה, בגין עסקה זו הכירה החברה בהון המיוחס לבעלים של 1.8 מיליון דולר, ובזכויות שאינן מקנות שליטה בסך של 0.7 מיליון דולר. יצוין, כי ההפסד המיוחס לזכויות שאינן מקנות שליטה של קוקפיט הינו זניח.

(7) 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 זו, השותפות תפעיל סוכנות ביטוח אשר תעסוק בשיווק ומכירה של מוצרי ביטוח הן בתחום הנסיעות והן בתחומים אחרים, בין היתר, ללקוחות מועדון הנסע המתמיד של החברה. יצוין, כי למועד הסמך 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 ע"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 נוצר 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 שנסיימה ביום 31 בדצמבר		סוג הפעילות	חברה
2017	2018		
אלפי דולר	אלפי דולר		
85,004	88,060	החכרת מטוסים ומתן שירותים נלווים	סאן דור
29,173	29,196	רכישת מזון לטיסות החברה מנתב"ג	תמ"מ
7,683	6,290	רכישת מזון לטיסות החברה מניו-יורק	בורנשטיין
8,467	5,346	מכירת כרטיסי טיסה וסידורי קרקע	סופרסטאר
5,373	5,243	הסעדות לעובדים ושירותי מזון בטרקלין המלך דוד בטרמינל 3	כתית

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

א. בעלת השליטה בחברה:

החל מחודש ינואר 2005, חברת כנפיים אחזקות בע"מ (להלן: "כנפיים"), אשר בשליטת משפחת בורוביץ ובעלי שליטה נוספים, הינה בעלת השליטה בחברה. נכון ליום 31 בדצמבר 2018 מחזיקה כנפיים ב-35.3% ממניות החברה.

להלן תיאור כללי של העסקאות עם כנפיים וחברות שלבעלי השליטה בחברה יש בהן עניין אישי, מאפייניהן והיקפן: במסגרת ההכנסות מהפעלה בשנים 2018, 2017 ו-2016 נכללו הכנסות מחברה בשליטת כנפיים בסך של כ-1,244,792 ו-619 אלפי דולר בהתאמה.

במסגרת הוצאות ההפעלה בשנים 2018, 2017 ו-2016 נכללו עסקאות עם כנפיים וחברות שלבעלי השליטה בחברה יש בהן עניין אישי בסך של כ-813,645 ו-754 אלפי דולר בהתאמה.

במסגרת הוצאות המכירה בשנים 2018, 2017 ו-2016 נכללו עסקאות באמצעות צד שלישי עם חברות שלבעלי השליטה בחברה יש בהן עניין אישי, בתחום הפרסום, בסך כולל של כ-247,781 ו-832 אלפי דולר בהתאמה.

במסגרת הוצאות הנהלה וכלליות בשנים 2018, 2017 ו-2016 נכללו הוצאות בגין ביטוח דירקטורים, בסך של כ-141³, 146 אלפי דולר.

לעניין ההסכם לביטוח קבוצתי, ראה סעיף ז' להלן.

ב. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים:

(1) עסקאות עם בעל שליטה:

(א) ביום 6 במרץ 2018 אישרה אסיפת בעלי מניות מיוחדת של החברה, לאחר קבלת אישור ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, את הארכת התקשרות החברה בהסכם העסקתה של גב' דלית מוזס ("דלית") 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. בהתאם לאישור האסיפה, עודכנו תנאי העסקתה של דלית לתקופה של שלוש שנים, כדלקמן: (א) דלית קודמה בדרגה אחת, לדרגת מנהלת יחידה במועדון הנוסע המתמיד והינה זכאית לשכר חודשי ברוטו בסך של 8,000 ש"ח בגין 50% משרה ובתוספת הוצאות רכב כמקובל 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 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 של החברה לשנים 2017-2019 ("עסקת המסגרת"), לרכישה במשותף של פוליסת ביטוח לדירקטורים ונושאי משרה בחברה ובחברות הבת שלה (לרבות ביחס לבעלי שליטה בחברה המכהנים כדירקטורים ונושאי משרה), כפי שיכהנו בחברה מעת לעת, וזאת לתקופה של 3 שנים נוספות מיום 28 בדצמבר 2017, ועד ליום 27 בדצמבר 2020.

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ב. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים: (המשך)

(1) עסקאות עם בעל שליטה: (המשך)

(ב) (המשך)

במהלך התקופה הנ"ל רשאת 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 אישרה ועדת הביקורת ותגמול וביום 29 בינואר 2018, אישר דירקטוריון החברה המשך התקשרות, באמצעות כנפיים, עם ממורה 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 31(3) ו-1ב(5) לתקנות ההקלות וקבעו כי ההתקשרות תואמת את התנאים שנקבעו בעסקת המסגרת. כמו כן, ועדת הביקורת ותגמול והדירקטוריון אישרו כי ההתקשרות הינה זהה לכל נושאי המשרה בחברה, לרבות נושאי המשרה מקרב בעלי השליטה כפי שהיו וכפי שהיו מעת לעת, הינה בתנאי שוק ואינה עשויה להשפיע באופן מהותי על רווחיות החברה רכושה או התחייבותיה.

(א) 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 11 בדצמבר 2018 אישר דירקטוריון החברה את מינויו של ה"ח נמרוד בורוביץ ("נמרוד") לתפקיד סמנכ"ל אסטרטגיה, הצטיידות מטוסים ופיתוח עסקי. יובהר כי בעקבות המינוי לא חל שינוי בתנאי ההעסקה של נמרוד כפי שאושרו על ידי אסיפת בעלי המניות של החברה ביום 28 ביוני 2017 כמתואר להלן.

ביום 28 ביוני 2017, אישרה אסיפת בעלי מניות מיוחדת של החברה, לאחר קבלת אישור ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, את מינויו של נמרוד כסגן סמנכ"ל לאסטרטגיה, הצטיידות מטוסים ופיתוח עסקי של החברה והעלאת שכרו החודשי (ברוטו) לסך של 48,000 ש"ח, וכן אישרה תשלום מענק לנמרוד בגין שנת 2016 בסך של 63,000 ש"ח (ברוטו). יצוין, 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.

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ב. 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 ש"ח 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 ש"ח. מתוך סכום המענק שאושר כאמור שולם לדגנית סך של 289,800 ש"ח המהווים 70% מתוך המענק, כאשר יתר המענק לא שולם מאחר והחברה לא עמדה בתנאי הסף לתשלום המענק הנדחה. בעלה של דגנית מכהן כדירקטור בכנפיים, בעלת השליטה בחברה ובנוסף קיימים קשרים עסקיים בין חברה בבעלות הזוג פלטי לחברות בשליטת הגב' תמר מוזס בורוביץ, סגנית יו"ר הדירקטוריון ומבעלי השליטה בכנפיים. לפיכך ההתקשרות אושרה כעסקה שלבעל שליטה 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 התקשרות 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 מסויימים כפי שנקבע בהסכם המעודכן. בנוסף, לכל צד תינתן הזכות להביא את ההסכם לכלל סיום, מכל סיבה שהיא ועל פי שיקול דעתו, ובלבד שהודיע על כך לצד השני לפחות 60 ימים מראש.

בהתאם לסעיף 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.

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ב. 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 ובני יורק השייכים לקבוצת ידיעות אחרונות המיועדים לחלוקה לנוסעים בטיסות החברה; (3) התקשרות לרכישת מנויים לעיתונים מקבוצת ידיעות אחרונות עבור 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 מר פנחס גינזבורג, שהינו בעל עניין בחברה מכוח אחזקותיו במניות החברה, אשר כיהן כדירקטור בחברה עד ליום 31.12.2018, 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.

(ג) דירקטוריון החברה אישר את ההתקשרויות החברה עם חברת קו. 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, ההתקשרויות 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 ההתקשרויות 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. כללים וקווים מנחים אלו משמשים את החברה גם לבחינת היקף הגילוי בדוח תקופתי ובתשקיף (לרבות בדוחות הצעת מדף) לגבי עסקה של החברה, תאגיד בשליטתה וחברה מאוחדת או כלולה שלה, עם בעל שליטה או שלבעל השליטה יש ענין אישי באישורה, כקבוע בתקנה 22 לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידים), התש"ל-1970 ובתקנה 54 לתקנות ניירות ערך (פרטי תשקיף וטיטת תשקיף - מבנה וצורה), התשכ"ט-1969 (סוגי העסקאות הקבועים בתקנות דוחות כספיים בתקנות דוחות תקופתיים ומיידים ובתקנות פרטי תשקיף הנזכרים 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.

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ב. 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 ומידיים 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 הנזכרות 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 וקבלת שירותי שינוע לצורך העלאת והורדת נוסעים ממטוסים; 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; בקרות על אתר האינטרנט של החברה; שירותי שינוע לצורך העלאת והורדת נוסעים ממטוסים; פרסום טיסות וחבילות של החברה במנוע חיפוש, מתן חסות לכנס 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.

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ב. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים: (המשך)

(3) עסקאות עם בעלי עניין:

(א) עסקאות בין החברה לבין מר פנחס גינזבורג (להלן: "גינזבורג") או מי מטעמו (לרבות תאגידים בשליטתו), אשר כיהן כדירקטור בחברה עד ליום 31.12.2018:

למר פנחס גינזבורג, אשר כיהן כדירקטור בחברה עד ליום 31.12.2018 והינו בעל מניות בה, עניין אישי, במישרין ובעקיפין, בעסקאות שונות שמבצעת החברה ו/או חברות קשורות אליה, כמפורט להלן: (א) י. הלל (סוכנות נסיעות שבבעלות מר גינזבורג ובני משפחתו) מבצעת, מעת לעת, עסקאות עם החברה ועם סאן דור לרכישת כרטיסי טיסה לטיסות החברה ולטיסות המשוקות על ידי סאן דור וכן לחכירת טיסות שכר המשוקות על ידי סאן דור; (ב) החברה וסאן דור מתקשרות, מעת לעת, בעסקאות עם איירתור, אשר מחצית ממניותיה מוחזקות על ידי החברה והמחצית השנייה מוחזקת, למיטב ידיעת החברה, על ידי סוכני נסיעות, ביניהם מר גינזבורג, אשר מכהן גם כדירקטור באיירתור. 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 2018 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 לאיירתור ובין סאן דור לאיירתור 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 חציון קלנדרי, מועבר דוח בכתב בדבר ההתקשרויות שבוצעו בחציון 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 חריגות.

