

PO 16897026 120

DON'T
STAPLE**OS AA01**Statement of details of parent law and other
information for an overseas company

Companies House

SATURDAY



AADRKFDK

A16

25/09/2021

#12

☒ 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 register
an alteration of manner of compliance
with accounting requirements.

COMPANIES HOUSE
refer to our guidance at
www.gov.uk/companieshouse

Part 1 Corporate company nameCorporate 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
audited.

Legislation ②

IFRS

② This means the relevant rules or
legislation which regulates the
preparation 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.

OS AA01

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

A3

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'.

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

Name of organisation or body ❶

DELOITTE

Part 3

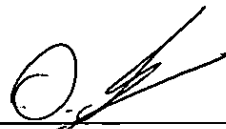
Signature

I am signing this form on behalf of the overseas company.

Signature

Signature

X



X

This form may be signed by:
Director, Secretary, Permanent representative.

EL AL ISRAEL AIRLINES LTD.

Financial Statements as of December 31, 2020

Table of Contents

CHAPTER B

Board of Director's Report

CHAPTER C

Financial Statements

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

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

[Faint, illegible text]

Chapter B

Board of Directors' Report on the State of Corporate Affairs

El Al Israel Airlines Ltd.
Periodic Report for 2020

GENERAL:

We respectfully present the Board of Directors' Report on the state of corporate affairs for 2020. El Al Israel Airlines Ltd. mainly operates in the field of air transport of passengers and cargo, between Israel and foreign countries. In addition, the Company provides maintenance and conveyance services at its home airport, sale of duty-free products and - through investee companies - in related activities, mainly the production and supply of airline meals and management of several travel agencies abroad.

The business environment in which the Company operates is global and civil aviation and tourism industry to and from Israel, which is characterized by seasonality and fierce competition, intensifying during periods of excess capacity and highly sensitive to the economic, geopolitical and security situation in Israel and globally. In 2020, the Company has recently been faced with an unprecedented crisis in the aviation industry, in which its activity has been totally paralyzed by the coronavirus (COVID 19) pandemic, as described below.

STATEMENT OF THE BOARD OF DIRECTORS AND THE MANAGEMENT WITH REGARD TO THE SHORT AND MEDIUM-TERM PLANS OF THE COMPANY THAT ARE PERTINENT TO THE RAMIFICATIONS OF THE CRISIS AND TO THE DEALING WITH IT

In 2020, the civil aviation industry, among it the Company, has been coping with the greatest crisis that has frequented the industry since it was actually established. According to assessments of the umbrella organization of the aviation companies IATA, the crisis caused a cumulative loss of revenues in 2020 in a volume of approximately USD 510 billion, and to cumulative losses of approximately USD 118 billion. The organization also anticipates only partial recovery in 2021 and a return to pre-crisis operations in 2024.

The crisis led to copious financial, operational and commercial effects on the Company as specified in Section A. below. The Company is currently preparing entry into a strategic program for dealing with the implications of the crisis and with the changing market.

This Board of Directors' Report, among other things, is surveying the ramifications of the crisis on the financial results and on the financial position of the Company. Prior to the review, it is the desire of the Board of Directors and the Management of the Company to point out a number of emphases in connection with the Company's short and medium-term plans that are expected to be combined with the aforementioned strategic program.

The financial sector:

In accordance with the business plan, the Company has set a target for 2021 to reach cash flows equilibrium, towards 2022 in which the Company anticipates to return to operations in a scope that will yield positive cash flows. In order to meet the Company's liabilities for 2021, the Company is carrying out a number of actions to increase its cash balance, including signing an agreement with the State of Israel (as mentioned in Note 1.B. to the financial statements), raising additional capital in a volume of approximately USD 105 million (over and above the capital raised of approximately 77 million, as a result of issuing options as described in Note 1.B. of the financial statements), this in addition to additional financial actions such as reorganization of loan and lease payments. Furthermore, the Company is preparing for a gradual return of activities in a manner that will allow it, in 2021, together with the financial resources as above, to reach cash flows equilibrium.

Efficiency and savings sector:

In the immediate range, the Company has reduced the Company's wages expense and the operational expenses to the minimum possible. Among other things, the Company sent out additional employees to absence without pay in February 2021 as part of a response to the closing of Ben Gurion Airport and is getting ready for a gradual return pursuant to the opening of the skies in order to conform the structure of the revenues to the expenses to the extent possible. During 2020, as described in Note 15 to the financial statements, the Company signed an efficiency agreement with the different employee segments of the Company, that will provide it with the necessary operational flexibility during the recovery period. In addition to that, reductions of wages and reductions of manpower that are anticipated in the context of the agreements, will permit the Company to save wages costs also at the time of returning to operations in more significant volumes, including permanent long-term savings, when the Company will return to full operations.

Moreover, and according to its business plan, the Company anticipates efficiency in non-wage expenses, in a scope of tens of millions of USD, to be achieved, inter alia, by changes in work processes, savings of excess inputs and maximization of the existing resources of the Company, all of this in order that the above savings will also be the outcome for the Company at the time that the volume of activities will return to full operations.

The operational sector:

In the operational sector, the Company has been acting in order to create a routine of flights that matches the demands of the different regulators during the recovery period, mostly in everything connected to the subject of the health of the passengers and the traffic restrictions, in a manner that will allow the maximization of the production ability of the Company when considering those restrictions. For this purpose, the Company is presently evaluating different frameworks for operating its flights, including pre-flight activities, in order to permit the existence of flights conforming to the regulation rules that will maximize the possible capacity of the traffic at Ben-Gurion Airport derived from those restrictions.

The commercial sector:

In light of the crisis that led to substantial changes in the structure of the market, in particular in the short-term, in which the anticipated operations are relatively limited, the Company must make adjustments to its network of routes. Due to this, the Company is presently acting in order to adjust its network of routes to the relevant destinations and to concentrate on the core destinations and on the target public of the Company.

Furthermore, the Company is presently examining ways to broaden use of its super brand name among Israelis and possessors of affinity to the State of Israel throughout the world, "El Al", inter alia, to areas interfacing with the Company's operating sector such as tourism and hotels, in order to maximize the Company's revenues as well as to vary the revenue sources. In this connection, the Company has been acting towards the preparation of a new value offer to members of the frequent flyers club, which the Company considers to be an important source of revenues as a principal growth engine.

In reliance on the strong Israeli aviation market that has displayed the ability to recover from a series of prior crises, together with implementation of the financial steps specified above, unprecedented efficiency that is anticipated in Company costs, the Company's being the national transporter of Israel and an iconic trademark among its customers and the powerful customers' club of the Company, all of these, will make it possible for the Company to meet its obligations in 2021, and with a recovery in the markets in general and the aviation market in particular, to depart onto a new road and to return to paths of profitability.

The information specified above represents forward looking information, according to its meaning in the Israeli Securities Law. Forward looking information as above does not represent a proven fact and it is based, inter alia, upon forecasts, estimates and approximations by the Company as of the date that this report is published, whose realization is uncertain and is not under the Company's control. There is no assurance that the Company will succeed in implementing the anticipated efficiency steps, that the relevant markets and the Company's operations will recover as expected, or that the Company's results will make it possible for it to meet its obligations in 2021. This information is based, inter alia, upon forecasts, estimates and approximations by the Company as of the date that this report is published, whose realization is uncertain and is not under the Company's control. The failure to realize, or the realization in a different manner (and even substantially different) than expected of the forward looking information, could be caused as a result of a different realization of the approximations, the forecasts and the estimates that were taken into account by the Company, and in general, as a result of the realization of risk factors characterizing the Company's activities as well as developments in the economic environment in which the Company operates and by external factors that might affect the Company's activities.

A. EXPLANATIONS OF THE BOARD OF DIRECTORS AS TO THE STATE OF THE CORPORATION'S BUSINESS

THE CORONA VIRUS CRISIS

At the end of 2019, a Corona Virus outbreak (Covid-19) began and spread out around the world, including to various Asian and European Countries, and the US. The outbreak of the virus was declared at the end of January 2020 to be a global health emergency, when on March 11, 2020 it was classified as a world pandemic. In light of the spread of the pandemic, many countries have begun to adopt various measures and restrictions to prevent further spreading, including mandatory quarantining, banning exit from certain areas, disallowing crowding and holding of events, with one of the most prominent steps being the closure of flight routes and other transit restrictions and/or the entry of foreign nationals into their territories, sometimes even to a complete closure and imposing mandatory isolation of incoming foreign travelers

See Note 1.B. to the financial statements as regards the effects of the crisis on the Company's business results and financial position, as well as ways of coping with the crisis including raising equity and debt.

A1. MAIN DATA

MAIN DATA FOR THE YEAR ENDING ON DECEMBER 31 (USD MILLIONS)

	2020	2019	Change
Operating revenues	623	2,178	(71%)
Operating expenses	800	1,834	(56%)
Gross profit (loss)	(177)	344	
Adjusted EBITDAR ¹	(64)	290	
Loss before tax	(562)	(77)	
Loss for the period	(531)	(60)	

¹ Adjusted EBITDAR is after neutralizing other expenses (income), net, totaling approximately USD 24 million in the statement of profit and loss for 2020. See Notes 16. B (19) and 15. I to the financial statements for details. The 2019 data were adjusted accordingly.

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

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

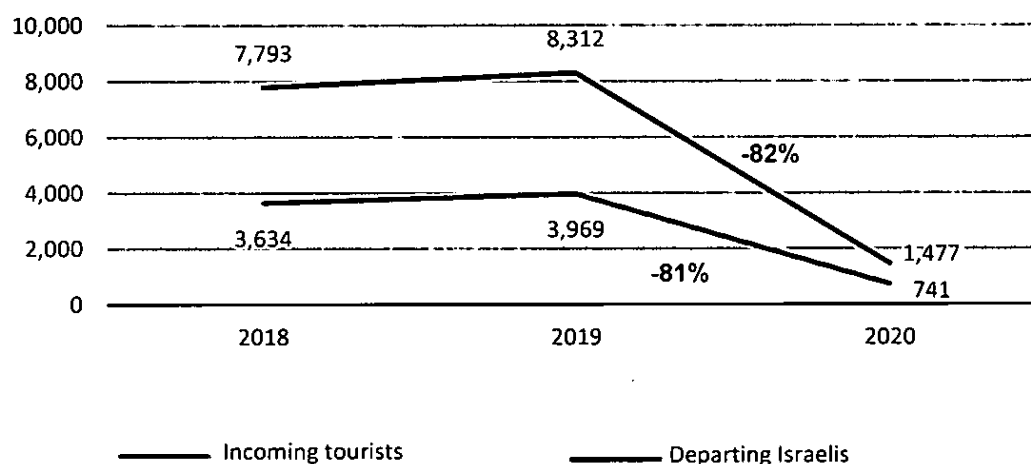
For the year ended on December 31

Traffic at Ben Gurion Airport :

The following charts describe passenger traffic developments at Ben Gurion Airport, divided by inbound and outbound tourism, and with respect to cargo, divided by imports and exports. In 2020, in the shadow of the Corona crisis and the traffic restrictions, there was a drastic decrease of approximately 81% in the incoming tourist traffic and of approximately 82% of the outgoing residents' traffic as compared with 2019. The reduction in incoming tourism began in March with a sharp decrease of 80%, compared with March 2019, and continued with an almost complete standstill to passenger traffic from the second quarter until the end of the year. Outgoing passengers showed a slight 2% decline already in February, with a an approx. 82% drop in March. Beginning from the second quarter - outgoing traffic by residents came to an almost complete standstill .

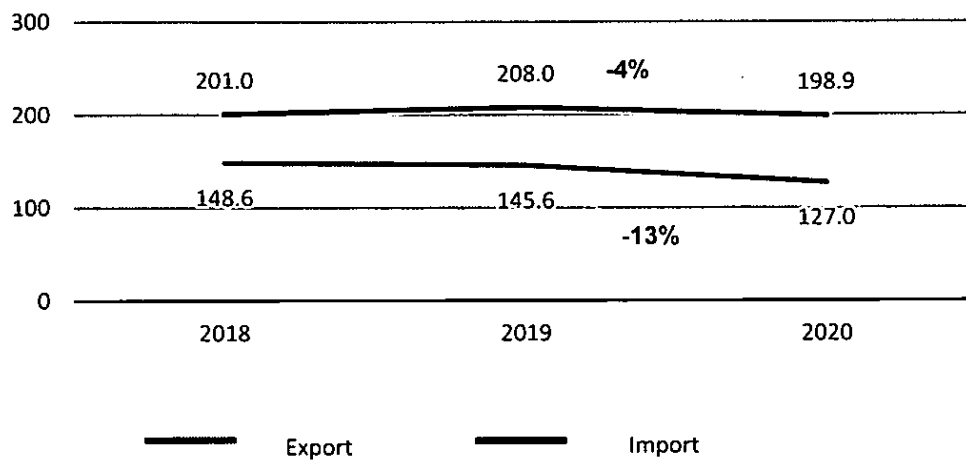
In the cargo sector, imports fell by 4% and exports by 13%. This trend was also affected by a significant decrease in supply due to the contraction of capacity of the regular passenger flights that were halted almost entirely beginning from the second quarter. Nevertheless, the volume of revenues from cargo transport rose in 2020 in relation to its level in 2019 due to an increase in ton-km yield as specified below.

INCOMING TOURISM TO ISRAEL AND OUTBOUND RESIDENTS (IN THOUSANDS)²



² Source: Israel Central Bureau of Statistics

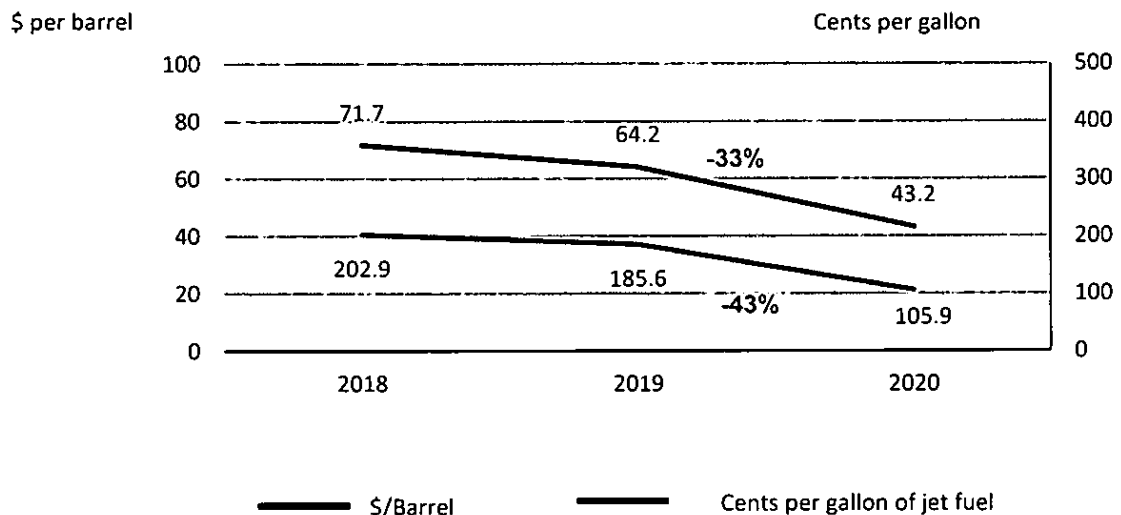
IMPORTS AND EXPORTS OF AIR FREIGHT TO AND FROM ISRAEL (THOUSANDS OF TONS): ³



Jet fuel:

In 2020, a sharp decline took place in prices of jet fuel (DSL) compared to the 2019, of 33% in price of a barrel of crude oil and 43% in the price of DSL. The sharp decline began towards the end of February and accelerated in March and in the second quarter of 2020. Beginning from the middle of the second quarter and during the rest of the year, there was a change in trend and recovery of the DSL prices. Due to the significant decline in the volume of activities, the Company did not benefit during 2020 from most of the decrease in the price of jet fuel, as specified in Section A3. below. Regarding the development of jet fuel prices following the financial position statement date, see chapter E below.

DEVELOPMENT OF AVERAGE JET FUEL AND CRUDE OIL MARKET PRICES ⁴



³ Source: Israel Airports Authority

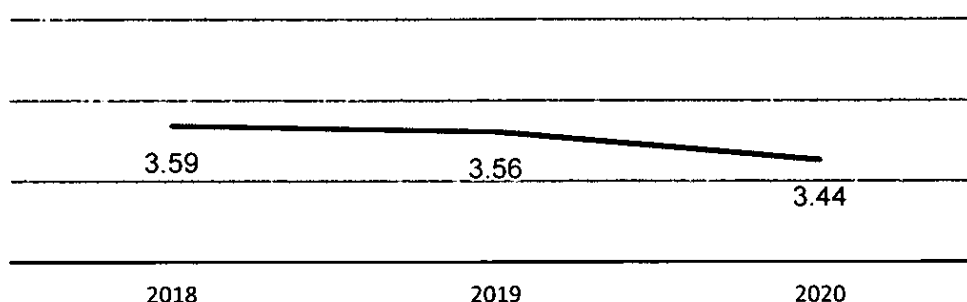
⁴ Source: Bloomberg

Exchange rates

The following graph shows the average NIS-USD exchange rates in each quarter. In 2020, the USD was lower by 3.4% against the NIS, compared to 2019. The average exchange rates affect the Company's expenses in shekels, primarily salaries. However, in view of the substantial reduction in activity in the reported quarter, following which most of the employees were on unpaid leave, salary expenses fell, making this effect relatively small.