לפרטים אודות בקשה לפי סעיף 198א לחוק החברות לגילוי עניין במסמכים בטרם הגשת בקשה לאישור תביעה נגזרת, אשר לטענת המבקש, הוגשה בהמשך לחקירה הפלילית שנפתחה בעניינו של מר גינזבורג, ראו ביאור 15.ב.19 לדוחות הכספיים.

(ב) עסקאות חריגות עם בעלי עניין:

בחודש נובמבר 2018, אישרו ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, תיקון והארכה של הסכם המסגרת של החברה עם ממן - מסופי מטען וניטול בע"מ ("ממן") אשר נחתם ביום 3 בפברואר 2010 ותוקן והוארך בחודש מאי 2016 ("הסכם מסגרת" ו - "כתב התיקון והארכה", בהתאמה). בהסכם המסגרת נקבעו תנאי ההתקשרות ביחס לשירותי המסוף הניתנים לחברה על ידי ממן אשר כוללים, בין היתר, ניטול מטענים, שינוע מטענים ואחסון מטענים. בהתאם לכתב התיקון והארכה, (א) הארכה תקופת ההתקשרות עם ממן, שצפויה היתה להסתיים ביום 31 בדצמבר 2019 עד ליום 31 בדצמבר 2022; (ב) הארכה תקופת מימוש כתבי האופציה שהקצתה ממן לחברה, הניתנים למימוש למניות רגילות של ממן בשיעור של עד - 10% מהון המניות המונפק של ממן בדילול מלא עד ליום 31 בדצמבר 2022 (ללא כל שינוי בתנאי כתבי האופציה) ו - (ג) עודכן מנגנון התשלום בהסכם המסגרת באופן שאינו מהותי. יצוין כי השפעת עדכון תנאי האופציה ומנגנון התשלום על הדוחות הכספיים של החברה אינה מהותית.

ההתקשרות עם ממן סווגה כעסקה שלבעל עניין בחברה יש בה עניין אישי, היות מר יהודה (ידי) לוי, סגן יו"ר דירקטוריון החברה, מכהן כדירקטור מטעם החברה בממן. יצוין, כי ההתקשרות סווגה ואושרה כ"עסקה חריגה".

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

(3) עסקאות עם בעלי עניין: (המשך)

(ג) עסקאות לא חריגות עם בעלי עניין:

לחברה התקשרויות שלבעלי עניין בחברה יש בהן עניין אישי ואשר אינן חריגות כמתואר להלן. היקפי התקשרויות אלה נכללים בנתונים הכספיים שלהלן. מתן הטבות בכרטיסי טיסה על פי הסכם לקוח עסקי; שכירות משרדים, וכן מתן שירותים שונים בתחום המזון על ידי חברת הבת, תמ"מ.

יצוין כי לחברה התקשרות עם קבוצת ביטוח הראל בהיקף לא מהותי, בדבר ביטוח שיניים עבור עובדי החברה, אשר אינה נכללת בנתונים הכספיים.

(ד) התקשרויות עם בעלי עניין מכוח החזקות:

יצוין, כי לחברה התקשרויות עם בעלי עניין מכוח החזקות בלבד, בהיקפים לא מהותיים ובכלל זה התקשרות עם קבוצת הפניקס בדבר ביטוח בריאות עבור עובדי החברה, אשר אינן נכללות בנתונים הכספיים.

ג. הסכם שירותים עם יושב ראש הדירקטוריון של החברה:

החל מיום 1 ביוני 2017, מכהן מר אלי 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 ש"ח. 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. בגין השנים 2017 ו- 2018 לא היה זכאי דפס למענק שנתי. דפס זכאי להטבות בכרטיסי טיסה מהחברה, עבורו ועבור בני ביתו, כמפורט בהסכם הניהול. כמו כן, ככל שדפס ישלים 3 שנות כהונה כיו"ר הדירקטוריון של החברה, יהא זכאי להטבות בכרטיסי טיסה עבורו ועבור בני ביתו, לאחר פרישתו ולמשך תקופה של חמש שנים.

ד. התקשרות עם מנכ"ל החברה:

ביום 15 בפברואר 2018, 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.

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ד. התקשרות עם מנכ"ל החברה: (המשך)

(1) להלו תיאור תנאי העסקתו של מר גונן אוסישקין ("גונן") כמנכ"ל החברה:

ביום 6 במרץ 2018, אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את תנאי הכהונה וההעסקה של גונן כמנכ"ל החברה. הסכם ההעסקה בין גונן לבין החברה הינו החל מיום 15 בפברואר 2018 ולתקופה בלתי קצובה במסגרתה יכהן כמנכ"ל החברה בהיקף משרה מלאה ("הסכם ההעסקה"). כל צד יוכל להביא את ההסכם לידי סיום בהודעה מוקדמת של 6 חודשים לפחות.

גונן זכאי למשכורת חודשית כוללת בסך של 120,000 ש"ח ברוטו ("שכר בסיס"). שכר הבסיס צמוד למדד המחירים לצרכן. ככל שהמדד ירד ביחס למדד הבסיס שנקבע בהסכם, אזי לא יופחת שכר הבסיס.

גונן 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 לגונן 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 לגונן גם בשנה בה התקיימו תנאי הסף ובלבד שסך המענקים, המענק השנתי והמענק המיוחד לא יעלו על סך של 3 מיליון ש"ח. בגין שנת 2018, לא היה זכאי גונן למענק שנתי.

גונן זכאי לתנאים סוציאליים כגון הפרשות לביטוח מנהלים או קרן פנסיה, לאבדן כושר עבודה ולקרן השתלמות, כמקובל לגבי נושאי משרה בכירים בחברה. כמו כן, זכאי גונן להחזר הוצאות אש"ל בארץ ובחו"ל על-פי נוהלי החברה ובהתאם לשיעורים ולסכומים החלים בחברה מעת לעת.

החברה מעמידה לרשות גונן טלפון נייד וכן זכאי גונן להחזר הוצאות בעבור אחזקת הטלפון שבבית מגוריו. החברה מעמידה לרשות גונן רכב, כאשר ההוצאות הכרוכות באחזקת הרכב ובשימוש בו, חלות על החברה ומשולמות על ידה. החברה מגלמת את שווי המס החל בגין השימוש ברכב. חלף העמדת רכב לרשות גונן, גונן זכאי לקבלת שווי אחזקת רכב, לרבות גילום.

גונן ובני משפחתו זכאים להטבות כרטיסי טיסה בתקופת העסקתו בחברה בהתאם לקבוע בהסכם ההעסקה. ככל שגונן ישלים 3 שנות כהונה בחברה בפועל בתפקיד מנכ"ל החברה (לא כולל תקופת הודעה מוקדמת), יהיה זכאי לקבל כרטיסי טיסה לאחר סיום כהונתו כמנכ"ל החברה ולמשך תקופה של 5 שנים ממועד סיום כהונתו כמנכ"ל החברה, בהתאם לתנאים הקבועים בהסכם ההעסקה. יצוין כי לאחר תום 5 שנים כאמור, יהא זכאי גונן לכרטיסי טיסה בתנאי סמנכ"ל פורש (כפי שהיה זכאי ערב מינויו כמנכ"ל), כמקובל בחברה.

גונן זכאי לימי חופשה, מחלה והבראה, כמפורט להלן: (א) בעד כל שנת עבודה מלאה בחברה (לרבות תקופת ההודעה המוקדמת), גונן זכאי לחופשה שנתית בת 22 ימי-עבודה, אשר תהא מותרת בצבירה בתקופת כהונתו של גונן ללא הגבלה; (ב) החברה תשלם לגונן בעד תקופת מחלה - עד ל- 30 ימים לכל שנת עבודה בחברה, עם זכות צבירה ללא הגבלה בתקרה כלשהי - דמי מחלה (שכר הבסיס, ויתר הסכומים וההטבות שהיה זכאי להם אילו עבד בחברה בתקופת המחלה), ללא זכות פדיון; (ג) בעד כל שנת עבודה בחברה, גונן זכאי לדמי-הבראה בשיעור של 14 ימי-הבראה בהתאם לתעריף הנהוג בחברה. יצוין כי בהסכם ההעסקה נקבע כי אין באמור בהסכם כדי לגרוע מהזכויות שנצברו לגונן החל מיום תחילת העסקתו בחברה (19 באפריל 2004) ועד למועד כניסת ההסכם לתוקף כאמור). בכלל זאת ובהתאם לאמור, עם סיום העסקת גונן בחברה, יהיה גונן זכאי לפדיון יתרת ימי החופשה שנצברו לזכותו בגין עבודתו בחברה טרם מינויו לתפקיד מנכ"ל (72 ימים), כאשר ערך כל יום חופשה לפדיון כאמור, יהא לפי משכורתו האחרונה כסמנכ"ל טרם מינויו למנכ"ל.

(2) מר דוד מימון ("דוד") כיהן כמנכ"ל החברה החל מיום 20 במרץ 2014 ועד ליום 15 בפברואר 2018.

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ד. התקשרות עם מנכ"ל החברה: (המשך)

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 כהונתו והעסקתו, 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 אינה מופחתת. 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.

הסכם ההעסקה כולל זכאות לתנאים סוציאליים כגון הפרשות לביטוח מנהלים או קרן פנסיה, לאבדן כושר עבודה ולקרן השתלמות, כמקובל לגבי נושאי משרה בכירים בחברה. כמו כן, הסכם ההעסקה כולל זכאות להחזר הוצאות אש"ל בארץ ובחו"ל על-פי נהלי החברה ובהתאם לשיעורים ולסכומים החלים בחברה מעת לעת. החברה מעמידה לרשות דוד טלפון נייד וכן דוד זכאי להחזר הוצאות בעבור אחזקת הטלפון שבבית מגוריו. החברה מעמידה לרשות דוד רכב מקבוצת רישוי 6. ההוצאות הכרוכות באחזקת הרכב ובשימוש בו, חלות על החברה ומשולמות על ידה. החברה מגלמת את שווי המס החל בגין השימוש ברכב. דוד זכאי לכרטיסי טיסה, לו ולבני משפחתו כנהוג כיום בחברה לגבי מי שמכהן במשרת מנכ"ל וזאת על פי נהלי החברה הקיימים, כפי שיתעדכנו מעת לעת.

עם הפסקת עבודת דוד ופרישתו המוחלטת מהחברה, יהא דוד זכאי לכרטיסי טיסה כמנכ"ל פורש למשך תקופה של חמש שנים כאשר בתום חמש השנים כאמור יהא 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 של דוד בחברה, זכאי דוד לתנאים הקבועים בהסכם העסקתו. בנוסף, אישרו ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה לדוד: (א) הקדמת תשלום החלק הנדחה של מענק 2016 (בסך כולל של 900,000 ש"ח); (ב) פדיון 108 ימי חופשה על פי שכרו האחרון של דוד כסמנכ"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 דוד, לפי שכרו האחרון כמנכ"ל (שכר ברוטו בסך של כ-130 אלפי ש"ח). יצוין כי פדיון ימי החופשה לדוד שנצברו לזכותו בהיותו סמנכ"ל בחברה אושרו על בסיס חוות דעת משפטית שקיבלה החברה בקשר לזכאותו בהתאם להוראות הסכמי ההעסקה של דוד 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.

מענק מיוחד - ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה אישרו ביום 19 במרץ 2018 וביום 20 במרץ 2018, בהתאמה, תשלום מענק מיוחד ובשיקול דעת לדוד בסכום של 3 חודשי שכר בסיס, וזאת בהתאם למדיניות התגמול. סך המענק המיוחד שאושר לדוד עמד על 391,560 ש"ח, (השווה לסך של 3 חודשי שכר בסיס). יצוין כי בשנת 2018 שולמו לדוד תשלומים בגין הודעה מוקדמת, אשר הוכרו בדוחות כספיים קודמים, ניצול ופדיון ימי חופשה וכן ניצול ימי מחלה שהינם בתוקף עד ליום 31 במרץ 2019, נכון לתאריך הדוח. בהתאם לכך, נכון למועד פרסום הדוח, קיימים יחסי עובד מעביד בין החברה לבין דוד.

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ה. תגמול אנשי מפתח ניהוליים:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2016	2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
4,261	5,833	5,738
67	26	126
4,328	5,859	5,864

הטבות לזמן קצר
הטבות לאחר סיום העסקה
סה"כ

ו. הטבות שניתנו לבעלי עניין:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2016	2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
391	323	273
1	1	1
383	482	441
9	10	9

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

ז. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים:

ליום 31 בדצמבר	
2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר
698	808
-	446
698	1,254
4,718	4,687

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	
2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר
603	852
398	140

במסגרת ההתחייבויות השוטפות:
בעל עניין

התחייבויות שוטפות בגין הטבות לעובדים:
בעל עניין

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ז. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים: (המשך)

ליום 31 בדצמבר	
2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר

חברות כלולות:

במסגרת הנכסים הפיננסיים הלא שוטפים:

23,084	19,575

השקעה במניות וכתבי אופציה

ח. עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים:

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר		
2016	2017	2018
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר

בעלי עניין / צדדים קשורים:

הכנסות מבעלי עניין וצדדים קשורים:

41,144	31,663	29,945
10,522	8,831	8,838
927	1,444	1,744
1,580	1,561	2,503

כרטיסי טיסה (1)

הובלת מטען (1)

הכנסות אחרות

הוצאות הפעלה:

הוצאות מכירה:

*2,424	*2,528	1,951
832	781	247
2,499	2,033	2,049

בעיקר עמלות ודמי שיווק לבעלי עניין

שירותי פרסום מבעלי עניין

הוצאות הנהלה וכלליות:

* סווג מחדש

(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.

פרק ד

פרטים נוספים על התאגיד

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוח תקופתי לשנת 2018

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 2018
תאריך הדוח:	12 במרץ 2019
תקופת הדוח:	שנת 2018
דוחות כספיים:	הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2018, אלא אם צוין אחרת.

תקנה 10א: תמצית דוחות הרווח הכולל של התאגיד לפי רבעונים**להלן תמצית דוחות רווח והפסד רבעוניים לשנת 2018 (באלפי דולר):**

רבעון 1-3/2018	רבעון 4-6/2018	רבעון 7-9/2018	רבעון 10-12/2018	
460,363 (*)	546,692	641,500	493,438	הכנסות הפעלה
(429,825) (*)	(477,505)	(507,771)	(444,692)	הוצאות הפעלה
30,538	69,187	133,729	48,746	רווח גולמי
(50,587)	(56,904)	(55,503)	(51,990)	הוצאות מכירה
(33,563)	(27,544)	(26,363)	(31,067)	הוצאות הנהלה וכלליות
995	1,601	10,032	1,373	הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו
(52,617)	(13,660)	61,895	(32,938)	רווח (הפסד) מפעולות רגילות
(5,769)	(9,700)	(9,583)	(9,357)	הוצאות מימון
1,753	1,047	920	1,936	הכנסות מימון
(257)	(1,109)	796	(1,105)	חלק החברה ברווחי חברות כלולות
(56,890)	(23,422)	54,028	(41,464)	רווח (הפסד) לפני מסים על ההכנסה
12,918	5,245	(12,397)	9,815	הטבת מס (מסים על ההכנסה)
(43,972)	(18,177)	41,631	(31,649)	רווח (הפסד) לתקופה
(1,125)	(32)	2,095	1,950	רווח (הפסד) בגין מדידות מחדש של הטבה מוגדרת, נטו ממס
(229)	(565)	110	(462)	הפרשי שער בגין תרגום פעילויות חוץ
2,223	12,880	3,539	(55,877)	רווח (הפסד) בגין גידור תזרימי מזומנים, נטו ממס
723	(619)	(162)	(1,051)	הפסד בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן, נטו ממס
(42,380)	(6,513)	47,213	(87,089)	סה"כ רווח (הפסד) כולל לתקופה

(*) סווג מחדש ביחס לדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2018, אשר פרסמה החברה ביום 29 במאי 2018 (מספר אסמכתא: 2018-01-043932).

תקנה 10ג: שימוש בתמורת ניירות ערך

מלבד גיוס על פי תשקיף הפרטת החברה, לא גייסה החברה כספים על פי תשקיף.

תקנה 11: רשימת השקעות בחברות-בת ובחברות קשורות

להלן רשימת ההשקעות של החברה בתקופת הדוח, בכל אחת מחברות הבת הפעילות והחברות הקשורות שלה (באלפי דולר):

שם החברה	סוג המניות / ניירות הערך ההמירים	מספר המניות / ניירות הערך המוחזקים	ע.ב. כולל של המניות המונפקות	ע.ב. של המניות המוחזקות	השיעור ב-%	ערך בדוח הכספי הנפרד של התאגיד כמשמעותו בתקנה 19ג'	חלק בשווי המאזני ליום 31.12.2018	הלוואות לחברות מוחזקות ליום 31.12.2018
סאן דור נתיבי אייר בינלאומיים בע"מ ("סאן דור")	רגילות בנות 0 001 ש"ח	5,000	5 ש"ח	5 ש"ח	100	3	-	-
כתית בע"מ ("כתית")	רגילות בנות 0 0001 ש"ח	1,000	0 1 ש"ח	0 1 ש"ח	100	-	-	-
	נדחות בנות 0 0001 ש"ח	5,000	0 5 ש"ח	0 5 ש"ח	-	-	-	-
סופרסטאר הולדינג לימיטד ("סופרסטאר")	רגילות בנות 1 ליש"ט	50,000	50,000 ליש"ט	50,000 ליש"ט	100	(166)	883	717
תור אייר ישראל בע"מ ("איירטור")	רגילות א'	-	25 2 ש"ח	-	-	-	-	-
	רגילות ב'	50	10 ש"ח	5 ש"ח	50	13	-	-
	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	1,115	-	-
בורנשטיין קייטורס אינק. ("בורנשטיין")	רגילות (ללא ע.ב.)	80,000	80,000 דולר	80,000 דולר	100	8,880	-	-
קוקפיט חדשנות בע"מ ("קוקפיט") ²	רגילות בנות 0.01 ש"ח	10 000	123.6 ש"ח	100 ש"ח	כ-90% 80 9%-כ	4,928	-	-
	יסוד בנות 0 01 ש"ח	-	1 1 ש"ח	-	-	-	-	-
	רגילות בנות 0.1 ש"ח	-	11 ש"ח	-	-	-	-	-
	קונסלידטורס ישראל בע"מ ("אק"י") ³	רגילות ב' בנות 0.1 ש"ח	55	11 ש"ח	5.5 ש"ח	50	4	-
	רגילות ג' בנות 1 ש"ח	-	10 ש"ח	-	-	-	-	-