As of December 31, 2020 the NIS/USD exchange rate was 3.22, compared with 3.46 as of December 31, 2019, a 7% increase in the USD vs. the NIS. These rates have an impact on the Company's NIS-denominated balance sheet items. See Chapter B of this report.

DEVELOPMENT OF THE NIS-USD AVERAGE EXCHANGE RATE:

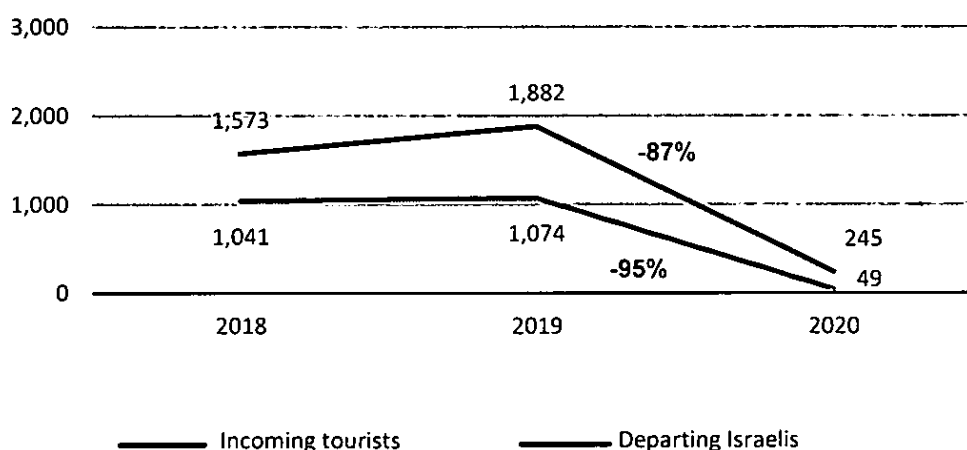


For the three-month period ending on December 31

During the fourth quarter of 2020, the COVID-19 pandemic and the resulting restrictions described in Section A above brought income tourist traffic and outgoing traffic by residents to an almost total halt. Cargo imports in the fourth quarter grew by about 2%, while a decrease took place in exported cargo of approximately 19%.

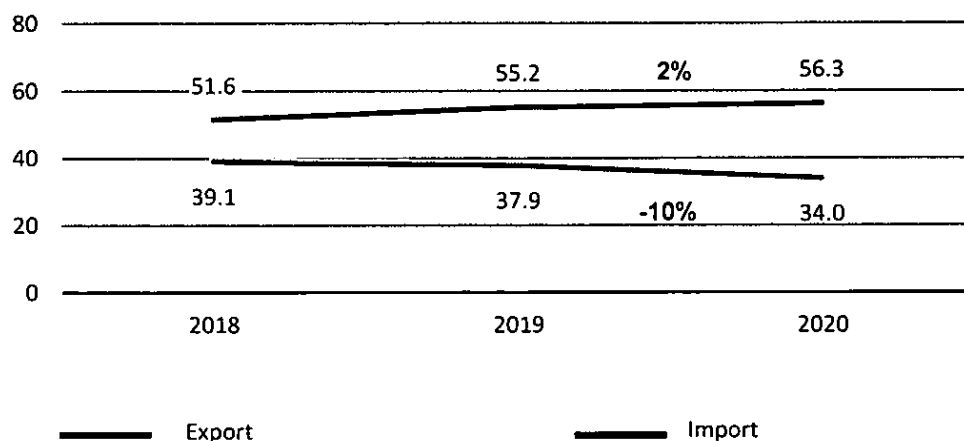
Traffic at Ben Gurion Airport :

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



⁵ Source: Israel Central Bureau of Statistics

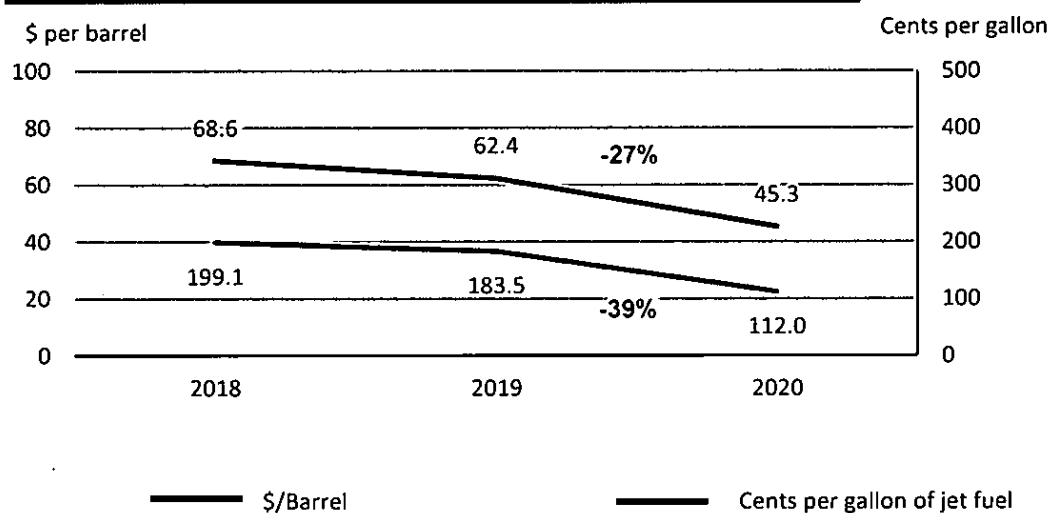
IMPORTS AND EXPORTS OF AIR FREIGHT TO AND FROM ISRAEL (THOUSANDS OF TONS): ⁶



Jet fuel:

In the fourth quarter of 2020, a sharp decline took place in prices of jet fuel (DSL) compared to the fourth quarter of 2019, of 27% in price of a barrel of crude oil and 39% in the price of DSL. The substantial decline in the volume of activity, with regular passenger flights reaching a complete standstill, led to a substantial drop in consumption of jet fuel. The Company hardly benefited from the fall in jet fuel prices, as explained in Section 3A. below. Regarding the development of jet fuel prices following the financial position statement date, see chapter E below.

DEVELOPMENT OF AVERAGE JET FUEL AND CRUDE OIL MARKET PRICES ⁷



⁶ Source: Israel Airports Authority

⁷ Source: Bloomberg

A2.2 THE COMPANY'S OPERATING METRICS AND MARKET SHARES

FOR THE YEAR ENDING ON DECEMBER 31,

	2020	2019	Change
El Al and Sun D'or			
Passenger segment - scheduled and charter (paying customers) – in thousands	905	5,814	(84.4%)
Total market share – in percentage	20.3%	24.6%	(17.5%)
Revenue Passenger Kilometer (RPK) – in millions	4,100	23,646	(82.7%)
Available Seat Kilometer (ASK) – in millions	5,923	28,583	(79.3%)
Passenger load factor (PLF) – in percentage	69.2%	82.7%	(16.3%)
Flight hours (in passenger flights)-thousands	35.0	172.8	(79.7%)
Average revenue per RPK – in cents *	7.62	8.18	(6.8%)
Air cargo – in thousands of tons	67.0	74.5	(10.0%)
Revenue Tons, Kilometers (RTK) - in millions	403.1	446.4	(9.7%)
Aircraft fleet **			
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	9.9	9.2	0.7

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

** Air fleet - owned and leased airliners. Note that the operational ratios included in this note (in 2020 solely in the cargo sector) also include flights that take place on aircraft in "wet" leases (lease of aircraft with its crew) that are not included in the number of the aircraft fleet.

Legend

Passenger segment- one-way flight voucher.

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

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

PLF (Passenger Load Factor) – RPK/ASK.

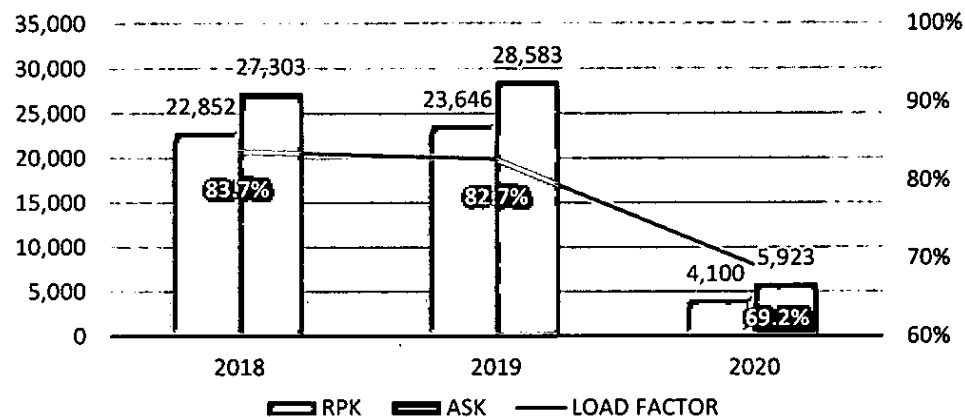
RTK - Revenue Ton Kilometer- weights the aircraft cargo for payment in tons multiplied by airborne distance.

Due to the COVID-19 crisis that began at the end of February 2020, the supply of seats (ASK) decreased by approximately 79.3% and flown passenger-km (RPK) decreased by approximately 82.7% in 2020 as compared to 2019. The occupancy rate (PLF) of the Company declined by approximately 16.3% in 2020 as compared to 2019. The following is data with regard to the main operational indices in the different periods throughout 2020, that reflect the intensification of the crisis starting from March and into the second and third quarters of the year. In October a certain recovery began in passenger traffic that flew with the Company, at a time when the Company renewed its flights to a limited number of destinations.

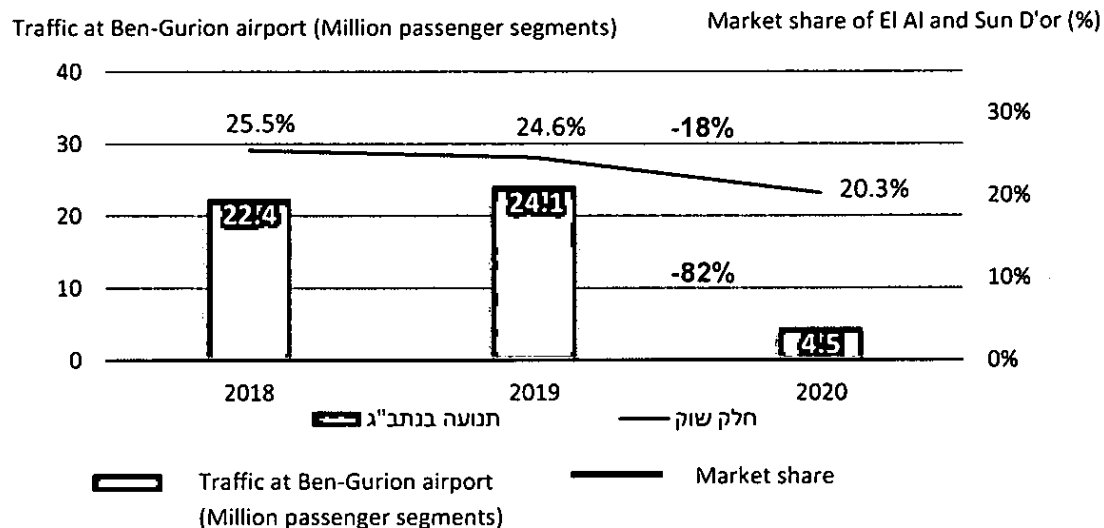
	January-February 2020	January-February 2019	Change
ASK	3,947	3,769	5%
RPK	3,073	2,996	3%
Load factor	77.8%	79.5%	(2%)
	March 2020	March 2019	Change
ASK	930	2,092	(56%)
RPK	607	1,730	(65%)
Load factor	65.3%	82.7%	(21%)
	April-June 2020	April-June 2019	Change
ASK	159	7,522	(97.9%)
RPK	60	6,277	(99.0%)
Load factor	37.8%	83.4%	(54.7%)
	July-September 2020	July-September 2019	Change
ASK	13	8,413	(99.8%)
RPK	3	7,048	(100.0%)
Load factor	23.1%	83.4%	(72.3%)
	October - December 2020	October - December 2019	Change
ASK	876	6,753	(87.0%)
RPK	357	5,593	(93.6%)
Load factor	40.7%	82.8%	(50.8%)

In 2020 a decrease of approximately 10.0% took place in the quantity in tons of cargo transported by the Company and a decrease of approximately 9.7% in the weighted transported cargo from a distance (RTK). The quantitative decrease in the Company's cargo operations was affected by the halting of passenger flights that routinely represent a significant component of the supply of cargo capacity transported by the Company. The cargo operations during the Corona crisis have been based primarily on wet leases (lease of aircraft with its crew) of a designated cargo aircraft and on transport of cargo in designated cargo flights of the Company's passenger aircraft, and commencing from the fourth quarter of the year also by transport of cargo in aircraft leased by a third party.

Operating metrics (in millions)



TRAFFIC AT BEN-GURION AIRPORT AND THE MARKET SHARE OF EL AL AND SUN D'OR IN TOTAL TRAFFIC⁸



Due to the suspension of the passenger flight operations as described above, the CASK, RASK indices have not been presented for 2020 and for the fourth quarter of 2020 in comparison with the parallel periods last year.

⁸ Source: Israel Airports Authority

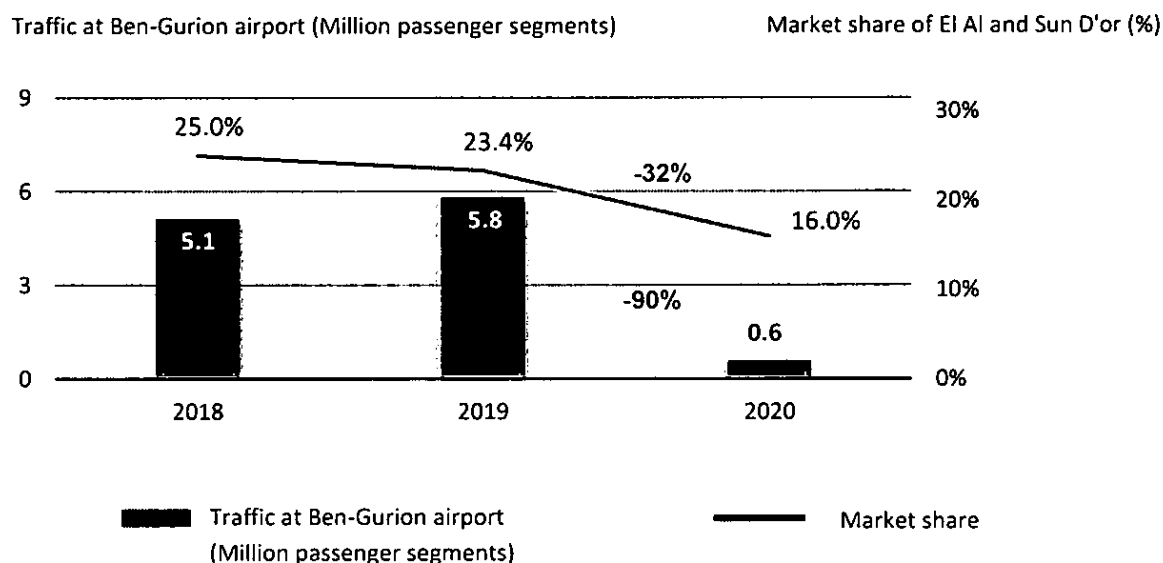
FOR THE THREE-MONTH PERIOD ENDING ON DECEMBER 31

	2020	2019	Change
El Al and Sun D'or			
Passenger segment - scheduled and charter (paying customers) – in thousands	89	1,331	(93.3%)
Total market share – in percentage	16.0%	23.4%	(31.6%)
Revenue Passenger Kilometer (RPK) – in millions	357	5,593	(93.6%)
Available Seat Kilometer (ASK) – in millions	876	6,753	(87.0%)
Passenger load factor (PLF) – in percentage	40.7%	82.8%	(50.8%)
Flight hours (in passenger flights)-thousands	4.8	41.2	(88.4%)
Air cargo – in thousands of tons	21.0	18.0	16.5%
Revenue Tons, Kilometers (RTK) – in millions	137.5	112.5	22.2%

Due to the COVID-19 crisis and the nearly full cessation of the Company's scheduled flights, the supply of distance weighted seats (ASK) decreased by approximately 87% in the fourth quarter of 2020, the flown passenger km (RPK) decreased by approximately 93.6% and the occupancy rate (PLF) decreased by approximately 50.8%, all this in relation to the parallel period last year.

In the cargo sector, in the fourth quarter of 2020, an increase of 16.5% occurred in the quantity of transported cargo in tons and an increase of 22.2% in the weighted distance transported cargo (RTK) in relation to the parallel period last year. The increase resulted from activity in a designated cargo aircraft under wet lease (lease of aircraft with its crew) and by designated cargo flights of passenger aircraft of the Company, as well as a result of an initiative for the transport of cargo in aircraft leased by a third party that began in the fourth quarter of the year.

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



⁹ Source: Israel Airports Authority

A3. ANALYSIS OF THE COMPANY'S BUSINESS RESULTS

Below are the company's statement of profit and loss, including the proportion of turnover and the rate of change, compared to last year. Also presented are the explanations and the main trends affecting the Company's results in the reported quarter compared to last year.