¹ המניות המוחזקות על ידי החברה מקנות לה את הזכות להשתתף ולהצביע באסיפות הכלליות של איירטור בשיעור של 50% ולמנות מחצית מחברי הדירקטוריון שלה, ללא זכות לקבלת רווחים

² בחודש דצמבר 2018, הוקצו לחברת Gate Gourmet Switzerland GmbH ("Gate Gourmet") 10 2% ממניות קוקפיט, זאת בתמורה להשקעה של Gate Gourmet בקוקפיט למועד הדוח מחזיקה החברה בכ- 80 9% ממניות קוקפיט ובאיג' Gate Gourmet מחזיקות בכ- 8 9% + 10 2%, בהתאמה לפרטים נוספים, ראו ביאור 21 לדוחות הכספיים

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

ממון - מסופי מטען וניטול בע"מ ("ממן")	רגילות בנות 1 ש"ח	6,176,472	41,176,472 ש"ח	6,176,472	15	15	19,558	19,558	-

תקנה 12: שינויים בהשקעות בחברות בת ובחברות קשורות בשנת הדוח

בחודש דצמבר 2018, הוקצו לחברת Gate Gourmet Switzerland GmbH ("Gate Gourmet"), כ- 10.2% ממניות קוקפיט, זאת בתמורה להשקעה של Gate Gourmet בקוקפיט. לפרטים אודות פעילות קוקפיט ראו סעיף 8.7.2 בפרק א' (תיאור עסקי התאגיד) לדוח התקופתי לשנת 2018 וביאור 21 לדוחות הכספיים.

תקנה 13: רווח כולל (הפסד) של חברות בנות וחברות קשורות והכנסות מהן למועד הדוח על המצב הכספי (באלפי דולר)

שם החברה	רווח (הפסד) לשנה	רווח (הפסד) כולל אחר לשנה	סה"כ רווח כולל	דיבידנד שנתקבל לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי	דיבידנד שנתקבל לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי	ריבית שהתקבלה	דמי ניהול שהתקבלו	דמי ניהול שנתקבלו לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי
סאן דור	-	-	-	-	-	-	-	-
סופרסטאר	62	-	62	-	-	-	-	-
בורנשטיין	343	45	388	80	-	-	256	-
תמ"מ	140	77	217	-	-	-	-	-
כתית	-	-	-	-	-	-	-	-
קוקפיט	(25)	-	(25)	-	-	-	-	-
איירתור	(195)	-	(195)	-	-	-	-	-
אייר	-	-	-	-	-	-	-	-
קונסולידטורס ישראל	3	-	3	-	-	-	-	-
ממן	7,766	127	7,893	661	-	-	-	-

התרגום של הנתונים השקליים בוצע לפי שער חליפין ממוצע לשנת 2018.

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 2022, בשיעור של כ- 10% מהון המניות המונפק של ממן בדילול מלא.

תקנה 20: מסחר בבורסה

להלן פירוט בדבר הפסקות המסחר שאירעו בניירות הערך של החברה בשנת 2018 ועד ליום 6 במרץ 2019:

מועד הפסקת המסחר וחזרה למסחר (בהתאמה)	נייר ערך	סיבת הפסקת המסחר
10.1.2018 (14:55-15:25)	מניה רגילה	פרסום הודעת החברה בדבר קבלת הודעת רשות ההגבלים העסקיים אודות התנגדותה לרכישת מניות 'ישראל' תעופה ותיירות בע"מ על ידי סאן דור.
	1087824	

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.

שם ותפקיד	היקף המשרה	שיעור החזקה בהון חברה	שכר*	מענקים שהוכרו בשנת 2018	תשלום מבוסס מניות /דמי ניהול / דמי ייעוץ / עמלה	אחר	סה"כ כפי שהוכר בשנת 2018 (ש"ח)
גון אוסישקין מנכ"ל (סמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים עד פברואר 2018) יצחק סבג	100%	-	2,788,198	-	לא רלוונטי		2,788,198 ראו הערה (1) מטה
מנכ"ל בורנשטיין לשעבר	100%	-	1,584,266	91,755	לא רלוונטי		1,676,021
קברניט הראל חלמיש סמנכ"ל מבצעים לשעבר	100%	-	1,634,636	-	לא רלוונטי		1,634,636
קברניט נעם דורון סמנכ"ל מבצעים	100%	-	1,623,445	-	לא רלוונטי		1,623,445
שחר מרקוביץ' סמנכ"ל דיגיטל ומחשוב	100%	-	1,510,553	-	לא רלוונטי		1,510,553

(*) 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, הטבות בכרטיסי טיסה וכל הכנסה שנזקפה 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, 'מי חופשה', דמי מחלה והבראה, מענק ביגוד, ביטוח מנהלים/פנסיה וקרן השתלמות.

מדיניות תגמול נושאי משרה בכירה

לחברה מדיניות תגמול נושאי משרה בכירה 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.

בתום שנת 2018 תמה התקופה הקובעת לבחינת הזכאות לתשלום "המענק הנדחה" לנושאי משרה בחברה, אשר היתה בתוקף לשנים 2016-2018. לפיכך, בחודש ינואר 2019 החליטו ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, כי יעד הרווח ארוך הטווח (כאמור בסעיף 7.4.3 למדיניות התגמול) לבחינת הזכאות לתשלום "המענק הנדחה" לנושאי משרה בחברה (בהגדרת מונחים אלו בסעיף 7.4 למדיניות התגמול) לתקופה הקובעת החדשה לשנים 2019-2021, יהא רווח מאוחד מצטבר לפני מס (לאחר הפרשה למענקים) גדול או שווה ל- 60 מיליון דולר בתקופה הקובעת (זאת בדומה ליעד האמור בתקופה הקובעת החולפת בגין שנים 2016-2018). החלטות ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה כפופות לאישור אסיפת בעלי המניות של החברה אשר תזמן עד לחודש ינואר 2020 לצורך אישור מדיניות תגמול לתקופה נוספת.

יצוין כי החברה לא עמדה ביעד שהוגדר (רווח מאוחד מצטבר לפני מס כאמור בסך של 60 מיליון דולר) בתקופה הקובעת החולפת (2016-2018) ובהתאם לא קיימת זכאות לתשלום החלק הנדחה בשיעור של 30% לנושאי משרה מכהנים להם חולק מענק בשנת 2016 ולפיכך, ביטלה החברה הפרשות שנרשמו בעבר בגין חלק זה.

דירקטוריון החברה בחן וקבע, כי תנאי הכהונה של נושאי המשרה בחברה המפורטים בתקנה 21, תואמים את מדיניות התגמול.

(1) גבול אוסישקין

מר גבול אוסישקין מכהן כמנכ"ל החברה החל מיום 15 בפברואר 2018. לפרטים בדבר הסכם העסקתו של מנכ"ל החברה, ראו ביאור 22 לדוחות הכספיים ודוח זימון אסיפת בעלי מניות שפרסמה החברה ביום 30 בינואר 2018 (מספר אסמכתא 2018-01-010243). יצוין כי עלות השכר של מר אוסישקין כוללת הפרשה בגין שלושה חודשי הודעה מוקדמת נוספים (מעבר לשלושה חודשים שהופרשו בעבר, עת מונה לכהן כמנכ"ל, וכן עדכון סכומי ההפרשה בגינם). זאת לאור מינויו כמנכ"ל החברה ומאחר ועל פי כללי החשבונאות, מוכרת תוספת זו בדוחות הכספיים של החברה במועד תחילת הכהונה.

(2) יצחק סבג

מר סבג כיהן כמנכ"ל בורנשטיין החל מיום 15 באוגוסט 2016 ועד ליום 30 בספטמבר 2018.

(3) קברניט הראל חלמיש

קברניט חלמיש כיהן כמנכ"ל מבצעים בחברה החל מיום 16 בדצמבר 2016 ועד ליום 15 בספטמבר 2018.

(4) קברניט נעם דורון

קברניט דורון מכהן כמנכ"ל מבצעים בחברה החל מיום 15 בספטמבר 2018. טרם מינויו, שימש קברניט בצי 787 של החברה. יצוין כי עלות השכר של קברניט דורון כוללת את שכרו כטייס פעיל עד למועד מינויו כמנכ"ל כאמור וכן הפרשה בגין שלושה חודשי הודעה מוקדמת אשר על פי כללי החשבונאות, מוכרת בדוחות הכספיים של החברה במועד תחילת הכהונה כנושא משרה.

(5) שחר מרקוביץ'

מר מרקוביץ' מכהן כמנכ"ל דיגיטל ומחשוב החל מיום 1 במרץ 2018. יצוין כי עלות השכר של מר מרקוביץ' כוללת הפרשה בגין שלושה חודשי הודעה מוקדמת אשר על פי כללי החשבונאות, מוכרת בדוחות הכספיים של החברה במועד תחילת הכהונה כנושא משרה.

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:

פרטי מקבל התגמולים	שם	תפקיד	היקף המשרה	שיעור החזקה בהון חברה	שכר מענק שהוכר בשנת 2017	תגמולים בעבור שירותים (במונחי עלות לחברה בש"ח)				סה"כ
						תשלום מבוסס מניות	דמי ניהול	דמי ייעוץ	עמלה	
אלי דפס	יו"ר הדירקטוריון	חלקית (70%)	-	-	-	-	982.800	-	-	1,016,325
									33,525	

(*) הסכום המופיע בעמודה "אחר" הינו בגין שווי הטבת כרטיסי טיסה (לא כולל המס החל על הדירקטור)

לפרטים בדבר תנאי ההתקשרות עם מר דפס כ"ר דירקטוריון, ראו דוח זימון אסיפת בעלי מניות מיום 24 במאי 2017 (מספר אסמכתא 01-052647-2017) וכן ביאור 22 לדוחות הכספיים.