FOR THE YEAR ENDED ON DECEMBER 31

	2020		2019		Change	
	USD in thousands	% of turnover	USD in thousands	% of turnover	USD in thousands	%
Operating revenues	623,075	(100.0%)	2,177,997	(100.0%)	(1,554,921)	(71.4%)
Operating expenses	(800,403)	(128.5%)	(1,833,603)	(84.2%)	1,033,200	(56.3%)
Gross profit (loss)	(177,327)	(28.5%)	344,393	15.8%	(521,720)	
Selling expenses	(60,709)	(9.7%)	(213,564)	(9.8%)	152,855	(71.6%)
Administrative and general expenses	(101,996)	(16.4%)	(138,839)	(6.4%)	36,842	(26.5%)
Other income (expenses), net	(24,267)	(3.9%)	12,498	0.6%	(36,765)	
Profit (loss) from ordinary activities	(364,300)	(58.5%)	4,489	0.2%	(368,789)	
Financing expenses, net	(196,456)		(82,894)		(113,562)	
Company's share of the profits of associated companies, and revaluation of options in respect thereof	(801)		1,844		(2,645)	
Loss before tax	(561,557)		(76,562)		(484,995)	
Tax benefit	30,520		16,961		13,559	
Loss for the year	(531,037)		(59,601)		(471,436)	

Operating revenues

The operating revenues decreased in 2020 by approximately USD 1,555 million, approximately 71.4% in relation to revenues in 2019. The revenues from passenger flights declined by approximately USD 1,659 million, approximately 83.7%. The decrease resulted from the ramifications of the Corona crisis which led to a sharp decrease in the scheduled passenger flights of the Company that began in February 2020 (approximately 9%) with the RPK declining by about 4%, while this trend worsened substantially in March (approximately 69%) with the RPK declining by approximately 65% and until the nearly full cessation in the third and fourth quarters. In the fourth quarter, there was a slight recovery when the Company renewed its flights to a limited number of destinations, so that in the fourth quarter a decline of 87.0% took place in ASK and of 93.6% in RPK in relation to last year.

The cargo revenues in 2020 increased by approximately USD 131.8 million, an increase of 100% as compared to cargo revenues in 2019, this despite that the quantity of distance weighted transported cargo (RTK) decreased in the reported period by approximately 9.7%, due to a rise of 60% in revenue per flight hour, as explained hereafter. With the outbreak of the crisis, as a result of the sharp decline in global passenger aircraft traffic, that regularly carries a significant layer of the cargo traffic, a decline took place in the supply of cargo transport. This situation, with the addition of the need of governmental and other factors to immediately transport cargo related to the battle with the epidemic, increased the demand for urgent cargo transport and caused a significant rise in ton-km. yield. In addition to the designated cargo aircraft, the Company operated, mainly in the second quarter, passenger aircraft for the transport of cargo in designated charter flights, and also commencing from the fourth quarter, the Company also derived revenues from transport of cargo in aircraft leased from a third party, inter alia, in "Fifth Freedom" flights (transport of cargo between two foreign nations).

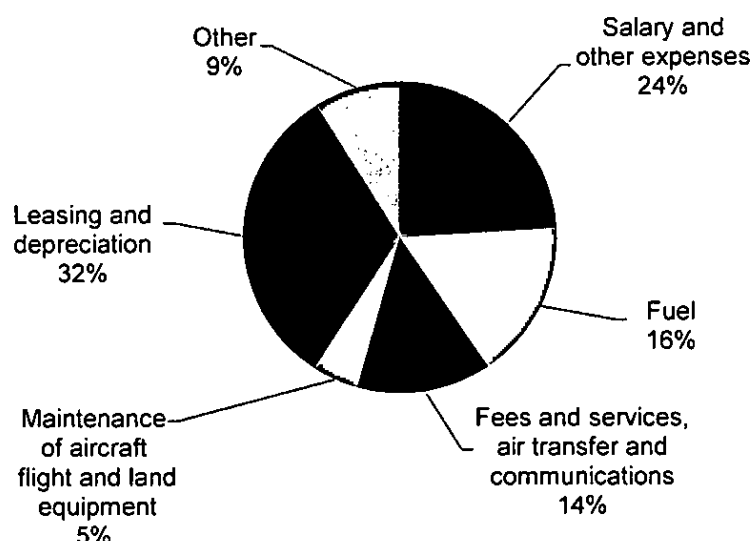
Operating expenses

Operating expenses of the Company totaled approximately USD 800 million in 2020. Out of this amount, approximately USD 60 million is for depreciation expenses (including amortization of rights-in-use of leased assets) and other fixed expenses in connection with aircraft and engine leases. The remaining expenses are principally with respect to variable expenses that are derived from passenger operations in the first quarter, cargo operations throughout the year and from expenses of subsidiaries part of which were active in the course of the year.

The significant decrease in flight hours due to the Corona crisis, as described above, was expressed in a reduction of the operating expenses in 2020 by approximately USD 1,033 million, a decrease of 56.3% in relation to 2019, as follows:

- A decrease in jet fuel expenses of approximately USD 348 million, as specified below.
- A decrease in salary expenses of approximately USD 296 million as a result of sending employees to unpaid leave starting from the middle of March 2020.
- Other variable expenses contingent on activity, such as overflight fees, tolls and services at airports, food for aircrafts, maintenance for aircrafts and engines, etc., decreased.

Composition of operating expenses for 2020



Jet fuel expenses

The Company's jet fuel expenses decreased in 2020 by approximately USD 347.8 million (a decline of 72.5%) in relation to expenses in 2019, primarily as a result of a decrease at a rate of approximately 67% in the quantity of fuel consumed by the Company's aircraft due to contraction of the operations, as well as a reduction in the market price of jet fuel. On the other hand, in 2020, an increase occurred in jet fuel expenses due to the effect of hedging transactions expiring in the first quarter and recognized as effective, as compared with an expense reduction in 2019, as detailed in the following table. See the section on financing expenses below in the matter of the effect of the hedging transactions in the reported period that were not recognized as effective.

	2020	2019	Change
Jet fuel expenses for the period (before the effect of hedging)	116.4	481.5	(365.1)
Impact of jet fuel hedging on the statement of profit and loss	15.6	(1.7)	17.3
Total DSL expenses	132.0	479.8	(347.8)
Jet fuel volume consumed (in millions of gallons)	78.5	237.8	(159.3)

For further details regarding the hedging of jet fuel prices, see Chapter B below. For additional details about the impact of derivatives financial instruments on the financial statements, see note 19 of the condensed financial statements.

Selling expenses

A decrease took place in selling expenses of approximately USD 152.9 million in comparison to 2019, resulting for the most part from, a reduction of sales commissions due to the decrease in sales, as well as from a decline in compensation expenses due to removal of employees to absence without pay starting from March, and from a decrease in distribution costs due to a reduction in bookings and from a stoppage of marketing and advertising activities upon the outbreak of the crisis.

Administrative and general expenses

A decrease took place in administrative and general expenses of approximately USD 36.8 million as compared to 2019, principally as a result of the decrease in compensation expenses that began in the second quarter with respect to expenses of employees on vacation without pay, a reduction of expenses for provisions for legal claims and from savings in certain overhead. The administrative expenses include the operations of the Company's headquarters, including salaries of the management and headquarters personnel, operation and maintenance of the information systems, various insurance and additional professional services that substantively are fixed expenses and the effect of the decline in operations on them is limited. Additionally, they include depreciation expenses of owned assets and rights-in-use assets of leased assets (USD 19.7 million in the reported quarter).

Other income (expenses)

Other expenses, net amounted to approximately USD 24.3 million, mostly as a result of a provision for severance pay benefits of approximately USD 45 million due to signing an efficiency agreement with Company employees in various segments (see Note 15 I to the financial statements) which was partially offset by income from cancellation of a provision for a claim by the State (see Note 16. B. (19) to the financial statements), a loss from sale of Maman shares (see Note 9. B. to the financial statements) and an offset of additional capital gains from sale of engines and surplus inventory. In 2019, income of USD 12.5 million was recognized, principally as a result of sale of an aircraft, engines and surplus inventory.

Financing expenses

Net financing expenses totaled approximately USD 196.5 million compared to approximately USD 82.9 million in 2019, for the reasons specified below.

- Most of the increase is derived from an expense of approximately USD 91.5 million resulting from DSL hedging transactions not recognized accounting-wise as effective due to hedging a larger quantity than the quantity consumed by the Company or that the Company foresees at present that it will consume, due to the decline in the scope of operations in relation to operations that were planned at the time of executing the hedging transactions.
- An increase in interest expenses on loans and leases of approximately USD 11.6 million, resulting from an increase in the status of the Company's loans and leases in relation to 2019 on the background of absorption of the Dreamliner aircraft of the Boeing 787 model. It should be noted that the effect of a decline in the prices of interest with regard to loan at variable interest was offset due to an expense with respect to interest hedging transactions.
- In addition, the financing expenses were affected by negative exchange rate increments on balance sheet balances derived from the weakening of the USD in relation to other currencies, primarily the NIS (including with respect to leases) and the Japanese yen (with respect to components of certain non-hedged loans in Japanese yen). These differences amounted to approximately USD 8.2 million.

Pre-tax loss

Due to all of the aforesaid, mostly due to the negative effects of the beginning of the crisis on the first quarter and the cessation of the scheduled flights operations from the second quarter and thereafter, the pre-tax loss in 2020 amounted to approximately USD 561.6 million as compared to a pre-tax loss of approximately USD 76.6 million in 2019.

Tax benefit

The tax benefit in the reported period totaled approximately USD 30.5 million as compared to a tax benefit of approximately USD 17.0 in 2019. Due to the uncertainty prevailing in the Company's sector, as a result of which the Company does not expect taxable income in the near future, the Company is not recognizing a deferred tax asset (net) in its financial statements. The tax benefit is therefore recognized up to the elimination of the net balance of liabilities (assets) for deferred taxes.

Loss for the year

The after-tax loss in 2020 totaled approximately USD 531.0 million, compared to a loss of approximately USD 59.6 million in 2019.

FOR THE THREE-MONTH PERIOD ENDING ON DECEMBER 31.

	2020		2019		Change	
	USD in thousands	% of turnover	USD in thousands	% of turnover	USD in thousands	%
Operating revenues	111,637	100.0%	518,426	100.0%	(406,789)	(78.5%)
Operating expenses	(177,573)	(159.1%)	(451,729)	(87.1%)	274,157	(60.7%)
Gross profit (loss)	(65,936)	(59.1%)	66,697	12.9%	(132,633)	
Selling expenses	(11,745)	(10.5%)	(57,903)	(11.2%)	46,158	(79.7%)
Administrative and general expenses	(30,305)	(27.1%)	(37,980)	(7.3%)	7,675	(20.2%)
Other income (expenses), net	(14,956)	(13.4%)	9,608	1.9%	(24,563)	
Loss from ordinary operations	(122,941)	(110.1%)	(19,579)	(3.8%)	(103,363)	
Financing expenses, net	(20,087)		(22,613)		2,526	
The Company's share of the profits (losses) of an associate and revaluation of options in respect thereof	–		960		(960)	
Loss before tax	(143,029)		(41,232)		(101,797)	
Tax benefit	2,884		9,772		(6,888)	
Loss for the period	(140,145)		(31,459)		(108,685)	

Operating revenues

In the reported period, operating revenues decreased by USD 407 million, or 78.5%, compared to the fourth quarter of 2019. Passenger revenues amounted to approximately USD 33 million compared with USD 471 million in the parallel quarter. The sharp decline is the result of the cessation of passenger flights. In the cargo sector, the revenues totaled approximately USD 73 million and increased in comparison to the parallel quarter last year by approximately USD 41 million. The increase in cargo revenues in the quarter resulted mainly from the rise in yield of ton-km, which was derived inter alia from a decrease in the supply of the cargo transport in the world, due to the shutdown of the passenger flights. Additionally, in the last quarter of the year the Company increased the quantity of the transported cargo despite the nearly complete cessation of passenger flights (and the cargo in their belly), by the increase of the operations in a designated cargo aircraft under wet lease and by designated cargo flights of the Company's passenger aircraft, and also by cargo transport in aircraft leased by a third party.

Operating expenses

The Company's operating expenses totaled approximately USD 178 million in the reported quarter. Out of this amount, approximately USD 71 million is for depreciation expenses (including amortization of rights-in-use of leased assets) and other fixed expenses in connection with aircraft and engine leases. The remaining expenses are primarily for the various expenses derived from the cargo operations.

The substantial drop-in flight hours caused by the COVID-19 crisis, as described above, was reflected in an approximately USD 274.2 million decrease in operating expenses in the reported quarter, compared with the corresponding, quarter last year, as follows:

- A decrease in jet fuel expenses of approximately USD 93.1 million, as specified below.
- A decrease in operational compensation expenses of approximately USD 80.4 million. Mostly due to expenses of Company employees on unpaid leave.
- Variable expenses, such as overflight fees, airport tolls and services, food for aircrafts, aircraft and engine maintenance, etc. were reduced.

Jet fuel expenses

The Company's jet fuel expenses declined in the fourth quarter of 2020 by approximately USD 93.1 million (a decrease of approximately 82%) in relation to expenses in the parallel quarter last year, mostly as a result of the decline of approximately 71% in the quantity of fuel consumed. Also, a decline occurred in the jet fuel prices at a rate of approximately 39% but its influence was not high due to the low consumption in the fourth quarter.

	2020	2019	Change
Jet fuel expenses for the period (before the effect of hedging)	20.3	113.1	(92.8)
Impact of jet fuel hedging on the profit and loss	–	0.3	(0.3)
Total DSL expenses	20.3	113.4	(93.1)
Jet fuel volume consumed (in millions of gallons)	16.0	54.8	(38.8)

For further details regarding the hedging of jet fuel prices, see Chapter B below. For additional details about the impact of derivatives financial instruments on the financial statements, see note 19 of the condensed financial statements.

Selling expenses

A decrease of approximately USD 46.2 million took place in selling expenses compared to the parallel quarter last year, resulting mostly from a decrease in sale commissions and a decrease of orders for distribution and advertising systems, all as a result of the absence of regular passenger activities in the reported quarter. In addition, salary expenses fell as a result of employees being put on unpaid leave, as explained above.

Administrative and general expenses

A decrease of approximately USD 7.7 million took place in administrative and general expenses in comparison to the parallel quarter last year, resulting mostly, approximately USD 7.0 million, from a decrease in compensation expenses attributed to administrative and general with respect to the removal of employees in the Company's headquarters to leave without pay, as explained above. The administrative expenses include the operations of the Company's headquarters, including salaries of the management and headquarters personnel, operation and maintenance of the information systems, various insurance and additional professional services that substantively are fixed expenses and the effect of the decline in operations on them is limited. Additionally, they include depreciation expenses of owned assets and rights-in-use assets of leased assets (USD 4.5 million in the reported quarter).

Other expenses

Other expenses, net, totaled approximately USD 15.0 million and primarily included an update of approximately USD 15.4 million to the provision for severance pay benefits with respect to efficiency agreements with Company employees in the different segments (see Note 15. I to the financial statements). This as compared with the fourth quarter of 2019 in which the Company recognized approximately USD 9.6 million, mostly as a result of sale of an aircraft, engines and surplus inventory.

Financing expenses

Financing expenses, net totaled approximately USD 20.1 million compared to approximately USD 22.6 million in the fourth quarter of 2019. Most of the decrease results from income of approximately USD 9.4 million that is derived from improvement in the negative fair value of jet fuel hedging transactions not recognized as effective (see Note 19 to the financial statements). On the other hand, the financing expenses were affected by negative exchange rate differentials on balance sheet balances, as a result of weakening of the dollar in the last quarter of the year.

Pre-tax loss

The pre-tax loss for the fourth quarter of 2020 amounted to approximately USD 143.0 million compared to a pre-tax loss of approximately USD 41.2 million in the fourth quarter of 2019. Among other things, this loss was affected by an update of the provision for the separation cost as explained above in the section on other expenses as well as from exchange rate differentials due to strengthening of other currencies (mostly the NIS) in relation to then USD in a scope of approximately USD 15 million (charged for the most part to salary cost and to the financing section). On the backdrop of the efficiency steps detailed in the statement of the Board of Directors and Management regarding the Company's short and medium- term plans as above, in the first quarter of 2021, the Company is acting to improve expenses in relation to the last quarter of 2020.

Tax benefit

The tax benefits in the fourth quarter of 2020 amounted to approximately USD 2.9 million compared to approximately USD 9.8 million in then parallel quarter last year. Due to the uncertainty prevailing in the Company's sector, as a result of which the Company does not expect taxable income in the near future, the Company is not recognizing a deferred tax asset (net) in its financial statements. The tax benefit is therefore recognized up to the elimination of the net balance of liabilities (assets) for deferred taxes.

Loss for the period

The after-tax loss for the reported quarter totaled approximately USD 140.1 million, compared to a loss of approximately USD 31.5 million in the fourth quarter of 2019.

A4. SEASONALITY

As a rule, the Group's operations are affected by seasonality and are focused on 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. In 2020, due to the Corona crisis, the Company suspended its regular activities beginning from the second quarter, and in the third quarter, that generally is the peak quarter of the Company's operations, the Company's passenger operations were silent. During the fourth quarter of 2020, the Company operated flights in insignificant volumes.