ההתקשרות עם מר דפס בהסכם השירותים הינה עד ליום בו יחדל לכהן כ"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. יצוין כי בגין שנת 2018 לא היה זכאי מר דפס למענק שנתי. כמו כן, זכאי להטבות בקבלת כרטיסי טיסה מהחברה.

סה"כ גמול הניתן לדירקטורים והוצאות נלוות, שאינם חורגים מהמקובל, אשר שולמו בגין שנת 2018 לדירקטורים של החברה, לרבות שווי כרטיסי טיסה של החברה שמומשו על ידי כל הדירקטורים הזכאים בשנת הדוח (למעט גמול ל"ר הדירקטוריון, כמפורט בטבלה לעיל), הינו כ- 1,824 אלפי ₪ (לא כולל המס החל על הדירקטורים). לפרטים בדבר אישור האסיפה הכללית להענקת כרטיסי טיסה לדירקטורים ראו ביאור 22 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 בורוביץ (ה"ה דוד בורוביץ, תמר מוזס בורוביץ וישראל בורוביץ יכנו להלן במאוחד "יחיד קבוצת בורוביץ"), סופיה קימרלינג, כרמל אילן ודפנה ארנון, וזאת מכוח היותם צד להסכמי בעלי מניות בכנפיים, כמפורט להלן.

תיאור הבעלות בכנפיים בעלת השליטה בחברה

למיטב ידיעת החברה ועל פי דיווחי כנפיים נכון ליום 31 בדצמבר 2018, ההחזקות במניות כנפיים הינן כדלקמן:

שם המחזיק	מספר מניות כנפיים רגילות בנות 1.00 ע.ב. כ"א, נ"ע 543017		שיעור החזקה (ללא דילול) ⁵		שיעור החזקה (בדילול מלא) ⁶	
	% הון	% הצבעה	% הון	% הצבעה	% הון	% הצבעה
בורוביץ תמר ⁷	3,759,588.30	23.07	23.25	22.00	22.17	22.00
בורוביץ דוד ⁸	1,494,836	9.17	9.25	8.75	8.81	8.75
בורוביץ ישראל ⁹	366,705	2.26	2.28	2.14	2.16	2.14
אילן כרמל ¹⁰	1,120,302.55	6.87	6.93	6.56	6.61	6.56

⁵ יצוין כי ההבדל בין השיעור בהון לשיעור בהצבעה נובע מקיומן של 128,353 מניות רדומות המוחזקות על ידי כנפיים.

⁶ 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.

⁷ המחזיקה מכהנת כסגנית יו"ר דירקטוריון החברה וכדירקטורית בכנפיים. 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 27 בינואר 2019 רכשה הגב' תמר מוזס בורוביץ 82,500 מניות של כנפיים, בעסקה מחוץ לבורסה, כך שלאחר הרכישה האמורה מחזיקה הגב' תמר מוזס בורוביץ ב-30,842,088 מניות רגילות של כנפיים, המהוות 23.58% מהון המניות של כנפיים (23.76% בדילול מלא) ו-22.48% מזכויות ההצבעה בכנפיים (22.65% בדילול מלא).

⁸ המחזיק מסר, כי הוא מחזיק בניירות הערך באמצעות בי אמ ג' (בורוביץ מוזס גרופ) בע"מ, חברה בבעלותו המלאה. למעט מניה אחת המוחזקת על ידי במישרין המחזיק הינו אחיו של ישראל בורוביץ ובעלה של תמר בורוביץ.

⁹ המחזיק מסר, כי הוא מחזיק בניירות הערך הן במישרין והן באמצעות ישראל בורוביץ החזקות בע"מ, חברה בבעלותו המלאה.

¹⁰ המחזיקה הינה אשתו של ערן אילן, דירקטור בכנפיים, ואחותה של ארנון דפנה. המחזיקה מסרה כי הינה מחזיקה בניירות הערך הן במישרין והן באמצעות חברה כרמל אילן אחזקות בכנפיים בע"מ, חברה בבעלותה המלאה. יצוין כי ביום 27 בינואר 2019 רכשה הגב' אילן כרמל 47,850 מניות של כנפיים, בעסקה מחוץ לבורסה, כך שלאחר הרכישה האמורה מחזיקה הגב' אילן כרמל ב-1,120,302.55 מניות רגילות של כנפיים, המהוות 7.17% מהון המניות של כנפיים (7.22% בדילול מלא) ו-6.84% מזכויות ההצבעה בכנפיים (6.89% בדילול מלא).

5.09	5.05	5.34	5.30	863,760.20	ארנון דפנה ¹¹
5.58	5.54	5.85	5.81	946,544	קימרינג סופיה
0.03	0.03	0.03	0.03	4,411.90	לוי יהודה ¹²
12.88	12.78	13.51	13.40	2,184,019	The Zabłudowicz Trust ¹³
0.01	0.01	0.01	0.01	2,396	פוקס יוסי ¹⁴
0.41	0.41	0.43	0.43	69,956	אקסלנס השקעות בע"מ - קרנות נאמנות ¹⁵
1.15	1.14	1.21	1.20	194,899	הפניקס אחזקות בע"מ - חשבון נוסטרו ¹⁶
4.66	4.63	4.89	4.85	791,031	הפניקס אחזקות בע"מ - קופות גמל ¹⁷
4.97	4.94	5.22	5.18	843,659	אלטשולר שחם בע"מ - קרנות נאמנות ¹⁸
-	0.78	-	0.79	128,353	כנפיים אחזקות בע"מ

להלן ההסכמים הקיימים, למיטב ידיעת החברה, בין בעלי המניות בכנפיים ביחס להפעלת זכויותיהם מכוח החזקותיהם בכנפיים, נכון לתאריך הדוח:

הסכמי בעלי מניות בכנפיים

על-פי הסכם בעלי מניות מיום 22.11.1993 (כפי שתוקן ביום 27.5.2004), אשר הצדדים לו, נכון לתאריך הדוח, הינם יחיד קבוצת בורוביץ, סופיה קימרינג (להלן בסעיף זה: "קימרינג"), ילדיו של דוד בורוביץ (אמיר בורוביץ, נמרוד בורוביץ ומיה בורוביץ)¹⁹ וכן בנותיו של יגאל ארנון (כרמל אילן ודפנה ארנון) (שתיהן יכונן להלן יחדיו: "יחיד ארנון"), הוסכם כי הצדדים יפעילו את כוח ההצבעה שלהם בכנפיים על מנת שבכל עת ימונו לדיקטוריון כנפיים שמונה לדיקטורים שיומלצו על-ידי הצדדים בהתאם לרשימה שתקבע על ידם, כמפורט להלן²⁰ כן כולל ההסכם

¹¹ המחזיקה הינה אחותה של כרמל אילן ואיסתו 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. יצוין כי ביום 27 בינואר 2019 רכשה הגב' דפנה ארנון 34,650 מניות של כנפיים, בעסקה מחוץ לבורסה, כך שלאחר הרכישה האמורה מחזיקה הגב' דפנה ארנון ב-20 898,410 מניות רגילות של כנפיים, המהוות 51% מ-5 מיליון המניות של כנפיים (556% בדילול מלא) ו-5.26% מזכויות ההצבעה בכנפיים (5.30% בדילול מלא).

¹² המחזיק מסר כי הוא מחזיק בניירות הערך באמצעות חברת אל. נכסי תעופה בע"מ, שהינה חברה פרטית אשר הונה המונפק מוחזק החל מיום 28 בנובמבר 2016 במלואו על ידי נכסי ליים בע"מ, חברה בשליטתם ובעלותם המלאה של עו"ד יהודה (יודי) לוי, המכהן כסגן יו"ר דירקטוריון החברה וכדיקטור בכנפיים, ורעייתו (טרם לכך הוחזקה אל. נכסי תעופה בע"מ בחלקים שונים על ידי נכסי ליים 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 אל. נכסי תעופה בע"מ.

¹³ המחזיקה מסרה כי The Zabłudowicz Trust הינה נאמנות הרשומה בליכטנשטיין (מס' נאמנות 4-639-0001-FL), אשר פיו זבלדוביץ' הינו הנהנה העיקרי שלה, The Zabłudowicz Trust מחזיקה במניות כנפיים באמצעות טמסר אחזקות כנפיים בע"מ (להלן בסעיף זה "טמסר"), חברה בבעלות מלאה של חברת טמסר ישראל השקעות בע"מ, אשר הינה חברה בבעלות מלאה (באופן עקיף) של The Zabłudowicz Trust. יצוין כי ביום 27 בינואר 2019 מכרה המחזיקה 1,665,000 מניות של כנפיים, בעסקה מחוץ לבורסה, כך שלאחר המכירה חזרה מלחיות בעלת עניין בכנפיים (לאחר המכירה כאמור עמדו אחזקותיה של המחזיקה על 519,019 מניות רגילות של כנפיים, המהוות 18% מ-3 מיליון המניות של כנפיים (3.04% בדילול מלא) ו-3.21% מזכויות ההצבעה בכנפיים (3.06% בדילול מלא)). בהקשר זה יצוין כי עם מכירת המניות כאמור פג תוקפה של התחייבות חד צדדית (מחודש אוגוסט 2013) שניתנה על ידי דוד בורוביץ, תמר מזוס בורוביץ וישראל בורוביץ לטמסר לפיה בכל אסיפה כללית של החברה אשר על סדר יומה יעמוד מינוי דירקטורים, תצביע קבוצת בורוביץ בגין כל מניות החברה שתהינה בבעלותם במועד הקובע להצבעה שנקבע לכל אסיפה כאמור, בעד מינוי דירקטור אחד שיומלץ על ידי טמסר.