A5. CASH FLOWS

CASH FLOWS FOR THE YEAR ENDING DECEMBER 31, 2020 COMPARED TO 2019

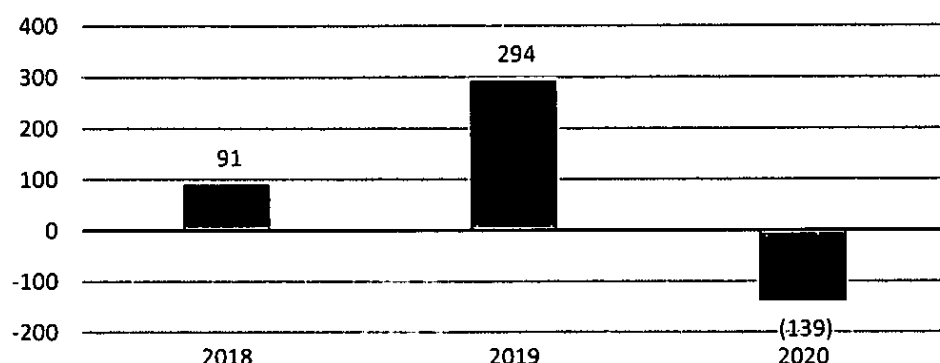
	2020	2019	Change
	USD in thousands		USD in thousands
Net cash flows resulting from (used for) current activity	(138,820)	293,851	(432,671)
Net cash flows used in investment activities	(96,990)	(433,625)	336,635
Net cash flows provided by (used in) financing activities, net	73,201	174,415	(101,214)
Effect of exchange rate changes on cash balances held in foreign currency	1,600	1,522	78
Increase (decrease) in cash and cash equivalents	(161,009)	36,163	(197,172)

Cash flows from current operations

In 2020, the Company had negative cash flows from current operations of approximately USD 139 million compared to positive cash flows of USD 294 million in 2019. The dramatic decline in cash flows from current operations of approximately USD 433 million results almost entirely from ramifications of the crisis that in fact nearly caused the termination of operations, and that led to a pre-tax loss of approximately USD 485 million. It should be noted that the cash flows from current operations was affected positively as a result of the withdrawal of surpluses from severance pay funds of approximately USD 97 million (see Note 15. C. (2) to the financial statements). Nevertheless, the cash flows were affected negatively from a decline in sales of the Company and from a refund of funds to customers for cancelled flights, which was expressed in a decline of approximately USD 70 million in the deferred income section. Moreover, last year the Company received a grant of approximately USD 59 million with respect to agreements with credit card companies.

The negative cash flows from current operations, after being balanced in the first quarter, began from the second quarter and continued until the end of the year. The deficit from the addition of withdrawal of surplus severance pay as stated above, a total of approximately USD 236 million, is composed principally of interest payments (on loans as well as the imputed interest component of leases) of approximately USD 30 million, a payment for excess hedges of approximately USD 84 million, as well as other fixed payments, such as consulting fees, that were partially offset by the contribution of the cargo flights.

DEVELOPMENT OF CASH FLOW FROM CURRENT OPERATIONS, 2018-2020 (USD IN MILLIONS)



Cash flows for investment activities

In 2020, the Company used USD 97 million, net, for its investment activities. The investment in fixed assets and intangible assets totaled approximately USD 118 million, mainly for payment for acquisition of a 787-8 aircraft owned by the Company, that was paid on the eve of the crisis during the first quarter. A change in deposits of approximately USD 17 million derived principally from deposits provided as security for interest and jet fuel hedging transactions, due to the sharp decline in the scope of interest and in the commodity, market prices as a result of the economic ramifications of the crisis that caused a sharp increase in the liability value of the Company's derivatives for hedging its market risks as explained in Chapter B. below. On the other hand, the Company derived cash of approximately USD 23 million from proceeds from sale of engines and parts and an approximately USD 15 million as proceeds from sale of Maman shares (see Note 9.B to the financial statements).

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

Cash flows from financing activities

In 2020, the Company had a net cash flow of USD 73 million from financing operations. During this period, the Company received proceeds from issuing shares of approximately USD 146 million (net of offering costs, see Note 1. B. (3) to the financial statements) and took net loans of approximately USD 121 million, mostly to finance the third model 787-8 aircraft owned by the Company in the first quarter as well as a bridge loan from a controlling shareholder of USD 10 million (see Note 22 A. to the financial statements). On the other hand, the Company paid loans of approximately USD 157 million, of which approximately USD 31 million was payment of loans serving for payment of advances by means of receipt of long-term loans to finance a 787-8 aircraft received as stated during the first quarter. In addition, the Company made current payments of lease obligations of approximately USD 45 million. See Note 11.e to the financial statements for postponement of a lease payment.

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

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

	31.12.2020	31.12.2019		31.12.2020	31.12.2019
	USD in thousands			USD in thousands	
Current assets	185,657	485,812	Current liabilities	1,975,335	1,082,917
Non-current assets	2,821,105	3,010,124	Non-current liabilities	1,287,523	2,244,367
			Equity	(256,097)	168,652
Total	3,006,761	3,495,936	Total	3,006,761	3,495,936

Below are the main changes in the Company's assets, liabilities and equity as of December 31, 2020 compared to December 31, 2019

Current assets

The Company's current assets as of December 31, 2020 amounted to USD 186 million, USD 300 million below their balance at December 31, 2019. The decrease resulted mainly from a decline in the cash and trade receivables balances, due to the halt of regular operations of the Company, that also led to a significant decrease in the volume of the Company's sales in future periods.

Current liabilities

The Company's current liabilities as of December 31, 2020 amounted to USD 1,975 million, an increase by USD 892 million from their balance as of December 31, 2019. The increase was primarily due to the classification of the long-term loans from banking corporations as current liabilities. According to loan agreements signed by the Company, significant deterioration in Company business would give cause to lenders to demand immediate repayment of the loan. Accordingly, as per accounting standards, the Company is required to classify the entire debt balance as current liabilities, even if it made payments as required, other than agreed deferral of payments by a number of banks, see Note 14.C.(2) to the financial statements. Additionally, an increase took place in the section of current maturities of leases, primarily as a result of the deferral of lease payments as mentioned in Note 11. E. to the financial statements, and also an increase took place in liabilities for derivative financial instruments, mainly as a result of the sharp decline in jet fuel prices and in the balance of the short-term obligation for employees' benefits, principally due to a provision of approximately USD 45 million with respect to costs of employee separation (see Note 15. I. to the financial statements).

Working capital

As of December 31, 2020, the Company had a working capital deficiency of USD 1,790 million compared to a deficiency of USD 597 million as of December 31, 2019. Current liabilities as of December 31, 2020 include USD 1,012 million in long-term bank loans classified under Current Liabilities, as noted above, as well as USD 50 million for liability to employees with respect to paid leave expected to be payable to employees upon retirement, but classified under Current Liabilities, in conformity with accounting standards. The current liabilities also include a USD 31 million loan to finance advances for a 787-8 series aircraft. The loan will be repaid by means of long-term financing that the Company aims to obtain when the airliner is received. Furthermore, USD 220 million in un-earned revenues with respect to sale of flight tickets which, in the normal course of business for the Company is not paid

in cash, but rather by providing future flight services. In view of the ramifications of the Corona crisis, and primarily the complete suspension of regular passenger flights commencing from March 2020, most of this amount is required to be paid in cash (see Note 1.C. to the financial statements). The Company's current ratio as of December 31, 2020 decreased to 9.4%, compared to 44.9% as of December 31, 2019.

Non-current assets

The non-current assets as of December 31, 2020 totaled approximately USD 2,821 million, a decline of approximately USD 189 million in relation to their balance as of December 31, 2019, that resulted primarily from a decrease in the usage rights to leased assets, from a reduction of assets with respect to employees' benefits due to withdrawal of monies from surpluses in the Company's Central Severance Pay Funds and in the section of long-term investments as a result of the sale of the shares in the Maman Company, from a decrease of approximately USD 21 million in the depreciated cost of the fixed assets, mainly due to the sale of engines and spare parts and the current depreciation, offset by payments for the third Model 787-8 aircraft owned by the Company that was received in the first quarter. On the other hand, an increase occurred in long-term deposits as a result of deposits provided as security for interest hedging transactions.

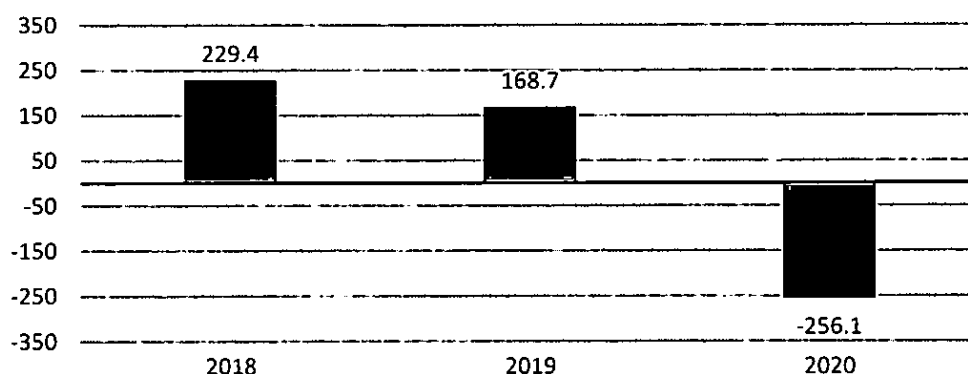
Non-current liabilities

Non-current liabilities of the Company as of December 30, 2020 totaled approximately USD 1,288 million, a decrease of approximately USD 957 million relative to their balance as of December 31, 2019, resulting primarily from classification of a balance of long-term loans from banking corporations to current liabilities as stated above.

Equity

Capital deficiency as of December 31, 2020 amounted to USD 256 million. The negative effect on equity in 2020 amounted to USD 425 million. This effect results principally from the loss for 2020 and from an increase in the negative balance of capital reserves primarily with respect to interest hedging transactions that were offset by proceeds received from issuing shares of approximately USD 147 million in September 2020.

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



Material Company loans and credit lines:

See Note 14 to the financial statements and Appendix A to this report for details connected to loans of the Company.

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 designating derivatives financial instruments as hedging instruments. Nevertheless, in the reported period, due to the anticipated sharp decline in fuel consumption, part of the transactions from the jet fuel hedging transactions were recognized as ineffective. 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 19 to the financial statements.

Exposure to Changes in Jet Fuel Prices

As a rule, jet fuel expenses constitute a key element in the Company's operating expenses, and affect its profits. The company is taking protective measures to reduce exposure. The Company has contracted no new hedging transactions since the COVID-19 crisis began.

As of December 31, 2020, the Company had a number of commitments for purposes of hedging jet fuel prices into which the Company had entered on the eve of the outbreak of the crisis, that cover approximately 53% of the planned consumption for the 12 coming months, pursuant to the Company's forecasts in relation to the extent of the return to operations. With regard to the first quarter of 2021, in light of the crisis and the substantial decline in the volume of anticipated consumption of jet fuel, due to the fact that the scope of the hedging is greater in certain months than the actual anticipated consumption, these transactions have been recognized as non-effective. See Note 19 to the financial statements for the effect of the transactions on the statement of profit and loss. The net fair value of total jet fuel hedge instruments as of December 31, 2020 was a negative sum of approx. USD 24.1 million. On a date close to issuance of the report, as a result of the rise in jet fuel prices in the market, the net fair value of the jet fuel hedging instruments is a negative amount of approximately USD 0.2 million. Note that the Company has actually paid for transactions that ended after the report date of approximately USD 2.3 million.

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

A change in the average market price in the next 12 months relative to the price close to the date of publication of this report (165 cents/gallon)	Effect on expenses prior to hedging (USD, million)	Hedging as a percentage of the projected expenses for the next 12 months	Impact on expenses after the effect of hedging (USD, million)
50%	129		75
25%	65		38
-25%	-65	42%	-39
-50%	-129		-77

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

Exposure to the decline in the aircraft price lists in the framework of the long-term loans

In accordance with the provisions of several loan agreements obtained by the Company from Israeli banks with respect to aircraft purchase (noted that these loans are not "reportable borrowing"), 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 (LTV). Due to the Corona crisis, there was a decline in value in the world price lists for aircraft. Therefore, the impairment of aircraft values, used as collateral to secure loans obtained by the Company from Israeli banks for purchase of aircraft (loans that do not constitute "reportable credit"), in certain cases, to all of the credit provided by the bank to the Company, resulted in failure to comply with financial covenants as to the LTV ratio as of the date of the statement of financial position and as of the date it was issued. Pursuant to the loans agreements, non-compliance with the required ratio establishes a right for the banks to supplement collateral and in the event that it will not comply, the right to demand immediate repayment of the loans. Further to the Company's application to these banks for a Waiver for the aforementioned ratio, the banks have informed the Company that they waive compliance with the aforementioned ratio as of December 31, 2020. Moreover, as of the date of issuing the report, part of the banks have granted the Company an extension for compliance with the above ratio until June 30, 2021, subject to fulfillment of certain future conditions and that the Company complies with the above ratio vis-a-vis an additional bank.

Exposure to changes in interest rates

Most of the loans taken by the Company bear interest based on LIBOR interest rates, and in some loans the interest is hedged using derivatives that are also based on LIBOR interest rates. By the middle of 2023, the use of the USD LIBOR interest would be globally discontinued and new interest rate benchmarks would be used. At this stage, the Company is unable to assess the impact of discontinued use of LIBOR interest rates, nor whether such impact would be material or not, as it is not yet currently known what would be the interest rate benchmarks to replace the use of LIBOR interest rates. See Note 19. F. (2) to the financial statements.

Soon prior to the report issue date, 22% of the outstanding balance of Company loans bear a floating interest rate and 78% of outstanding loans bear a fixed interest rate for a period of up to about 10 years. The table below presents the sensitivity of interest expense on the balance of loans at the reporting date, for a period of 12 months (close to the date of publication of the financial statements), including the effect of the Company's hedges, as detailed above, regarding interest risk management.

Changes in the average Libor interest rate in the next 12 months relative to the Libor interest rate close to the date publication of this report (0.2%)	Average of hedging and/or fixed interest rate as a percentage of the estimated exposure for the next 12 months	Impact on expenses over the coming 12 months, after the effect of hedging (USD in millions)
50%	78%	0.5
15%		0.1
-15%		-0.1
-50%		-0.5

Exposure to exchange rates

Most of the revenues and expenses of the Company are in US dollars, which is the Company's functional and reporting currency. The Company has NIS-denominated expenses, primarily payroll expenses and payments to local suppliers in Israel. Accordingly, a change in the rate of the NIS against the USD affects the Company's NIS expenses in dollar terms. In addition, changes in the NIS/USD exchange rate have an impact on the Company's balance sheet items, which could be reflected as an expense or income in the statement of profit and loss, and an increase or decrease of the dollar-denominated cash flows required to settle the liability.

In proximity to the date of issuing this report, the NIS cash flows exposure for the coming 12 months has not been hedged. Although it is pointed out that in 2021 the exposure is expected to be relatively low due to the decline in the volume of anticipated operations and of the NIS expenses (including compensation) that are derived from it.

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

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 (3.31 NIS/USD per spot)	The change (in dollar terms) in NIS-denominated expenses prior to the effect of hedging (USD, million)
10%	-32
-10%	40

In addition, any 10% increase or decrease in the exchange rate as of December 31, 2020, would have led to an increase or decrease in USD value of NIS-denominated liabilities in the amount of USD 18.8 million.

In 2019 and in early 2020, as part of financing of the procurement plan, the Company obtained multiple JOLCO loans, linked to JPY, amounting in total to USD 100 million. These components are the components representing balloon loans for a period of 10 years. The Company has partially hedged the exposure to the USD/JPY exchange rate using a forward transaction. As of the date of the financial statements, the fair value of this hedging transaction is USD 5.2 million in debit for the Company. For more information about Company exposure to USD/JPY exchange rate fluctuations, see Note 19 to the financial statements.

A decline or rise of 10% in the rate of the Japanese yen as of December 31, 2020 would lead to an increase (or decrease) of the USD value of the liabilities denominated in that currency in an amount of approximately USD 14.0/ (11.5) million, and after considering hedging actions of USD 9.7/ (7.9) million.

C. ASPECTS OF CORPORATE RESPONSIBILITY AND CORPORATE GOVERNANCE

C1. CHARITABLE DONATIONS AND ASSISTANCE TO THE COMMUNITY

The Company sees great importance in making charitable donations and providing assistance to those in need and to the community. As part of its operations, in 2019 the Company made charitable donations in cash and cash equivalents, amounting to USD 2.4 million. Due to the Corona crisis and its effect on the Company's operations, in 2020, the Company donated insignificant amounts.

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

C2. DIRECTORS WITH ACCOUNTING AND FINANCIAL CAPABILITIES

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

C3. DISCLOSURE REGARDING THE INTERNAL AUDITOR IN A REPORTING CORPORATION

1. Details on the internal auditor and compliance with conditions

1.1 Name of Auditor: Gil Berr.

1.2 Beginning of term in office: June 1 st.,2009. The date of termination of the position was set at April 1, 2021. Ms. Sivan Seigman from the team of the Company's auditor will serve as a substitute until appointment of a replacement.

1.3 Qualifications: CPA holding a degree in accounting and business administration and certified in public administration and auditing (with honors).

A holder of certificates of CIA (Certified. Internal Auditor of the U.S.), CRISC (Certified in Risk and Information Systems Control), CDSPE (Certified Data Privacy Solutions Engineer) and QAR (Quality Assurance Registration). Has some twenty-five years' experience in internal auditing, financial statements auditing, risk management and in consulting. Until his appointment Mr.Berr was a partner in the Cost Forrer Gabbai & Kasierer (Ernst & Young) accounting firm and was responsible for auditing and risk management. Within this framework he served as internal auditor for various companies and organizations. In addition, he serves as a regular lecturer Ben Gurion University, Ariel University and at the Ono Academic College in the field of risk management and internal auditing. In addition, serves as a director of the Israel Internal Auditors (IIA) and Chairman of the Forum of Chief Auditors and Chairman of the Forum of Risks Management and Strategy.

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

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

1.4. The internal auditor has no holdings in Company securities or holdings in any related body in the reported year.

1.5 Commencing from the date of his appointment, the internal auditor has had no business connections of any sort with the audited corporation or with any related body, with the exception of serving as internal auditor for Group subsidiaries.

1.6 The internal auditor is employed by the Company as a full-time Company employee.

2 The internal auditor's Appointment

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

3. The internal auditor's Supervisor

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

4. Work plan

- 4.1. The internal auditor's work plan is on a yearly basis.
- 4.2. The internal auditor's work plan is determined based upon the following considerations:
 - 4.2.1. The risk embodied in the matter on the Company's activities and profitability.
 - 4.2.2. The effect of the matter on the safety and security of passengers, employees and aircraft, the Company's profitability, passenger service, and regulation.
 - 4.2.3. The existence of appropriate controls, applicability and efficiency in the audited area.
 - 4.2.4. Proposals of VPs and department managers.
 - 4.2.5. Previous audit findings and pace at which the recommendations submitted were implemented.
 - 4.2.6. The need for follow-up in order to ensure a proper auditing process.
- 4.3. Establishment of the work plan involves the Chairman of the Company's Board of Directors, the members of the Audit and Remuneration Committees and the Company CEO.
- 4.4. The work plan proposal is received on a yearly basis from by the Chairman of the Company's Board of Directors, the members of the Audit and Compensation Committees and the Company CEO. All of them approve the proposal in accordance with Section 149 of the Companies Law, 5759-1999.
- 4.5. As described in this report, the outbreak of the Corona virus epidemic (COVID-19) led to a material negative effect on the aviation and tourism industry and on the aviation companies in Israel and in the world, including the Company. The effects of the epidemic were expressed, inter alia, by a significant decline in the Company's operations and required the Company to operate in a very constrained configuration. Further to the substantial decline in the Company's operations and for purposes of adjusting the work program to the decrease in operations and the condition of the Company derived from it, on March 19, 2020, the Audit and Remuneration Committee decided that it approves the postponement of the audit work program for 2020 at this stage, in light of the Company's condition and until a return to regular operations will be possible, and instructed the audit to adjust the audit resources and the work program to a scope, character of operations and situation of the Company, while focusing on assignments of accompanying audit and ad hoc examinations of subjects connected to reduction of expenses, liquidity, safety, risks management, health and implementation of guidelines of the Ministry of Health and the various regulators in the matter of operations in a Corona environment.
- 4.6. The work plan allows the internal auditor to exercise his judgment in deviating from the plan.
- 4.7. 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 by the Company in full time capacity, with seven internal auditors in full time capacity reporting to them. In 2020, due to the necessity to adjust the work program to the effects on operations and the condition of the Company and following the decision of the Audit and Remuneration Committee as above, to postpone the 2020 work program, the scope of the audit resources declined substantially. The Company's auditor is employed in a full-time position except for 3 months in which he was engaged to the extent of an 80% position, as specified in Section 12 below. The remaining audit team was employed full-time until March 2020 and from that date is on leave without pay.
- 7.2. In 2020, the Company invested approx.4600 work hours for audit at the Company and subsidiaries in Israel and overseas, as set forth

Work hours for Company operations in Israel	Work hours for Company operations overseas*	Work hours for subsidiaries**	Total
4,150	370	80	4,600

* 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 and Compensation Committee holds meetings in which it discusses the internal auditor's work and audit regulations.
- 8.4. Prior to the approval of the annual audit plan, the Chairman of the Board and Audit and Remuneration Committee Chair meets with the internal auditor to discuss the standards according to which the work plan was formulated, following which the audit committee discussed the proposed audit plan and the standards based on which the proposal was formulated and approves it.
- 8.5 Furthermore, during the reported year a discussion was held by the Audit and Compensation Committee, in the presence of the internal auditor and without the presence of company officers who are not committee members, to check for the presence of flaws in the corporation's business management.

9. Access to Information

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

10. The internal auditor's report

- 10.1. The audit reports are submitted in writing.
- 10.2. In 2020, the Internal Auditor completed 10 audit reports including audits from 2019 completed in 2020. 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.
In addition, the Internal Auditor carried out a number of special examinations and accompanying audits whose results were reported to the Audit and Remuneration Committee and to the Chairman of the Board of Directors.
- 10.3. In 2020, the Audit and Remuneration Committee convened 17 times for a discussion of reports of the Internal Auditor on the following dates: 8.1, 20.1, 27.2, 11.3, 19.3, 5.4, 7.4, 19.4, 3.5, 17.5, 15.6, 13.7, 27.7, 14.9, 8.11, 18.11, 23.12.

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. Remuneration

- 12.1. Remuneration of the Internal auditor is based on salary and benefits (including a bonus in conformity with the Company's officer remuneration policy), as customary for senior management and in conformity with the remuneration policy.
- 12.2. In the framework of the steps taken by the Company in order to cope with the ramifications of the Corona crisis, on March 9, 2020, the Audit and Remuneration Committee approved the waiver by all of the officers of the Company on part of their salary and compensation including a reduction of 20% of the monthly base salary of the CEO and the deputy CEO's, among them the Company's auditor, commencing from March 1, 2020.
In addition to the above salary reduction, the Company's Audit and Remuneration Committee approved the contraction of the scope of the position of part of the Company's officers. Accordingly, the scope of the position of the Company's auditor was reduced by a rate of 20% between July and September 2020.
- 12.3. The total remuneration for 2020 is NIS 957 thousand.
- 12.2. In the opinion of the Company's Board of Directors, the components of the compensation to the internal auditor do not impair his ability to apply his independent judgment in carrying out his assignments, inter alia, in view of the fact that the audit work is performed by the internal audit department, which includes several internal auditors.

C4. DISCLOSURE WITH REGARD TO REMUNERATION OF THE INDEPENDENT AUDITOR

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

	Audit		Other services		Total	
	Hours	USD in thousands	Hours	USD in thousands	Hours	USD in thousands
Year 2020	9,108	394	848	168	9,956	562
Year 2019	9,379	380	1,673	261	11,052	641

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

C5. COMPENSATION TO INTERESTED PARTIES AND SENIOR OFFICERS

Regarding compensation to interested parties and senior officers, see note 22 of the financial statements regarding transactions with interested parties and related parties as well as Regulation 21 to the chapter "Additional Details on the Corporation".

In the matter of the compensation policies of the Company's officers for the years 2020-2022 ("compensation policies"), see the amended report to summon an Assembly dated October 24, 2019 (Reference No. 2019-01-090309) that is included herewith by way of reference, as well as the amendment to the compensation policies as it appears in the amended report for summoning an Assembly published on August 23, 2020 (Reference No. 2020-01-082948).

C6. INTERNAL ENFORCEMENT PLANS

Internal enforcement plan with respect securities and corporate laws

In 2011, after approval of the Corporate Governance Committee, the Company's Board of Directors approved the principles of the Internal Enforcement Plan in the area of securities law and corporate law ("internal enforcement plan").

Pursuant to the recommendation of the Corporate Governance Committee the Company's Board of Directors appointed the Company's legal counsel as internal enforcement supervisor in this area ("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.

The Internal Enforcement Plan adopted by the Company includes an outline for operating the Company's internal enforcement arrangement and fundamental procedures including: Board of Directors' work procedure; procedure

for determining roles and authorities of the Audit and Remuneration Committee; related party transactions procedure; directors' conflict of interest procedure; officers' compensation procedure; reporting (non-financial) procedure; inside information procedure; procedure for submitting information to communications and the capital market; procedure for deliberation of enforcement considerations when promoting employees and managers; procedure for deliberating enforcement considerations related to compensation policies and procedure for training members of the Board of Directors.

The Supervisor provides to Board members, in the Enforcement Supervisor's Report, a description of actions taken in the reported period, in conjunction with implementation and deployment of the enforcement program, an overview of compliance events and measures applied to address such events, and to prevent recurrence of such events in future, as well as a list of updates on legislative amendments, ISA directives and material rulings in Court proceedings regarding securities law and corporate law. In January 2020 a work program was approved for 2020. Nonetheless, due to Corona crisis, in July 2020, the Company's Board of Directors approved cancellation of the meeting of the semi-annual Corporate Governance Committee, as is required by the Company's Internal Enforcement Plan, since the Internal Enforcement Plan cannot be carried out in full (primarily internal audits and training), due to the departure of most of the Company's employees to leave without pay.

Internal enforcement program with regard to competitive law

In 2014, the Company's Board of Directors approved an Internal Enforcement Plan in the area of competition laws that includes an outline for operating the Company's internal enforcement arrangement and fundamental procedures for the Company's operating sectors.

Pursuant to recommendations of the Corporate Governance Committee, the Board of Directors appointed the Company's legal counsel as internal enforcement supervisor in this area. Implementation and adoption of the Internal Enforcement Plan are designated to contribute to the intensification of the awareness among employees and managers of the requirements of the Economic Competition Law and to the enforcement policies of the Competition Authority and accordingly to reduce the exposure to enforcement proceedings and claims against the Company, its employees and its managers. In addition, Section 48 (A) of the Economic Competition Law-1988 was amended in the context of Amendment 21 to the law and determined an obligation for an officer of a corporation 'to supervise and do all possible to prevent a violation of this law by the corporation or by one of its employees'. A breach of this obligation constitutes criminal responsibility for officers accompanied by a criminal sanction of up to one year of imprisonment. The novelty of this provision is that the criminal responsibility for the officer arises even if the corporation has not performed any violation of the competition laws. As per the amendment, failure to comply with the supervision obligation by itself establishes the criminal violation. The Internal Enforcement Program that is executed in a methodical and effective manner by the corporation could assist the officers to comply with this obligation. It should be noted that Section 48 (B) determines a presumption that the officer's obligation to prevent infractions of the stipulations of the law is breached when a violation is made by the corporation, except if the officer proves that he did everything possible to fulfill his obligation. The Internal Enforcement Program will help the officer in these situations as well, to the extent that he was not involved in performing the violation and did not know of its existence.

In January 2020 the work program for 2020 was approved in the area of the competition laws in accordance with the Internal Enforcement Program but in light of the Corona crisis and the departure of most of the Company's employees to leave with pay, actions such as audits and trainings have not been performed during the crisis period.

Internal enforcement program for prohibition of bribery and corruption

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

In light of the Corona crisis and the departure of most of the Company's employees to leave without pay, in 2020, instruction in this area was not performed for the Company's employees and managers.

D. DISCLOSURE IN CONNECTION WITH THE FINANCIAL REPORTING OF THE CORPORATION:

D1. DISCLOSURE AS TO CRITICAL ACCOUNTING ESTIMATES

The implementation of the accounting principles by the management upon the preparation of the financial statements at times involves estimates, assumptions and forecasts that impact the amounts of assets and liabilities and the business results reported in the financial statements. Some of the assumptions, estimates and forecasts are critical to the financial position or the operating results presented in the Group's financial statements, due to the materiality of the matter, the complexity of the calculations or the degree of likelihood for the realization of the uncertain matters. For details regarding the material accounting estimates used by the Company, see Note 2c of the Financial Statements as of December 31, 2020.

D2. DISCLOSURE REGARDING VALUATION

In 2020, in light of the Corona crisis and its intensification during the year, the Company estimated the useful value of its fleet of aircraft on the dates specified below.

For the valuation as of September 30, 2020, see the quarterly report as of September 30, 2020 published on November 25, 2020 (Reference No. 2020-01-126828) that is included in this report by way of reference.

*For the full valuation as of June 30, 2020, see the June 30, 2020 quarterly report issued on August 26, 2020 (Reference No.:2020-01-084766) included in this report by reference.

** For the full valuation as of March 31, 2020, see the March 31, 2020 quarterly report issued on June 30, 2020 (Reference No.:2020-01-061504) included in this report by reference.

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

1. For significant doubt about the Company continuing as a going concern, see Note 1 to the annual financial statements.
2. For details on motions to certify class actions against the Company and the Company's exposure to these class actions, please see Note 16 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. For more information about the Corona Virus pandemic, the global economic and aviation crisis and implications thereof on oil prices and interest rates, see Chapter A. of this report.

2. **Below are changes in the prices of jet fuel and LIBOR interest rate from the end of the year through close to the publication of the financial statements as of December 31, 2020:**

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 approximately 131 cents per gallon, and as of the date close to the date of this report's approval, this price is about 165 cents a gallon, an increase of about 26%. The sharp changes in price have material impact on the Company's financial results. At the same time, the fair value of the jet fuel hedging instruments is determined based on the change in prices since the date of the report and the following the settlement of some of these transactions.

3. The Company applies the hedge accounting by designating derivatives financial instruments as hedging instruments. Regarding accounting policy on this matter, see note 19 to the annual financial statements. Soon prior to the report issue date, since Company business volume is significantly lower than originally planned for 2021, as used to conduct the hedging transactions, in actual fact in some months, the volume of jet fuel hedged is higher than the volume of jet fuel consumed. Therefore, these hedging transactions were not recognized as effective accounting hedges and their value as of the report date was charged to the statement of profit and loss.

Framework agreements applicable to the hedging transactions stipulate, inter alia, the conditions which would require the parties to provide collateral against the hedging transactions. Some of the hedging entities require no collateral at all, and some require collateral (in the form of interest-bearing monetary deposit) when the negative fair value of transactions on a certain date exceeds the threshold set forth in the agreement. The value of the jet fuel hedging transactions as of a date close to issuing the report is approximately one million USD to the Company's credit (transactions to hedge part of the anticipated consumption in 2021) and on this date, the Company has no collateral at all against these transactions.

4. As of the report date, the 3-month LIBOR interest rate was 0.24%, and as of soon prior to the report approval date its rate is 0.2%. The significant decrease in long-term interest rates due to the Corona Virus crisis, resulted in the fair value of interest rate hedging transactions conducted by the Company close to this report issue date amounting to USD 19.5 million in debit for the Company. As of this date, the fair value of this hedging transaction is USD 5.3 million in debit for the Company. In light of this, the Company is required to provide collateral against hedging transactions for interest rates and for JPY, amounting in total to USD 5.5 million. Collateral is increased / decreased daily, based on fluctuations in fair value of the transactions with each of the hedging entities.

Avigal Soreq-CEO

David Brodet-Chairman of the Board of
Directors

March 24, 2021

APPENDIX A TO THE BOARD OF DIRECTORS' REPORT ON THE STATE OF THE COMPANY'S AFFAIRS
MATERIAL LOANS OF THE COMPANY FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31, 2020

Amortization schedule

The lender	Loans in respect of aircraft	Amount of loans (USD in thousands)	Outstanding balance (USD in thousands)	Collateral	Interest rate	Frequency of principal and interest payments	Amount of principal (USD in thousands)	Outstanding balloon amount (USD in thousands)	Loan inception date	Loan maturity date
US capital market, guaranteed by EXIM	737-900	188,894	81,664	4 737-900 aircraft	Fixed – 2.45% - 2.623%	Quarterly	3,935	–	26/11/2013	25/06/2026
banking institutions foreign *	787-9	135,000	102,500	787-9 Aircraft	Floating rate: Libor + margin – 1.5%-2.5%	Quarterly	3,250	–	01/03/2018	01/03/2030
Foreign banking institution and Japanese investors	787-9	145,000	126,938	787-9 Aircraft	Floating rate: Libor + margin – 1%-2%	Quarterly	2,500	52,000	27/06/2018	30/06/2028
Foreign banking institution, guaranteed by UKEF (*)	787-9	125,000	107,594	787-9 Aircraft	Floating rate: Libor + margin 0%-1%	Quarterly	2,600	–	10/08/2018	10/08/2030
Foreign banking institution and Japanese investors	787-9	149,872	139,535	787-9 Aircraft	Floating rate: LIBOR + margin: 0.5%-1.5%	Quarterly	2,556	50,530	18/06/2019	30/08/2029
Foreign banking institution and Japanese investors	787-8	132,894	126,700	787-8 aircraft	Floating rate: Libor + margin 0%-1%	Quarterly	2,293	44,873	27/11/2019	31/10/2029
Foreign banking institution and Japanese investors	787-8	126,099	120,493	787-8 aircraft	Floating rate: LIBOR + margin: 0.5%-1.5%	Quarterly	2,213	40,392	18/12/2019	18/12/2029
Foreign banking institution and Japanese investors	787-8	132,650	128,368	787-8 aircraft	Floating rate: Libor + margin 0%-1%	Quarterly	2,305	44,615	19/02/2020	31/01/2030

(*) As to these loans, the Company reached understandings with the financing entities regarding deferral and dispersion of payments. See Note 14 C. (2) to the financial statements for details.