¹⁴ המחזיקה הינו דירקטור בכנפיים. ניירות הערך מוחזקים על ידי בנו של יוסי פוקס, אשר בהתאם לחוק ניירות ערך רואים אותם כאדם אחד לענין זה המחזיק מסר כי הוא מחזיק ב-27 מניות רגילות של החברה המהוות כ-0.006% מהון המניות המונפק של החברה. ניירות הערך מוחזקים על ידי בניו של המחזיק, אשר בהתאם לחוק ניירות ערך רואים אותם כאדם אחד לענין זה.

¹⁵ 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. יצוין כי נכון ליום 27 בינואר 2019 עומדת החזקת המחזיקה במניות כנפיים על 73,168 מניות רגילות של כנפיים, המהוות 0.45% מהון המניות של כנפיים (0.45% בדילול מלא) ו-0.43% מזכויות ההצבעה בכנפיים (0.43% בדילול מלא).

¹⁶ 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. קבוצת הפניקס אחזקות בע"מ הינה בעלת עניין בכנפיים מכוח אחזקות. יצוין כי נכון ליום 27 בינואר 2019 עומדת החזקת המחזיקה במניות כנפיים על 266,899 מניות רגילות של כנפיים, המהוות 1.64% מהון המניות של כנפיים (1.56% בדילול מלא) ו-1.65% מזכויות ההצבעה בכנפיים (1.57% בדילול מלא). המחזיק החזיק כמו כן, נכון ליום 31.12.2018 ב-8,200,000 ש"ח ע.נ. אגרות חוב (סדרה ז') של כנפיים (המהוות כ-4.73% מסדרה זו).

¹⁷ 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. קבוצת הפניקס אחזקות בע"מ הינה בעלת עניין בכנפיים מכוח אחזקות. המחזיק החזיק כמו כן, נכון ליום 31.12.2018 ב-28,584,000 ש"ח ע.נ. אגרות חוב (סדרה ז') של כנפיים (המהוות כ-16.49% מסדרה זו).

¹⁸ 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.

¹⁹ נכון למועד הדו"ח ולמיטב ידיעת החברה, ילדיו של דוד בורוביץ אינם בעלי מניות בכנפיים.

²⁰ יצוין כי על-פי תקנון ההתאגדות של כנפיים, דירקטוריון כנפיים יכלול לא פחות מ-14 נכון לתאריך פרסום הדוח מכהנים בדיקטוריון כנפיים 11 דירקטורים הכוללים שני דירקטורים חיצוניים.

הוראות בדבר זכות סירוב ראשונה ומינוי יו"ר דירקטוריון ומנכ"ל, כמפורט להלן. (להלן בסעיף זה: "הסכם בעלי המניות").

מינוי דירקטורים בכנפיים

רשימה זו תגובש על ידי הצדדים להסכם בעלי המניות, כמפורט להלן:

- (1) יחיד קבוצת בורוביץ יהיו זכאים לכלול שישה (6) דירקטורים ברשימה,
- (2) יחיד ארנון וקימרלינג, כל אחד מהם, יהא זכאי לכלול דירקטור אחד ברשימה,
- (3) בהקשר זה הוסכם, כי במידה והחזקותיה של קימרלינג פחתו אל מתחת לשיעור של 5% מהון המניות המונפק והנפרע של כנפיים, תהא ליחיד קבוצת בורוביץ הזכות לדרוש בהודעה בכתב לקימרלינג את ביטול זכותה לכהונת דירקטור או למינוי דירקטור. במקרה כאמור בו ניתנה הודעה מצד יחיד קבוצת בורוביץ תתפטר קימרלינג (או הדירקטור אשר מונה על-ידיה) והזכאות למנות דירקטור במקום זה אשר פוטר כאמור, תועבר ליחיד קבוצת בורוביץ. התפטרות קימרלינג מדירקטוריון כנפיים כתוצאה מדרישת בורוביץ, אזי קימרלינג לא תהיה מחוייבת להפעיל את זכות ההצבעה שלה בנוגע למינוי דירקטורים בכנפיים מטעם יתר הצדדים להסכם בעלי המניות, כאמור לעיל. כמו כן, התפטרות קימרלינג מדירקטוריון כנפיים 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 (יחידיו) אל מתחת לשיעור של 5% ממניות כנפיים, תתבטל זכאותם למינוי דירקטור לדירקטוריון כנפיים וזכאותם למינוי דירקטור כאמור תועבר לקבוצת בורוביץ.
- (5) הצדדים יצביעו יחד כנגד פיטורי דירקטור שמונה על-פי ההסכם, אלא אם כן ביקש הצד שהכניסו לרשימה לפטרו. ביקש צד שמנה דירקטור שפוטר למנות דירקטור אחר במקומו, יפעילו הצדדים את כוח הצבעתם על מנת לבצע מינוי כאמור

מינוי יו"ר ומנכ"ל בכנפיים

בכפוף לכל דין, הצדדים להסכם יפעלו באופן שליו"ר דירקטוריון כנפיים וכן למנכ"ל כנפיים ימונה אדם אשר הומלץ לתפקיד זה על ידי יחיד קבוצת בורוביץ.

זכות סירוב ראשונה

יחיד ארנון ו/או קימרלינג העניקו לקבוצת בורוביץ זכות סירוב ראשונה לרכוש מהם את מניותיהם בכנפיים אם וכאשר יפחת שיעור ההחזקה של כל אחד מהם אל מתחת ל- 5% מהון המניות המונפק והנפרע של כנפיים. זכות הסירוב הראשונה כאמור לא תחול על העברה או מכירה של מניות על-ידי יחיד ארנון ו/או קימרלינג ל"נעבר מורשה" אשר הנו בן/בת זוגו הנשוי לצד להסכם ו/או ילדיו הבגירים ("נעבר מורשה"), ובלבד שנעבר מורשה כאמור ימסור את אישורו להתחייבויות המעביר על פי ההסכם.

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 22 לדוחות הכספיים.

תקנה 24: החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה

לפירוט החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה נכון ליום 31 בדצמבר 2018, ראו דוח מידי על מצבת החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה שפורסמה על ידי החברה ביום 7 בינואר 2019 (מספר אסמכתא: 2019-01-003411).

כמו כן, להלן פירוט החזקות בעלי עניין במניות החברה, לפי מיטב ידיעת החברה, בתאריך 6 במרץ 2019:

שם בעל העניין	נייר הערך	כמות	שיעור ההחזקה (%)	הון	הצבעה
כנפיים אחזקות בע"מ ²¹	מניה רגילה	175,000,000	35.3	35.3	35.3
פנחס גינזבורג ²²	מניה רגילה	39,486,699	7.97	7.97	7.97
קבוצת דלק ²³	מניה רגילה	43,390,210	8.75	8.75	8.75
איון אסט מנג'מנט אל.טי.די ²⁴	מניה רגילה	32,026,109	6.5	6.5	6.5

כמו כן, מדינת ישראל מחזיקה במניית מדינה מיוחדת, בהתאם לתשקיף החברה מחודש מאי 2003. למיטב ידיעת החברה, מחזיקה מדינת ישראל גם בכ- 1.1% מהון המניות של החברה. לפרטים בדבר מניית המדינה המיוחדת והזכויות הנלוות אליה, ראו סעיף 8.11.10 לפרק א' לדוח התקופתי של החברה לשנת 2018

החזקות נושאי משרה בכירה במניות החברה, חברת בת או חברה קשורה, בתאריך 6 במרץ 2019 אין.

תקנה 24א: הון רשום, הון מונפק וניירות ערך המירים של התאגיד

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:
אין בחברה ניירות ערך המירים.

²¹ 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.

²² פנחס גינזבורג (אשר כיהן כדירקטור בחברה עד ליום 31.12.2018) וחברת "הלל ושות' בע"מ ("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 ו"הלל" יחזיקו ביחד במניות החברה בשיעור כולל הנמוך מ- 15% מהון המניות המונפק של החברה.

²³ יצוין כי בשנת 2018, בתקופת כהונתו של מר גינזבורג כדירקטור בחברה, היה למר גינזבורג עניין אישי, במישרין ובעקיפין, בעסקאות שונות שביצעה החברה ו/או חברות קשורות אליה, כמפורט בביאור 22 לדוחות הכספיים.

²⁴ קבוצת דלק קיבלה אישור של מחזיק מניית המדינה המיוחדת ביום 10 במרץ 2010 על פיו מסכים המחזיק כי קבוצת דלק תחזיק, במישרין ובאמצעות תאגידים בשליטתה, במניות החברה בשיעור כולל של יותר מ- 5% (אך פחות מ- 15%) מהון המניות של החברה. לפירוט החזקות קבוצת דלק במניות החברה נכון ליום 31 בדצמבר 2018 ראו דוח מיידי על מצבת החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה שפורסמה על ידי החברה ביום 7 בינואר 2019 (מספר אסמכתא - 003411-2019)

²⁴ נכון למועד פרסום הדוח, טרם התקבל אישור מחזיק מניית המדינה להחזקות איון אסט מנג'מנט אל טי די במניות החברה מעל ל- 5% כנדרש על פי תקנון החברה

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
בשנת הדיווח לא נערך כל שינוי בתזכיר או בתקנון של החברה.

תקנה 29(א) ו-(ב): המלצות והחלטות הדירקטורים
בשנת הדיווח לא הובאו בפני אסיפת בעלי המניות של החברה המלצות הדירקטורים והחלטות שאינן טעונות אישור האסיפה הכללית בעניינים המפורטים בתקנה 29(א).