Chapter C

Consolidated Financial Statements

El Al Israel Airlines Ltd.
Periodic Report for 2020

El Al Israel Airlines Ltd.

Consolidated Financial Statements for Year 2020

Table of Contents

	<u>Page</u>
Independent Auditor's reports	C-1 - C-4
Financial statements:	
Consolidated Statements of Financial Position	C-5 - C-6
Consolidated Statements of Profit and Loss	C-7
Consolidated Statements of Comprehensive Income	C-8
Consolidated Statements of Changes to Equity	C-9 - C-11
Consolidated Statements of Cash Flows	C-12 - C-13
Notes to the consolidated financial statements	C-14 - C-113



INDEPENDENT AUDITOR'S REPORTS
TO THE SHAREHOLDERS OF EL AL AIRWAYS ISRAEL 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), 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, 2020. These controls have been determined as explained in the following paragraph. The Company Board of Directors and management are responsible for maintaining effective internal controls over financial reporting, and for evaluating the effectiveness of the internal controls over financial reporting which is included in the periodic report as of the above date. Our responsibility is to express our opinion on the internal control elements of the Company's financial reporting based on our audit.

Components of internal control over financial reporting that were audited were determined in accordance with Audit Standard (Israel) 911 of the Institute of Certified Public Accountants in Israel "Auditing of Internal Control Over Financial Statements", as amended (hereinafter: "Audit Standard 911"). These controls are: (1) Enterprise-level controls, including controls over the compilation and finalization process of financial reporting and general controls over information systems; (2) Controls over passenger revenues from sale of light tickets; (3) Controls over the Matmid frequent flyer program; (4) Controls over fixed assets – aircrafts, engines and spare parts; (5) Controls over fuel expenses; (6) Controls over payroll expenses in Israel; (7) Controls over employee benefits in Israel; (8) Revenues from cargo. All internal control components exclude subsidiaries (hereinafter jointly: "Audited control components").

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

1. C • 2020

תל אביב - משרד ראשי

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

משרד נצרת
חרג' אבן עאמר 9
נצרת, 16100

טלפון: 073-3994455
פקס: 073-3994455
info-nazareth@deloitte.co.il

משרד אילת
המרכז העירוני
ת.ד. 583
אילת, 8810402

טלפון: 08-6375676
פקס: 08-6371628
info-ellat@deloitte.co.il

משרד חיפה
מעלה השחרור 5
ת.ד. 5648
חיפה, 3105502

טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

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

טלפון: 02-5018888
פקס: 02-5374173
info-ter@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.

In our opinion, the Company has upheld in an effective manner, in all material respects, its audited control components as of December 31, 2020.

We have also conducted an audit, in accordance with generally accepted Israeli auditing standards, of the Company's Consolidated Financial Statements for December 31, 2020 and 2019 and for each of the three years of the period ending December 31, 2020 and our report, dated March 24, 2021, included an unqualified opinion of those Financial Statements, as well as drawing attention to the significant doubt about the Company continuing as a going concern and Company exposure to class action lawsuits, based on our audit.

Brightman Almagor Zohar & Co.

Certified Public Accountants

A Firm in the Deloitte Global Network

Tel -Aviv, March 24, 2021

2. C ◆ 2020

תל אביב - משרד ראשי

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

משרד נצרת
חנני אבן עאמר 9
נצרת, 16100

טלפון: 073-3994455
פקס: 073-3994455
info-nazareth@deloitte.co.il

משרד אילת
המרכז העירוני
ת.ד. 583
אילת, 8810402

טלפון: 08-6375676
פקס: 08-6371628
info-ellat@deloitte.co.il

משרד חיפה
מעלה השחרור 5
ת.ד. 5648
חיפה, 3105502

טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

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

טלפון: 02-5018888
פקס: 02-5374173
info-jer@deloitte.co.il



AUDITORS' REPORT TO THE SHAREHOLDERS OF
EL AL ISRAEL AIRLINES LTD.

We have audited the enclosed consolidated statements of financial position of **El Al Israel Airlines Ltd.** (hereinafter: "the Company") as of December 31, 2020 and 2019 and the consolidated statements of profit and loss, statements of comprehensive income, statements of changes to equity and statements of cash flow for each of the three years in the period ended December 31, 2020. These financial statements are the responsibility of the Company Board of Directors and management. Our responsibility is to express an opinion on these consolidated financial statements based on our audit.

We have not audited the financial statements of consolidated companies whose assets included in consolidation account for 0.3% and 0.4% of total consolidated assets as of December 31, 2020 and 2019, respectively, and whose revenues included in consolidation account for 2.7%, 1.1% and 0.9% of total consolidated revenues for the years ended December 31, 2020, 2019 and 2018, respectively. Moreover, we have not audited the financial statements of an equity-accounted associate, the investment in which as of December 31, 2019 amounted to USD 15,453 thousand and whose share of results for the years ended December 31, 2020, 2019 and 2018 amounted to USD 129 thousand, approx. USD 1,268 thousand and USD 820 thousand, respectively. The financial statements of said companies have been audited by other independent auditors whose reports have been provided to us and our opinion, inasmuch as it refers to amounts consolidated for the aforementioned companies, is based on the reports by these other independent auditors.

We conducted our audit in accordance with generally accepted auditing standards in Israel, including those prescribed by the Auditors' Regulations (Auditor's Mode of Performance) – 1973. According to these standards, we are required to plan and execute the audit in order to achieve reasonable confidence that the financial statements do not include any material misrepresentation. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by the board of directors and management, as well as evaluating the overall financial statements presentation. We believe that our audit and the reports of the other independent auditors provide an appropriate basis for our opinion.

In our opinion, based on our audit and the reports of other auditors, the consolidated financial statements referred to above – present fairly, in all material respects – the consolidated financial position of the Company and its subsidiaries as of December 31, 2020 and 2019, and their results of operations, changes in equity and cash flows for each of the three years in the period ended on December 31, 2020 in conformity with International Financial Reporting Standards (IFRS) and the Israeli Securities Regulations (Annual Financial Statements), 2010.

Without qualifying the above opinion, we draw your attention to what is stated in Note 1 to the consolidated financial statements with regard to implications of the outbreak the Corona virus (COVID-19), which caused material damage to demand for flights and to a sharp decline in the volume of the Company's scheduled passenger flights and the uncertainty that prevails with regard to developments in Israel and world-wide in

תל אביב - משרד ראשי

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

משרד נצרת
מרכז אבן עאמר 9
נצרת, 16100

טלפון: 073-3994455
פקס: 073-3994455
info-nazareth@deloitte.co.il

משרד אילת
המרכז העירוני
ת.ד. 583
אילת, 8810402

טלפון: 08-6375676
פקס: 08-6371628
info-ellat@deloitte.co.il

משרד חיפה
מעלה השחרור 5
ת.ד. 5648
חיפה, 3105502

טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

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

טלפון: 02-5018888
פקס: 02-5374173
info-jer@deloitte.co.il



connection with development of the crisis that affects the pace of opening of the passenger aviation market and with regard to the working capital deficit and the substantial losses in the period ended December 31, 2020, owing to which a capital deficiency was created for the Company. The Company's plans to address the material implications of the virus include, among others, actions to adjust its cash flow expenditures to the material decrease in Company revenues as well as raising capital. In addition, after the balance sheet date, the Company signed a financing agreement with the State in an amount of approximately USD 210 million which, in principle, represents an advance for purchases of airline tickets for the aviation security arrangement and its becoming effective - is subject to the existence of a number of conditions.

As stated in the Note, as of the date of approval of the financial statements, since the ability of the Company to meet all of its financial liabilities is contingent upon the existence of events not under the full control of the Company and which are uncertain and necessary in order to allow the Company to cope with the ramifications of the crisis, significant doubts exist regarding the continued existence of the Company as a going concern. The financial statements do not include adjustments for the value of assets and liabilities and reclassification that may be necessary if the Company is unable to continue operating as a going concern.

Also, we draw attention to Note 16.B of the financial statements regarding exposure to certification of class actions against the Company and the Company's exposure to these class actions.

We have also audited, in accordance with Audit Standard (Israel) 911 of the Institute of Certified Public Accountants in Israel "Audit of Elements of Internal Control over Financial Reporting", the Company's elements of internal control over financial reporting as of December 31, 2020, and our report dated March 24, 2021 included an unqualified opinion regarding the effective existence of these components.

Brightman Almagor Zohar & Co.

Certified Public Accountants

A Firm in the Deloitte Global Network

Tel - Aviv, March 24, 2021

El Al Israel Airlines Ltd.
Consolidated Statements of Financial Position

	Note	As of December 31	
		2020	2019
		USD in	USD in
<u>Assets</u>		thousands	thousands
<u>Current assets</u>			
Cash and cash equivalents	3	68,251	229,260
Short term deposits	4	25,666	35,031
Trade receivables	5	39,678	139,896
Other receivables	6	26,221	45,035
Derivative financial instruments	19	—	4,706
Prepaid expenses	7	13,570	15,913
Inventory	8	12,271	15,971
Total current assets		185,657	485,812
<u>Non-current assets</u>			
Long-term deposits	4	99,530	76,455
Long term investments	9	3,064	23,230
Derivative financial instruments	19	—	6,253
Rights-of-use in leased assets	11	892,423	983,418
Fixed assets and intangible assets	10	1,826,088	1,841,597
Assets in respect of employee benefits	15	—	79,171
Total non-current assets		2,821,105	3,010,124
Total assets		3,006,761	3,495,936

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

El Al Israel Airlines Ltd.
Consolidated Statements of Financial Position

	Note	As of December 31	
		2020	2019
		USD in thousands	USD in thousands
<u>Liabilities and equity</u>			
<u>Current liabilities</u>			
Loans from banking corporations and others and short-term credit	14	1,201,936	217,852
Current maturities in respect of leases	11	122,306	93,408
Suppliers and service providers		129,104	172,296
Other Accounts payable	12	66,577	95,930
Unearned revenue	13	260,870	347,987
Provisions	16	14,650	23,741
Derivative financial instruments	19	26,911	3,735
Liabilities with respect to employee benefits	15	152,981	127,968
Total current liabilities		<u>1,975,335</u>	<u>1,082,917</u>
<u>Non-current liabilities</u>			
Loans from banks and others	14	—	996,434
Liabilities in respect of leases	11	895,573	927,875
Unearned revenue	13	160,151	98,604
Long-term credit balances	12	100,316	63,338
Liabilities with respect to employee benefits	15	92,012	93,746
Derivative financial instruments	19	39,230	9,847
Deferred tax liability	17	241	54,523
Total non-current liabilities		<u>1,287,523</u>	<u>2,244,367</u>
Total liabilities		<u>3,262,858</u>	<u>3,327,284</u>
<u>Equity (capital deficiency)</u>	18		
Share Capital		375,141	155,012
Premium and capital reserves		146,527	260,368
Accumulated deficit		<u>(778,554)</u>	<u>(247,643)</u>
Total (capital deficiency) equity attributed to the Company's shareholders		<u>(256,886)</u>	<u>167,737</u>
Non-controlling interests		789	915
Total equity (capital deficiency)		<u>(256,097)</u>	<u>168,652</u>
Total liabilities and equity		<u>3,006,761</u>	<u>3,495,936</u>

David Brodet-Chairman of the
Board of Directors

Avigal Soreq-CEO

Yancale Shahar-Company
Treasurer and Acting CFO

Approval date of financial statements: Ben Gurion Airport, March 24, 2021.
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 on December 31		
		2020	2019	2018
		USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Operating revenues	20A	623,075	2,177,997	2,141,993
Operating expenses	20B	(800,403)	(1,833,603)	(1,843,870)
Gross profit		(177,327)	344,393	298,123
Selling expenses	20C	(60,709)	(213,564)	(215,116)
General and administrative expenses	20D	(101,996)	(138,839)	(132,461)
Other income (expenses), net	20E	(24,267)	12,498	14,001
		(186,973)	(339,905)	(333,576)
Profit (loss) from ordinary activities		(364,300)	4,489	(35,453)
Financing expenses	20F	(196,786)	(88,201)	(33,821)
Financing income	20G	331	5,307	3,201
Financing expenses, net *		(196,456)	(82,894)	(30,620)
Company's share of earnings (losses) Associated companies and revaluation of relevant options		(801)	1,844	(1,675)
Loss before tax		(561,557)	(76,562)	(67,748)
Tax benefit	17	30,520	16,961	15,581
Net loss for year		(531,037)	(59,601)	(52,167)
Loss per ordinary share of NIS 1 par value (in USD):				
Loss per basic and diluted share		(0.74)	(0.12)	(0.11)
Weighted average of number of shares (thousands) Used for calculation of loss per share				
Basic and diluted		714,501	495,719	495,719

*Retroactive implementation of accounting policies, see Note 15. A. (1)

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 on December 31		
	2020	2019	2018
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Loss for the year	(531,037)	(59,601)	(52,167)
Other comprehensive income:			
Amounts that will not be classified to profit or loss:			
Gain (loss) from remeasurement of Defined benefit plan, net of tax	2,922	(4,603)	2,888
Amounts that will be classified in the future to profit or loss:			
Exchange rate differences due to translations of foreign operations	(699)	933	(1,146)
Profit (loss) in respect of cash flow hedges, net of tax	(43,178)	20,931	(37,235)
Profit (loss) in respect of cash flow hedges – time value, net of tax	481	299	(1,109)
Other comprehensive income (loss) for the year	(40,474)	17,560	(36,602)
Total comprehensive loss for the year	(571,511)	(42,041)	(88,769)

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

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

For the year ended on December 31, 2020

	Share Capital	Premium on shares	Other capital reserves	Capital reserve due to cash flow hedges	Capital reserve due to cash flow hedges – time value	Foreign currency translation reserve	Capital reserve on re-measurement of defined benefit liabilities	Balance of loss attributed to Company's shareholders	Non-controlling interests	Total
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Balance to January 1, 2020	155,012	35,554	240,750	(2,502)	(633)	979	(13,780)	(247,643)	915	168,652
Changes during the report period:										
Loss for the year	-	-	-	-	-	-	-	(530,911)	(126)	(531,037)
Other comprehensive income (loss)	-	-	-	(43,178)	481	(699)	2,922	-	-	(40,474)
Total comprehensive income (loss) for the year	-	-	-	(43,178)	481	(699)	2,922	(530,911)	(126)	(571,511)
Shares issued less issuance costs, net of tax (See Note 1. B.)	220,129	(35,554)	(37,927)	-	-	-	-	-	-	146,648
Loan from controlling shareholder (see Note 22. A.)	-	-	116	-	-	-	-	-	-	116
Total equity as of December 31, 2020	375,141	-	202,938	(45,681)	(153)	280	(10,858)	(778,554)	789	(256,097)

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

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

For the year ended on December 31, 2019

	Share Capital	Premium on shares	Other capital reserves	Capital reserve due to cash flow hedges	Capital reserve due to cash flow hedges – time value	Foreign currency translation reserve	Capital reserve on re-measurement of defined benefit liabilities	Balance of loss attributed to Company's shareholders	Non-controlling interests	Total
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Balance as of January 1, 2019	155,012	35,554	240,750	(23,433)	(932)	46	(9,177)	(169,220)	838	229,438
Cumulative effect due to adoption of IFRS 16	–	–	–	–	–	–	–	(18,763)	–	(18,763)
Balance as of January 1, 2020 following cumulative effect due to adoption of IFRS 16	155,012	35,554	240,750	(23,433)	(932)	46	(9,177)	(187,983)	838	210,675
Changes during the report period:										
Profit (loss) for the year	–	–	–	–	–	–	–	(59,660)	77	(59,583)
Other comprehensive income (loss)	–	–	–	20,931	299	933	(4,603)	–	–	17,560
Total comprehensive income (loss) for the year	–	–	–	20,931	299	933	(4,603)	(59,660)	77	(42,023)
Total equity as of December 31, 2019	155,012	35,554	240,750	(2,502)	(633)	979	(13,780)	(247,643)	915	168,652

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

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

For the year ending on December 31, 2018

	Share Capital	Premium on shares	Other capital reserves	Capital reserve due to cash flow hedges	Capital reserve due to cash flow hedges – time value	Foreign currency translation reserve	Capital reserve on re-measurement of defined benefit liabilities	Balance of loss attributed to Company's shareholders	Non-controlling interests	Total
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
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 of implementing standard IFRS 15	–	–	–	–	–	–	–	37,517	–	37,517
Balance to January 1, 2018 following cumulative effect due to adoption of IFRS 15	155,012	35,554	238,911	13,802	177	1,192	(12,065)	(117,082)	206	315,707
Changes during the report period:										
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)
Issuance of shares by a subsidiary	–	–	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.

El Al Israel Airlines Ltd.
Consolidated Statements of Cash Flows

	For the year ended on December 31		
	2020	2019	2018
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Cash flows from (to) current operations			
Loss for the year	(531,037)	(59,601)	(52,167)
Adjustments necessary to present the cash flows from current operations-Appendix A	392,217	353,452	143,396
Cash derived from (used for) current operations, net	<u>(138,820)</u>	<u>293,851</u>	<u>91,229</u>
Cash flows for investment activities			
Purchase of fixed assets (including payments on account of aircraft and general engine repairs)	(115,251)	(429,234)	(512,815)
Proceeds from the disposal of fixed assets	23,123	23,127	10,548
Investment in intangible assets	(3,603)	(12,571)	(13,360)
Change in deposits	(16,691)	(14,947)	28,655
Proceeds from sale of Maman (see Note 9B)	15,432	-	-
Cash used in investment activities	<u>(96,990)</u>	<u>(433,625)</u>	<u>(486,972)</u>
Cash flows from (for) financing activities			
Payment for loan raising costs	(10,716)	(21,474)	(11,514)
Receipt of loans from banks and others	132,650	563,722	550,089
Receipt of loan from controlling shareholder (see Note 22. A.)	10,000	-	-
Repayment of loans from banks	(157,268)	(280,666)	(189,037)
Increase (decrease) in short term credit, net	(2,356)	(5,299)	311
Repayment of liability in respect of lease	(45,440)	(81,868)	-
Proceeds from shares issued, net (see Note 1B)	146,331	-	-
Issuance of shares by a subsidiary	-	-	2,500
Cash created from financing activity	<u>73,201</u>	<u>174,415</u>	<u>352,349</u>
Effect of exchange rate fluctuations on cash balances held in foreign currency	<u>1,600</u>	<u>1,522</u>	<u>(2,856)</u>
Increase (decrease) in cash and cash equivalents	<u>(161,009)</u>	<u>36,163</u>	<u>(46,250)</u>
Balance of cash and cash equivalents at the beginning of the year	<u>229,260</u>	<u>193,097</u>	<u>239,347</u>
Balance of cash and cash equivalents at the end of the year	<u><u>68,251</u></u>	<u><u>229,260</u></u>	<u><u>193,097</u></u>

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 ending on December 31		
	2020 USD in thousands	2019 USD in thousands	2018 USD in thousands
Appendix A- Adjustments required to present cash flow from operating activities:			
Income and expenses not involving cash flows:			
Depreciation and amortization (including disposals of accessories, components that are not usable and consumption of perishable equipment)	128,033	153,685	149,200
Depreciation in respect of rights of use leased assets	113,399	97,659	—
Grants received from credit card companies	—	59,394	—
Deferred taxes, net	(32,115)	(17,529)	(15,967)
Increase (decrease) in liabilities for employees' benefits and provisions (see Note 16. B. (19))	98,164	20,226	(25,289)
Capital gain (net) from realization of assets	(9,178)	(11,791)	(7,664)
Expenses (income) from exchange rate differences in respect of cash and cash equivalents	(1,600)	(1,522)	2,856
Changes in the fair value of financial instruments due to ineffective jet fuel hedging transactions	6,831	—	—
Amortization of debt raising expenses and exchange rate differentials on loans	15,586	6,552	3,652
Interest and exchange rate differences that are attributed to liabilities for leases	19,608	2,432	—
Other changes	3,097	(2,890)	1,675
Changes in the asset and liability items:			
Decrease (increase) in trade and other receivables	109,144	(22,253)	10,627
Decrease (increase) in prepaid expenses	2,065	7,917	(1,098)
Decrease (increase) in inventories	3,700	244	(1,553)
Increase (decrease) in trade payables	(38,946)	17,192	33,573
Increase (decrease) in unearned income	(25,569)	44,136	(6,616)
	<u>392,217</u>	<u>353,452</u>	<u>143,396</u>

Appendix B-interest paid and interest received, taxes paid and dividends received and classified in cash flows from current operations (1)

Interest payments (2)	<u>55,877</u>	<u>77,105</u>	<u>25,079</u>
Interest receipts	<u>730</u>	<u>2,712</u>	<u>3,278</u>
Tax payments – advance payments on surplus expenses	<u>35</u>	<u>436</u>	<u>945</u>
Dividend receipts	<u>—</u>	<u>579</u>	<u>741</u>

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

(2) Beginning from 2019, includes imputed interest on lease liabilities pursuant to IFRS 16 "Leases".

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

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 1 – General:

- A. In times of normal operations, the Company operates principally in air transport of passengers and cargo and including scheduled flights, charter flights (marketed by the subsidiary, Sun D'or) as well as cargo transport. The Group is also engaged in activities that are auxiliary to air transport operations, such as sale of duty-free products, production and supply of food for aviation companies (including the Company itself), security services, regular and comprehensive maintenance services of its aircraft and aircraft of other companies in the Ben-Gurion Airport, management of travel agencies outside of Israel and also operates in the sector of start up ventures development and promotion by means of a subsidiary. Additionally, the Company cooperates with financial institutions in credit card ventures by means of the Company's frequent flyer program.

B. Covid 19 crisis:

Implications of the crisis on the Company's operations, its business results and its financial position.

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

As from the outset of this event, the Ministry of Health issued various announcements of restrictions applicable to incoming and outgoing passengers from different world countries, eventually, in early March 2020, the Ministry of Health announced a mandatory quarantine for all those entering Israel from any other country. These notices by the Ministry of Health and directives received from various entities in Israel and world-wide have resulted in significant decrease in demand and flight cancellations, up to a stoppage of the Company's regular passenger flights and, consequently, had a materially negative impact on Company operations.

Accordingly, the Company made operational and commercial adjustments to its operations and route network, taking into consideration, inter alia, maintaining an air link to and from Israel for transport of passengers and cargo, and providing solutions to Company customers in as much as possible. At first, in late January 2020, the Company temporarily suspended its flights to Beijing, China and later, the Company also adjusted its operations on routes to Hong Kong and Bangkok and to various destinations in Europe and in North America, until full shut-down of its scheduled passenger flights as from late March and through September 30, 2020.

During the period in which regular passenger flights have been suspended, the Company continued to conduct cargo flights to and from Israel, including the use of passenger aircraft for this purpose, as well as special passenger flights as deemed necessary. It should be noted that the operations of the flights in passenger aircraft (cargo and passengers) were completely suspended at the beginning of July 2020, due to failure by the Company's pilots to man the flights and were renewed beginning from September 22, 2020.

In October 2020, the gradual operation of passenger flights to Greece began and there was gradual renewal of its operations to the United States, England, France and additional destinations and it also started to operate lines to Dubai and the Seychelle Islands. At the end of December 2020 upon the decision of the Government of Israel regarding the obligation for isolation in hotels for returnees from all destinations, the Company made adjustments to the flight schedules to Dubai and Seychelles.

When the third lockdown came into effect, the Company continued operations until the date that Ben-Gurion Airport was closed down for passenger travel on January 26, 2021. Upon the removal of the lockdown on Ben-Gurion Airport on February 21, 2021, the Company began to gradually renew operations to the United States, London, Paris and Frankfurt.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 1 – General (continued)

B. Covid 19 crisis (continued):

The volume of the flights at this stage is not material and was determined according to demand and to the Government guidelines about restricting travelers entering to Israel. As of the date close to approval of the financial statements, a prohibition against entry into the State of Israel took place for those who did not possess an Israeli passport (other than exceptions) and there is a restriction on the quantity of those entering in addition to the obligation of examination for the diagnosis of infection by the Covid-19 prior to boarding the return flight to Israel. In relation to the Company's primary destinations, as of a date close to approval of the financial statements and to the best of the Company's knowledge, there are similar restrictions such as a Covid-19 examination requirements and guidelines regarding isolation (It should be pointed out that the information is constantly changing in accordance with developments in the relevant country).

The crisis described above has had a material financial effect on the Company, as explained hereafter:

- In 2020, the Company recognized a loss of approximately USD 531 million due to which a capital deficiency of approximately USD 256 million was created for the Company.
- The working capital deficiency as of December 31, 2020 grew substantially in comparison to the deficiency on December 31, 2019, primarily due to classification of long-term loans from banking corporations of approximately USD 1,012 million as current liabilities, as per loan agreements signed by the Company according to which a severe worsening of the Company's business is grounds for the lenders to demand the positioning of the loans for immediate repayment. In light of the above, according to GAAP, the Company is required to classify all debt balance under Current Liabilities, even though the Company has made repayments as necessary except for agreed deferral of payments by a number of banks (see Note 14 below), and it has not received such demand from any lender.
- The crisis also resulted in lower valuations of aircraft world-wide. Therefore, the impairment of aircraft values, used as collateral to secure loans obtained by the Company from Israeli banks for purchase of aircraft (loans that do not constitute "reportable credit"), resulted in failure to comply with financial covenants for LTV ratio, or in certain cases - for all the credit provided by the bank, during the reporting period. Further to the Company's application to these banks for a waiver for the aforementioned ratio, the banks have informed the Company that they waive compliance with the aforementioned ratio as of December 31, 2020. In addition, as of a date close to approval of the financial statements, part of the banks granted an extension to the Company in relation to the above until June 30, 2021, subject to the fulfillment of certain future conditions and the Company complies with this ratio vis-à-vis an additional bank.
- Due to flight cancellations, the Company was required to reimburse significant amounts to customers. Shortly after the issuance of shares executed by the Company in September 2020, the Company began to carry out refunds to passengers for flights that had been cancelled and accordingly the Company published the new refund policy for the passengers according to which it was possible to receive, in place of a monetary refund, travel vouchers for future redemption for flights of the Company, at the traveler's option. The balance of the liabilities for advance sale of airline tickets (including airport fees) as of December 31, 2020, is approximately USD 234 million (that also includes new sales during the period), out of which amount, approximately USD 48 million is for vouchers issued by the Company as a substitute for monetary refund as explained above. Note that the monetary value incorporated in the travel vouchers is 25% higher than the balance of the liability in the accounts.¹

¹ Pursuant to IFRS 15 "Revenue from Contracts with Customers", the amount of revenue to be recognized at the time of the future flight must be equivalent to the amount of the original transaction (the transaction price). Therefore, the Company did not recognize the increase in the

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

Note 1 – General (continued)

B. Covid 19 crisis (continued):

Close to the date of issuing the financial statements, the balance for advance sale of airline tickets stands at approximately USD 238 million (that also includes new sales in the period) of which approximately USD 53 million is for vouchers as above. See also Note 16. B. (12) hereafter. The refunds of airline tickets are being treated in a gradual manner according to the date of the original takeoff. In light of the large quantity of the tickets requiring the Company's treatment and principally in view of its cash flow situation, the Company has not succeeded in completing the execution of the refunds for flight cancellations on the required dates as per the relevant laws. It should be noted that receipt of financing is necessary for the ability of the Company to pay the above refunds.

- Slowdown of the global economic activities led to a sharp decline in global oil prices and lower interest rates. Due to the Company's use of derivative financial instruments in order to manage the exposure to changes in jet fuel prices and changes in interest rates, revaluation of these financial instruments created substantial liabilities for the Company in respect of revaluation of the said financial instruments. As a result, the Company was required to provide collaterals. As of December 31, 2020, the above deposits totaled approximately USD 26 million, in addition to the negative cash flows with respect to expiration of the derivatives during 2020 of approximately USD 102.5 million. See Note 19 below for additional details including the effect of the hedging derivatives on the Company's profit and loss.

Operational and financial actions taken by the Company.

In light of this, and of the substantial decline in demand for passenger flights, the stoppage of most of the Company's scheduled passenger flights and the uncertainty that exists with regard to developments in Israel and in the world in connection with the spread of Covid 19 and the ramifications on the date and pace of opening the passenger flights market, the Company, inter alia, carried out the following actions for purposes of adjusting its cash flows to the material decrease in its revenues from passenger flights.

- (1) Actions in the manpower sector - as of the month of March, 2020 - the Company dispatched the decisive majority of the personnel of the Company and of its subsidiaries to unpaid leave, extended as of the date of issuing the report until April 30 (4,297 employees are on unpaid leave as of the date of issuing the report, with a gradual return of employees from unpaid leave taking place according to the planned scope of the flights). The Company also reduced the work hours for managers, reduced the salaries of company officers, stopped recruitment of new hires and terminated new employees in training, all designed to immediately reduce payroll expenses of the Company.

In June and July 2020, the Company signed on an efficiency agreement with the employee segments. See Note 15. I. hereafter for further details.

As of March 1, 2020, the monthly base pay of the CEO and vice presidents, the management fees for the Chairman of the Board of Directors, and compensation for members of the Board of Directors (for meetings and yearly compensation) were cut by 20%. This measure is effective until the Company Board of Directors decides to cancel these salary cuts. The salary of other managers in the Company was also reduced.

El Al Israel Airlines Ltd.

balance of the prepaid revenue on providing the enlarged compensation vouchers. See Note 13.A hereafter in the matter of the accounting policies for revenue recognition.

Notes to the consolidated financial statements

Note 1 – General (continued)

B. Covid 19 crisis (continued):

From July 1, 2020 to October 31, 2020, the following additional salary cuts were put into effect: at the request of the former Chairman of the Board of Directors, his original monthly compensation was reduced by 70% (he will be entitled to only 30% of his original monthly compensation until his retirement). In addition, at the request of the other members of the Board of Directors, including external and independent directors, the compensation to which they are entitled, for both meetings and yearly compensation, was reduced from the regular sum to the legal minimum. Starting from November 1, 2020 the reduction of 20% will continue to apply to members of the Board of Directors (except for the external and independent directors who will resume being entitled to a fixed amount without reduction as stipulated by law).

Additionally, on July 23, 2020 and on July 26, 2020, the Company's Audit and Remuneration Committee and Board of Directors respectively approved the carrying out of an additional reduction-revocation of the eligibility of members of the Board of Directors to airline tickets at a discount of 50% of the customary prices of the Company (as specified in Section C to Appendix A to the Company's compensation policies), this until the end of the term of the loan.

In the framework of the agreement signed with the Government of Israel, as specified below, the Company committed to a reduction of the cost of the salary of members of the Company's Management and the Chairman of the Board and a contraction of the airline tickets benefit on the basis of a secured place for members of the Company's Management and members of the Board of Directors and their families.

- (2) Operational and financial actions whose purpose is to reduce the expenses of the Company and to limit the decline in cash flows, include an agreed deferral of lease payments for part of the leased aircraft (see Note 11. E. below), cancellation of lease agreements for two 737-800 aircraft that had been expected to enter into service in the year of 2020 and return of 3 aircraft that had been leased under a wet lease and an agreed deferral of loan payments (see Note 14 below).
- (3) A deferral of the lease payments and an adjustment of the cash expenditures for part of the leases to the volume of operations see Note 11 hereafter.
- (4) Delaying and termination of projects involving investments in aircraft fleet and in other areas. Inter alia, a postponement was made of receipt of a Dreamliner 787-8 aircraft, that was the eighth aircraft that the Company expected to purchase from the Boeing Company and also was the sixteenth and last aircraft that the Company anticipated receiving in the framework of an equipping transaction during March 2020 and by understanding with the Boeing Company its acceptance was postponed (as of this date) until July 2021.
- (5) Therefore, the Company submitted a request to postpone the date of repayment of the loan that it took from a financial institution for purposes of paying an advance of USD 31 million for the aircraft.
- (6) The Company released the surpluses of the Central Severance Pay Funds ("the funds") which had been created as part of the privatization process of the Company see Note 16. B. 19 below for details.
- (7) On April 23, 2020, the Company signed a memorandum of understanding with a foreign company for the sale and leaseback of three Boeing 737-800 airliners, manufactured in 2009. According to this transaction, the aircraft were to be sold to the foreign company for total consideration amounting to USD 76 million, and would be leased back by the Company for a term of 8 years, after which they would return to the foreign company.

Concluding of this transaction was subjected, inter alia, to obtaining financing backed by the State. Further to the intensification of the Covid 19 crisis, changes took place in the outline of the transaction, including the amount of the sale as above. The Company is carrying on negotiations with the foreign

company to update the terms. As of this date a binding agreement has not yet been signed between the parties.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 1 – General (continued)

B. Covid 19 crisis (continued):

- (8) On May 27, 2020, the Company sold all of its shares in Maman Cargo Warehousing Ltd. ("Maman"), representing approximately 25% of Maman shares (including shares resulting from exercise of option warrants granted to the Company to purchase 10% of Maman shares, which were exercised close to before the sale date). The total consideration for the Company with respect to sale of the aforementioned shares amounted to USD 15.4 million, (see Note 10B below).
- (9) See Note 10. E. hereafter as to the matter of the sale of engines that served the model 747 aircraft which have been ceased from operation.
- (10) On December 2, 2020, the Ministry of Finance announced that it agreed to the request of the Company to advance the payments owing to it for aviation security expenses for the months of January and February 2021 of approximately USD 15 million. After the date of the statement of financial position, the State advanced payments for security expenses for the months of March and April 2021 in an additional amount of approximately USD 10 million.
- (11) Receipt of a short term loan from the controlling shareholder to the extent of up to USD 10 million, see Note 22 hereafter for details.

Raising capital and issuing a shelf prospectus.

(1) The initial assistance outlines

On July 6, 2020, the Company Board of Directors chose a scenario offered to the Company by the Finance Ministry whose subject is receipt of a USD 250 million bank loan, backed mostly by the state guarantee, plus execution of a USD 150 million share offering to the public. In this offering, the state will undertake to buy shares not purchased by the public up to the extent of the scope of the above offering at a price to NIS 0.671 per share which is the average price in May 2020

Also, for purposes of execution of the above offering, approval is needed by the Shareholders' Assembly of the Company to increase the authorized share capital (on August 18, 2020, a Special Assembly of the Company's Shareholders was held in which it was decided to increase the Company's share capital by 500 million ordinary shares of NIS 1 par value), as well as issuing an offering prospectus by the Company (the prospectus was issued, see below).