בשנת הדיווח לא התקבלו החלטות בעניינים המפורטים בתקנה 29(א) באסיפת בעלי המניות של החברה שלא בהתאם להמלצות הדירקטורים.

תקנה 29(ג): החלטות אסיפה כללית מיוחדת

- 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 אושישקין כמנכ"ל החברה; (2) לאשר את הארכת התקשרות החברה בהסכם העסקתה של גב' דלית מוזס ועדכון תנאי העסקתה; לאשר תשלום מענק מיוחד לגב' דלית מוזס בגין שנת 2016. לפרטים נוספים ראו דוח זימון אסיפה שפרסמה החברה ביום 30 בינואר 2018 (מספר אסמכתא 2018-01-010243) וביאור 22 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 /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 שנתי, 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 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 שעניין 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 22 לדוחות הכספיים.

(2) שיפוי נושאי משרה

לפרטים אודות שיפוי נושאי משרה, ראו ביאור 22 לדוחות הכספיים

תאריך: 12 במרץ 2019

גונן אוסישקין
 מנכ"ל

אלי דפס
 יו"ר הדירקטוריון

שאלון ממשל תאגידי

עצמאות הדירקטוריון		
לא נכון	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, נאולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא כיהנו בתאגיד שני דירקטורים חיצוניים או יותר בשנת הדיווח (ובכלל זה גם תקופת כהונה שאושרה בדיעבד, תוך הפרדה בין הדירקטורים החיצוניים השונים). דירקטור א' אייל חיימובסקי. דירקטור ב' יעל אנדרון. מספר הדירקטורים החיצוניים המכהנים בתאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה 2.
	—	2. שיעור²⁵ הדירקטורים הבלתי תלויים²⁶ המכהנים בתאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה <u>3/9</u> שיעור הדירקטורים הבלתי תלויים שנקבע בתקנון²⁷ התאגיד²⁸ <u>לא נקבעה הוראה בתקנון</u>.
	✓	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 לענין 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 כפופים²⁹ 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.
	✓	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 ולא הצבעה בנוסבות 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 א כן ב לא

²⁵ בשאלון זה, "שיעור" - מספר מסוים מתוך הסך הכל כך לדוגמה 3/8

²⁶ לרבות "דירקטורים חיצוניים" כהגדרתם בחוק החברות

²⁷ לענין שאלה זו - "תקנון" לרבות על פי הוראת דין ספציפית החלה על התאגיד (לדוגמה בתאגיד בנקאי - הוראות המפקח על הבנקים)

²⁸ חברת אגרות חוב אינה נדרשת לענות על סעיף זה

²⁹ לענין שאלה זו - עצם כהונה כדירקטור בתאגיד מוחזק הנמצא בשליטת התאגיד, לא ייחשב ל"כפיפות", מאידך, כהונת דירקטור בתאגיד המכהן בנושא משרה (למעט דירקטור) ולא עובד בתאגיד המוחזק שבשליטת התאגיד ייחשב ל"כפיפות" לענין שאלה זו

		יצוין שיעור הישיבות בהם דירקטורים כאמור נכחו בדיון ולא השתתפו בהצבעה למעט בנסיבות כאמור בס"ק א		
✓		6. בעל השליטה (לרבות קרובו ולא 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 ולא קרובו ולא מי מטעמו שאינו חבר דירקטוריון ולא נושא משרה בכירה בתאגיד נכח בישיבות הדירקטוריון כאמור) – יצונו הפרטים הבאים לגבי נכחות כל אדם נוסף בישיבות הדירקטוריון כאמור. זהות נמרוד בורביץ: תפקיד סמנכ"ל לאסטרטגיה, הצטיינות מטוסים ופיתוח עסקי של החברה, פירוט הזיקה לבעל השליטה (אם מי שנכח אינו בעל השליטה עצמו) מר נמרוד בורביץ הינו בנו של מר דוד בורביץ (מבעל השליטה בכנפיים, בעלת השליטה בחברה, ובעלה של תמר מוזס בורביץ, סגנית יו"ר הדירקטוריון ומבעל השליטה בכנפיים) האם היה זה לשם הצגת נושא מסוים * כן ☐ לא ☐ שיעור נכחות³⁰ בישיבות הדירקטוריון שהתקיימו בשנת הדיווח לשם הצגת נושא מסוים על ידו 38%. ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה). לעניין שאלה זו, ראה הערה בסוף השאלון.		
כשירות וכישורי הדירקטורים				
לא בכון	נכון			
	✓	7. בתקנון התאגיד לא קיימת הוראה המגבילה את האפשרות לסיים מיידית את כהונתם של כלל הדירקטורים בתאגיד³¹, שאינם דירקטורים חיצוניים (לעניין זה – קביעה ברוב רגיל אינה נחשבת מגבלה) אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, קיימת מגבלה כאמור) יצוין – א. פרק הזמן שנקבע בתקנון לכהונת דירקטור _____. ב. הרוב הדרוש שנקבע בתקנון לסיים כהונתם של הדירקטורים _____. ג. מניין חוקי שנקבע בתקנון באסיפה הכללית לשם סיום כהונתם של הדירקטורים: _____. ד. הרוב הדרוש לשינוי הוראות אלו בתקנון _____.		
	✓	8. התאגיד דאג לעריכת תכנית הכשרה לדירקטורים חדשים, בתחום עסקי התאגיד ובתחום הדיון 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 א 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 1/3 ממספר הדירקטורים המכהנים בכל עת		

30 תוך הפרדה בין בעל השליטה, קרובו ולא מי מטעמו
31 חברות איגרות חוב אינה נדרשת לענות על סעיף זה

		מספר הדירקטורים שיהיו בתאגיד במהלך שנת הדיווח – לעניין זה, ראו הערה בסוף השאלון (הערה לשאלה מס' 11(ב)). בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית³² 4. בעלי כשירות מקצועית 5. במקרה שהיו שינויים במספר הדירקטורים כאמור בשנת הדיווח, יינתן הנתון של המספר הנמוך ביותר (למעט בתקופת זמן של 60 ימים מקרות השינוי) של דירקטורים מכל סוג שיהיו בשנת הדיווח	ב.	
10	✓	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 כיהנו דירקטורים משני המינים אינה עולה על 60 ימים, ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא כיהנו בתאגיד דירקטורים משני המינים _____	א.	
		מספר הדירקטורים מכל מין המכהנים בדירקטוריון התאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה גברים 5 נשים 4.	ב.	

ישיבות הדירקטוריון (וכינוס אסיפה כללית)						
לא נכון	נכון					
		מספר ישיבות הדירקטוריון שהתקיימו במהלך כל רבעון בשנת הדיווח רבעון ראשון (שנת 2018) 7. רבעון שני: 8. רבעון שלישי: 9. רבעון רביעי: 11. לעניין שאלה זו, ראו הערה בסוף השאלון.				
		לצד כל אחד משמות הדירקטורים שיהיו בתאגיד במהלך שנת הדיווח, יצוין שיעור³³ השתתפות בישיבות הדירקטוריון (בס"ק זה - לרבות ישיבות ועדות הדירקטוריון בהן הוא חבר, וכמוצוין להלן) שהתקיימו במהלך שנת הדיווח (ובהתייחס לתקופת כהונתו)				
		שם הדירקטור	שיעור השתתפות בישיבות הדירקטוריון	שיעור השתתפות בישיבות ועדת ביקורת	שיעור השתתפות בישיבות הוועדה לבחינת	שיעור השתתפות בישיבות ועדת תגמול דירקטוריון

³² לאחר הערכת הדירקטוריון, בהתאם להוראות תקנות החברות (תנאים ומבנה) לדירקטור בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית ולדירקטור בעל כשירות מקצועית, התשס"ו – 2005

³³ ר"ה"ש 25

21-7 2018

		8/9 ו. לניהול סיכוני שוק ו. ביטחון ו. כספים ו. תקציב ו. קשרי ממשל ו. רגולציה				28/29	שלמה חנאל			
		6/7 ו. כספים ו. תקציב ו. לניהול ו. סיכוני שוק		7/7	17/17	27/29	רות דהן (פורטנוי)			
		2/2 ו. כספים ו. תקציב ו. ממשל ו. תאגידי ו. קשרי ממשל ו. רגולציה ו. ביטחון		6/7	16/17	28/29	אייל חיימובסקי			
		7/7 ו. כספים ו. תקציב ו. לניהול ו. סיכוני שוק		7/7	15/17	28/29	יעל אנדרון			
		24/24 ו. כספים ו. תקציב ו. לניהול ו. סיכוני שוק ו. אקזקוטיבה		5/5		22/23	פנחס גינזבורג			
	√	בשנת הדיווח קיים הדירקטוריון דיון אחד לפחות לעניין ניהול עסקי התאגיד בידי המנהל הכללי ונושאי המשרה הכפופים לו, בלא נוכחותם							12.	

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 ³⁴ . ☐ לא רלוונטי (ככל שלא מתקיים בתאגיד כפל כהונה כאמור).
	✓	16. המנכ"ל אינו 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 אינו מכהן כמנכ"ל או כנושא משרה בכירה בתאגיד, למעט כדירקטור ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה)

³⁴ בחברת איגרות חוב – אישור בהתאם לסעיף 121(ד) לחוק החברות

ועדת הביקורת

לענין פרק זה, ראו הערה בסוף השאלון.

לא נכון	נכון	
		18. בוועדת הביקורת לא כיהן בשנת הדיווח -
	✓	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).
	✓	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. מנין חוקי לדיון ולקבלת החלטות בכל ישיבות ועדת הביקורת שהתקיימו בשנת הדיווח היה רוב של חברי הועדה, כאשר רוב הנכחים היו דירקטורים בלתי תלויים נאחד 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 במנכחות המבקר הפנימי ורואה החשבון המבקר ובלא נוכחות של נושאי משרה בתאגיד שאינם חברי הועדה, לענין ליקויים בניהול העסקי של התאגיד לענין 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 ולא לבקשת הועדה (לגבי היועץ המשפטי ומזכיר התאגיד שאינו בעל שליטה או קרובו).
	✓	23. בשנת הדיווח היו בתוקף הסדרים שקבעה ועדת הביקורת לגבי אופן הטיפול בתלונות של עובדי התאגיד בקשר לליקויים בניהול עסקיו ולגבי ההגנה שתיתן לעובדים שהתלוננו כאמור
	✓	24. ועדת הביקורת (ו/או הועדה 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 הועדה לבחינת הדוחות הכספיים (להלן - הועדה) בעבודתה המקדימה לאישור הדוחות הכספיים

לא נכון	נכון			
—	—	יצוין פרק הזמן (בימים) אותו קבע הדירקטוריון כזמן סביר להעברת המלצות הועדה לקראת הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים 2	א.	25
—	—	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	ב.	
		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	ג.	
	✓	רואה החשבון המבקר של התאגיד השתתף בכל ישיבות הועדה והדירקטוריון, בה נדון הדוחות הכספיים של התאגיד המתייחסים לתקופות הנכללות בשנת הדיווח. אם תשובתכם הינה "לא נכון", יצוין שיעור השתתפותו _____		26
—	—	בועדה התקיימו בכל שנת הדיווח ועד לפרסום הדוח השנתי, כל התנאים המפורטים להלן		27
	✓	מספר חבריה לא פחת משלושה (במועד הדיון בועדה ואישור הדוחות כאמור)	א.	
	✓	התקיימו בה כל התנאים הקבועים בסעיף 115(ב) ו-(ג) לחוק החברות (לענין כהונת חברי ועדת ביקורת)	ב.	
	✓	יו"ר הועדה הוא דירקטור חיצוני	ג.	
	✓	כל חבריה דירקטורים ורוב חבריה דירקטורים בלתי תלויים	ד.	

	✓	לכל חברה היכולת לקרוא ולהבין דוחות כספיים ולפחות אחד מהדירקטורים הבלתי תלויים הוא בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית.	ה.	
	✓	חברי הוועדה נתנו הצהרה עובר למינוים.	ו.	
	✓	המניין החוקי לדין ולקבלת החלטות בוועדה היה רוב חברה ובלבד שרוב הנוכחים היו דירקטורים בלתי תלויים ובהם דירקטור חיצוני אחד לפחות.	ז.	
—	—	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 תגמול

לענין פרק זה, ראו הערה בסוף השאלון.

לא נכון	נכון			
	✓	הוועדה מנתה, בשנת הדיווח, לפחות שלושה חברים והדירקטורים החיצוניים היוו בה רוב (במועד הדיון בוועדה) ☐ לא רלוונטי (לא התקיים דיון)	28.	
	✓	תנאי כהונתם והעסקתם של כל חברי ועדת התגמול בשנת הדיווח הינם בהתאם לתקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), התש"ס-2000.	29.	
—	—	בוועדת התגמול לא כיהן בשנת הדיווח -	30.	
	✓	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(ג1)(1)(ג) לאישור עסקה או מדיניות תגמול, למרות התנגדותה של האסיפה הכללית. אם תשובתכם הנה "לא נכון" יציין – 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 2018 נבדקו מגוון של נושאים לרבות תחזוקה, ביטחון, מעגל השרות, גידור ריבית ושע"ח, פעילות מסחר, נציגות החברה בחו"ל, תהנות החברה בחו"ל, רכש, סייבר, אבטחת מידע, מחשוב, פעילות המועדון, מעגל המזון, פעילות די"ל ראשי, זליגת הכנסות, קשרי לקוחות, GDPR, FTL, פעילות חברות בנות ועוד לעניין שאלה זו, ראו הערה בסוף השאלון
		35. היקף העסקת המבקר הפנימי בתאגיד בשנת הדיווח ³⁵ 16,000 שעות.
	✓	בשנת הדיווח התקיים דיון (בועדת הביקורת או בדירקטוריון) בממצאי המבקר הפנימי.
	✓	36. המבקר הפנימי אינו בעל ענין בתאגיד, קרובו, רח"ח מבקר או מי מטעמו וכן אינו מקיים קשרים עסקיים מהותיים עם התאגיד, בעל השליטה בו, קרובו או תאגידים בשליטתם

³⁵ כולל שעות עבודה שהושקעו בתאגידים מוחזקים ובביקורת מחוץ לישראל, ולפי העניין

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 האורגים הקבועים בדין 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 א כן ☐ לא ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).

הערות:

הערה לשאלה מס' 6: במהלך שנת 2018 התקיימו 29 ישיבות דירקטוריון, כאשר ב- 11 ישיבות התבקש מר נמרוד בוחניץ להציג נושאים שונים הרלוונטיים לתפקידו בחברה.
הערות לשאלה מס' 11: שאלה 11(א) - מוצגים נתונים אודות מספר ישיבות הדירקטוריון בלבד, לא כולל ועדות הדירקטוריון שאלה 11(ב) - מר אייל חיימובסקי מכהן כחבר ועדת ביטחון החל מחודש פברואר 2019 ק יצוין, כי מר פנחס גינזבורג סיים את כהונתו כדירקטור החברה ביום 31 12 2018 כמו כן יצוין, כי ועדת הביקורת אוחדה עם ועדת תגמול ולפיכך, הנכחות המצוינת בעדת ביקורת רלוונטית גם להשתתפות בעדת תגמול
הערה לפרק "ועדת ביקורת" ולפרק "ועדת תגמול" ועדת הביקורת של החברה אוחדה עם ועדת תגמול ומכונה - "ועדת ביקורת ותגמול"
הערה לשאלה מס' 21: התקיים דיון לצורך הצגת ליקויים בניהול עסקי החברה על ידי מבקר החברה.
הערה לשאלה מס' 34: בתשובה לשאלה זו מפורטים נושאי הביקורת העיקריים בהם עסק המבקר הפנימי בשנת הדיווח

י"ר הדירקטוריון, מר אלי דפס: _____

י"ר ועדת ביקורת ותגמול, מר אייל חיימובסקי: _____

י"ר הועדה לבחינת הדוחות הכספיים (ועדת מאזן), גב' יעל אנדרון: _____

תאריך חתימה: 12 במרץ 2019

פרק ה'

דוח שנתי בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוח תקופתי לשנת 2018

מצורף בזאת דוח שנתי בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי לפי תקנה 9ב(א) לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970:

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.
- נעם דורון - סמנכ"ל מבצעים².
- יהודית גריסרו - סמנכ"ל משאבי אנוש ומינהל.
- מיכאל שטרסבורגר - סמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים³.
- יוסף ברזני - סמנכ"ל תחזוקה והנדסה.
- שחר מרקוביץ' - סמנכ"ל דיגיטל ומחשוב⁴.
- אמיר רוגובסקי - סמנכ"ל לקוחות ושירות.
- נמרוד בורוביץ - סמנכ"ל אסטרטגיה, הצטיידות מטוסים ופיתוח עסקי⁵.
- דן פוגלמן - היועץ המשפטי.
- גיל בר - מבקר החברה.

בקרה פנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי כוללת בקרות 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, בקרות 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 כללה:

מיפוי וזיהוי החשבוניות והתהליכים העסקיים אשר החברה רואה כמהותיים מאוד לדיווח הכספי והגילוי, קביעה ועיצוב של בקרות הנותנות מענה לסיכונים אשר זוהו על ידי ההנהלה ובחינת אפקטיביות הבקרות כאמור. רכיבי הבקרה הפנימית כללו: (1) בקרות ברמת הארגון, לרבות בקרות על תהליך עריכת וסגירת דיווח כספי ובקרות כלליות על מערכות מידע, (2) בקרות על הכנסות נוסעים ממכירת כרטיסי טיסה; (3) בקרות על מועדון הנסע המתמיד; (4) בקרות על רכוש קבוע - מטוסים, מנועים וחלפים; (5) בקרות על הוצאות דלק; (6) בקרות על הוצאות שכר לעובדים בישראל; (7) בקרות על הטבות לעובדים בישראל. כל רכיבי הבקרה הפנימית הינם למעט חברות בנות.

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 2018 היא אפקטיבית.

¹ מר גונן אוסישקין מכהן כסמנכ"ל החברה החל מיום 15.2.2018, כאשר עד למועד זה, כיהן מר דוד מימון כסמנכ"ל החברה.
² קברניט נועם דורון מכהן כסמנכ"ל מבצעים החל מיום 15.9.2018, כאשר עד למועד זה, כיהן קברניט הראל חלמיש כסמנכ"ל מבצעים.
³ מר מיכאל שטרסבורגר מכהן החל מיום 15.2.2018 כסמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים, כאשר עד למועד זה, כיהן מר גונן אוסישקין כסמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים.
⁴ 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.
⁵ מר נמרוד בורוביץ מכהן כסמנכ"ל אסטרטגיה הצטיידות מטוסים ופיתוח עסקי החל מיום 11.12.2018, כאשר עד למועד זה, כיהן מר בורוביץ כסגן סמנכ"ל אסטרטגיה, הצטיידות מטוסים ופיתוח עסקי בחברה.

(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 2018 (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 בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות 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 בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות 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 וההנהלה 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 הכספים לפי תקנה 9(ד)(2):

הצהרת מנהלים

הצהרת נושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים

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 2018 (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 בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח שמידע מהותי מתייחס 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 בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות 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, מסקנותיי 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.