On July 29, 2020, the Company received an additional letter from the Director General of the Ministry of Finance according to which the State agreed to provide a guarantee of 75%, subject to approval of the Knesset's Finance Committee, for a loan from a financing entity in a scope of USD 250 million. after completion of the discussions on the subject and agreements vis-a-vis the Company and the financing entity and after announcement of the issuance. The letter also made reference to surpluses of the Central Severance Pay Funds of the Company, see Note 15. C. 2. hereafter.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 1 – General (continued)

B. Covid 19 crisis (continued):

(2) Publication of the shelf prospectus

On August 31, 2020, the Company published a shelf prospectus in whose framework it was determined that it was possible to offer to the public ordinary shares, non-convertible debentures (including by way of extension of an existing series of the Company, as there will be from time to time), debentures convertible into shares of the Company (including by way of extension of an existing series of debentures convertible into shares of the Company as there will be from time to time), options exercisable to shares of the Company, exercisable options

On September 14, 2020, the Company received an additional letter from the Director General of the Finance Ministry that stated that the Government of Israel has approved the aid scenario in a Government decision ("the decision") in a manner that the Company will carry out a public share offering in the way of a uniform offer, in which the Company will raise from a public by September 17, 2020, a quantity of 753,353,000 shares at a minimum price of NIS 0.671 per share with the quantity of shares that the State will actually acquire not exceeding a percentage of 44.9%. It was also determined in the decision that from the date of its acceptance until the date of providing a Government guarantee for a debt raising, the Company will not execute any allotment of securities in another manner without approval of the Finance Ministry.

Additionally, it was stipulated in the decision that to the extent that it is connected with a government guarantee for a loan to be taken by the Company, it will be provided subject to the fulfillment of the following conditions, that in any event will apply from the date of the public offering: implementation of an efficiency plan, prohibition on distribution of dividends including buy-backs of shares until the date of settlement of the loan (this decision was accepted by the Company on July 26, 2020), prohibition on carrying out a transaction with an interested party or a controlling shareholder without advance approval by the Finance Ministry (this also applies to transactions made in the past and not yet implemented), salary of members of Management and the Chairman of the Board will be reduced, including accompanying benefits, non execution of salary increases to any of its employees until settlement of the loan that is not in the framework of the efficiency plan and implementation of the collective agreements signed with the employees.

(3) Issuance of shares

Accordingly, on September 15, 2020, the Company published a shelf proposal report pursuant to a shelf prospectus. As part of the shelf proposal report the Company offered 753,353,000 ordinary shares of the Company to the public, at a minimum price of NIS 0.6710 per share. In the context of the tender held in connection with the share offer, the Company allotted a total of 753,353,000 ordinary shares of NIS 1 par value of the Company for proceeds (gross) of NIS 505.5 million, representing approximately USD 147.7 million on the date of the issuance. After the issuance, the number of issued shares of the Company totals 1,249,072,135 shares of NIS 1 par value.

The issuance costs totaled approximately USD 1.4 million and were deducted from the proceeds of the offering that was recorded to the Company's shareholders' equity (after tax allocation this amount totaled approximately USD 1.1 million). The amount recorded to shareholders' equity totaled approximately USD 146.6 million. In light of the fact that the minimum price at which the shares were offered was lower than their par value, the difference between the par value of the shares and the amount actually received was charged to share premium until it was zeroed out, and the balance was charged to other capital reserves. Following the share offering the Company's controlling shareholders changed, see Note 22 below for details.

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

Note 1 – General (continued)

B. Covid 19 crisis (continued):

(4) Issuance of options

Following the second lockdown, in the framework of an agreement of the Ministry of Finance to raise the debt component to USD 300 million with a Government guarantee of 82.5% (for a loan from banking corporations) subject to a number of conditions including an immediate raising of capital of at least USD 75 million, the Company made preparations for an issuance of options.

Accordingly, on February 14, 2021 after the date of the statement of financial position, the Company published an additional shelf proposal report as per the shelf prospectus. In the framework of the additional shelf proposal report the Company offered to the public between 750,000,000 and 1,250,000,000 new options (Series 2) traded on the stock exchange, registered in name, exercisable into shares of the Company at a minimum price of NIS 0.20 per option. In the framework of the tender that was held in connection with the options offering, the Company allotted a total of 1,250,000,000 options for proceeds (gross) of NIS 250 million representing approximately USD 77 million as of the date of the issuance, that were recorded (net of issuance costs) in the first quarter of 2021 to the shareholders' equity of the Company. See Note 18 hereafter in the matter of the terms of the options and their potential effect on the number of shares and the earnings per share.

(5) Alternative outline- State financing by payment in advance for transport of manpower in the aviation security array

In place of the financing whose subject is the receipt of a loan from Israeli banking corporations secured by a State guarantee as specified above, on March 18, 2021 the Company and Sun D'or International Airlines Ltd. ("Sun D'or") (a wholly owned subsidiary of the Company) signed an agreement with the State of Israel ("the agreement") whose principles are:

- (A) The State of Israel will pay the Company USD 210 million for supplying airline tickets for manpower of the aviation security array in a number of payments as detailed below: (1) NIS 450 million will be transferred to the Company within two business days from the day the agreement is effective; (2) NIS 118 million will be paid within at the most two business days from the day that the agreement becomes effective, to a trustee who will be appointed by the Company for purposes of the compliance by the Company with its obligations regarding severance pay and pension payments owing to Company employees who have been or who will be discharged in accordance with collective agreements signed with the employees; (3) the balance of the amount will be transferred to the Company within two days after receiving a confirmation from the independent external auditors according to which the Company has paid at least USD 20 million from funds that are not the funds of the trustee in favor of a final account with employees for termination of their employment.

This amount will be paid instead of payments as per existing agreements between the Company and Sun D'or with the State that will be cancelled when the agreement becomes effective.

- (B) In consideration for the amount specified in section (A) above, the Company and Sun D'or have committed to transport the manpower of the aviation security array and to bear all of the costs involved, in order to make possible the arrival of the manpower of the aviation security array to the necessary destinations and at the necessary times, in accordance with the instructions of the General Security Service and in order to provide a full response to the needs of the aviation security array.

Discretion regarding the purchase of airline tickets for the employees of the security array is given solely to the State.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 1 – General (continued)

B. Covid 19 crisis (continued):

- (C) The Company commits, inter alia, to fulfill the provisions specified hereafter, while non-compliance with any of them will be considered to be a fundamental breach of the agreement: (1) execution of an issuance of share capital, options or a mix of the two by July 31, 2021 in a scope of at least USD 105 million, with the controlling shareholder of the Company being obligated to order shares, options or a mix of the two from the offering in a scope of at least USD 43 million; (2) implementation of an efficiency plan so as to reduce Company expenses during the years 2021 through 2025 (included) in comparison to expenses in 2019; (3) not to carry out a distribution of dividends, including a buy-back of shares until the end of 2025; (4) any execution of a distribution or distributions of dividends, including a buy-back of shares, during the years of 2026 through 2028 (included) would not exceed 30% of the amount of the net income in each one of these years together as of the date of the distribution; (5) not to perform until the end of 2028 any transaction with an interested party as defined in the Securities Law-1968, except for the State, that exceeds USD 1 million or any transaction with a controlling shareholder in any amount, without approval of the Ministry of Finance; (6) the cost of the total annual salary of members of Management of the Company as well as the Chairman of the Board will be reduced in 2021 by 15% as compared to the salary paid in 2019, and this reduction will also be in effect in the years 2022 through 2024 (included) and increases in salary will not be given in place of it; (7) the benefit of airline tickets on the basis of an assured place to officers and to members of the Board of Directors and to their families will be limited beginning from May 1, 2021 and until the end of 2025 at the earliest.
- (D) In case that the Company violated the agreement by a fundamental breach, and after giving advance notice, such breach was not corrected, the agreement will be cancelled and the amount received by the Company will be converted to a loan that is immediately repayable pursuant to amounts determined in the agreement and for the year of the breach. In addition, also in a case that the Company will enter into insolvency proceedings, the amount specified in the agreement, according to the year in which those proceedings occurred, will be positioned for immediate repayment and will represent a debt of the Company vis-a-vis the State.
- (E) The agreement is contingent upon the existence of the conditions: specified hereafter: (1) receipt of a Government decision whose subject is approval of the principles of the agreement; (2) approval of the authorized factors pursuant to Section 3B of the Basic Law: The State Economy; (3) approval of the Board of Directors of the Company and the Board of Directors of Sun D'or; (4) the becoming effective of all of the agreements between the Company and the Histadrut connected to the Company's recovery program after they have been amended in a manner reflecting that this agreement has been signed and not an agreement for a Government guaranteed loan; (5) receipt of a decision by the Company's Board of Directors according to which the Company will carry out an offering of shares or options or a mix of the two of them by July 31, 2021 in a scope of at least USD 105 million; (6) receipt of a written commitment from the controlling shareholder of the Company according to which it will order an amount of not less than USD 43 million out of the above capital offering.
- (F) The agreement will be in effect from the date on which all of the conditions specified in Section (E) above have been fulfilled and until June 1, 2041.

On March 21, 2021, the Company's Board of Directors and the Board of Directors of Sun D'or approved the agreement with the State.

On March 21, 2021, the Company's Board of Directors approved the execution of an offering of share capital, options or a mix of the two of them by July 31, 2021 in a scope of at least USD 105 million.

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

Note 1 – General (continued)

B. Covid 19 crisis (continued):

(6) The Company's business condition

Since the ability of the Company to meet all of its financial liabilities is contingent upon the existence of events not under the full control of the Company and which are uncertain and are necessary in order to allow the Company to cope with the ramifications of the Covid 19 crisis, as of the date of approval of the financial statements, significant doubts exist regarding the continued existence of the Company as a going concern. The financial statements do not include adjustments for the value and classification of assets and for the value of liabilities, that may be necessary if the Company is unable to continue operating as a going concern.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 2 – Basis of Preparation of the Financial Statements

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

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

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

B. Functional currency and reporting currency of the Company:

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

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

C. Substantial Accounting Considerations and Critical Estimates:

(1) General:

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

(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 recognized 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, 2020, see Note 16

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

Note 2 – Basis of Preparation of the Financial Statements (continued)

C. Substantial Accounting Considerations and Critical Estimates (continued)

3) Employee benefits

The present value of the Company's severance pay liability for some of its employees in Israel, for vacation payment for all employees in Israel, sick-days payout for some of the employees in Israel, as well as for other benefits including pension plans for some local Company employees in the U.S. and UK, is based on large amounts of data measured based on actuarial estimate, using actuary assumptions.

Changes in actuarial assumptions may impact the estimated amount of the Company's aforementioned liabilities. For more information about actuarial assumptions and sensitivity analysis thereof, see Note 15.

Moreover, due to the Company's assessment according to which it does not have the unconditional ability to renege from the relevant commitments in the efficiency agreements signed with the Company's segments, the Company has recognized the effect of the agreement on its obligations with respect to employees' benefits, including recognition of obligations for benefits due to dismissal. See Note 15I.

(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 10 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 10(B)(1).

(5) Review for impairment.

As stated in Note 10 hereafter, and in light of the economic environment in the reporting year, the Company was required to estimate the useful value of its operating assets a number of times. Doing so, the Company estimates the future cash flows that are expected from continued use of the company's assets and their disposal at the end of the period, and discounts them to their current value, using a discount rate that reflects the operational risk associated with the aircraft fleet, based on the Company's weighted discount rate.

See Note 10.C. regarding the main assumptions that served in estimating the useful value. Material changes to these assumptions, or part thereof, may impact the aforementioned value in use and result in impairment.

(6) Frequent flyer program:

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

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

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

Note 2 – Basis of Preparation of the Financial Statements (continued)

C. Substantial Accounting Considerations and Critical Estimates (continued)

(7) Effectiveness of hedging instruments:

For purposes of valuing the jet fuel hedge transactions as effective transactions, on each cut-off date, the Company assesses the future volumes of consumption of the jet fuel anticipated at that date in relation to the scopes of the actual hedge. A loss with respect to hedging transactions not recognized as effective accounting hedges, was charged to Financing Expenses. See Note 19 below.

(8) Non-recognition of a tax asset for carry forward losses:

The Company has recognized deferred tax assets for the carry forward losses only to the extent of the deferred tax liabilities due to uncertainty existing in the business environment in which the Company operates.

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

Note 3 – Cash and cash equivalents

Cash and cash equivalents include bank deposits available for immediate withdrawal as well as limited term deposits whose use is unrestricted and/or unspecified, and whose term to maturity, at the time of investment, is up to three months. Deposits with a term to maturity upon the investment date longer than three months and up to one year are classified under Short-term Deposits.

	As of December 31	
	2020	2019
	USD in	USD in
	thousands	thousands
Cash and bank balances	68,250	48,126
Cash equivalents	1	181,134
Total cash and cash equivalents	68,251	229,260

Note 4 – Deposits

Composed as follows:

	As of December 31	
	2020	2019
	USD in	USD in
	thousands	thousands
Deposits provided by the Company as security for aircraft leasing agreements	13,584	25,514
Designated deposits (1)	101	9,517
Deposit provided by the Company as collateral for derivatives	11,981	–
Total short-term deposits	25,666	35,031
Long-term bank deposits (2)	18,590	1,801
Deposits with service providers	5,097	5,374
Deposits provided by the Company as security for aircraft leasing agreements	75,842	69,280
Total long-term deposits	99,529	76,455

- (1) In 2019 - NIS deposit from proceeds from exercise of options (Series 1), received by the Company as part of the Company public offering process, in 2003. During 2020, the Company withdrew the deposit, see also Note 16. B. (19).
- (2) Long-term bank deposits include primarily deposits invested by the Company as collateral for derivative financial instruments that have been recognized as liabilities. Also see Note 1 above and Note 19 hereafter.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 5 – Trade receivables:

A. Accounting policy:

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

At the time of impairment, the Company recognizes a loss and a provision for a doubtful debt. The provision is calculated specifically (the Company does not recognize a general provision for reasons of materiality). When the Company estimates that the debts are ultimately uncollectible, the debt is recognized as a bad debt.

B. Composed as follows:

	As of December, 31	
	2020	2019
	USD in	USD in
	thousands	thousands
Open accounts (see (3) below)	45,391	102,567
Receipts expected due to sales by credit cards	–	42,420
	45,391	144,987
Net of doubtful debt provision (mostly above 90 days)	(5,713)	(5,092)
Total trade receivables	39,678	139,895

- (1) For passenger flight operations, that routinely represent most of the Company's balance of trade receivables, the credit period for Company sales varies between one week to a month from the date of the ticket issuance. It should be noted that the revenue with respect to those sales is recognized at the time of the actual flight, that takes place for the most part after actual collection of the payment.
- (2) The average debt period for trade receivables past due as of December 31, 2020 is 113 days (as of December 31, 2019: 60 days).
- (3) As of December 2019, the Group's receivables, includes several types of customers in Israel and abroad: IATA agents ((The International Air Transport Association, hereafter "IATA")) that pay through the IATA bank clearance system and business customers. Private customers purchase tickets through payments in cash or credit cards. The credit rating of IATA agents is established in accordance with the parameters of IATA's bank clearance system (BSP for passenger agents and CASS for cargo agents abroad). The entities in question require bank guarantees for these agents in accordance with IATA rules. In addition, the Company purchased insurance policies against the credit risk of IATA agents in Israel. These insurance policies do not cover the Company's entire exposure to credit risk.

As of December 31, 2020 the balance of trade receivables includes primarily open accounts for sales of frequent flyer program points to business partners, and active cargo customers of the Company.

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 receivables (continued)

C. Ageing of trade receivables:

	As of December 31	
	2020	2019
	USD in thousands	USD in thousands
Not overdue	27,138	123,029
Overdue up to 90 days	3,797	12,702
Overdue over 90 days	14,456	9,256
Total	45,391	144,987
Net of doubtful debt provision (mostly above 90 days)	(5,713)	(5,092)
Total as of end of year	39,678	139,895

D. Transaction in provision for doubtful debt:

	As of December 31	
	2020	2019
	USD in thousands	USD in thousands
Balance as of beginning of year	5,092	5,362
Loss from impairment of receivables, net	1,175	516
Amounts written off	(554)	(785)
Balance of provision for doubtful debt	5,713	5,092

Note 6 – Receivables

	As of December 31	
	2020	2019
	USD in thousands	USD in thousands
Government institutions	4,876	13,513
Accounts receivable with respect to overhaul of leased engines	10,776	8,048
Advances with respect to excess expenses tax	–	9,907
Other receivables	10,571	13,568
Total receivables	26,222	45,036

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

Note 7 – Prepaid expenses

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

	As of December 31	
	2020	2019
	USD in	USD in
	thousands	thousands
Agent commissions	2,075	5,905
Credit card fees	1,519	3,492
Others	9,976	6,516
Total prepaid expenses	13,570	15,913

Note 8 – Inventory

	As of December 31	
	2020	2019
	USD in	USD in
	thousands	thousands
Jet fuel for consumption	2,764	6,191
Materials and food products	6,095	6,337
Chemicals	1,632	1,567
Duty free goods	1,780	1,876
Total inventory	12,271	15,971

Note 9 – Long term investments

A. Composed as follows:

	As of December 31	
	2020	2019
	USD in	USD in
	thousands	thousands
Associates (see section B. below)	4	20,111
Investments at fair value (see Section C. below)	3,060	3,119
Total	3,064	23,230

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 9 – Long term investments (continued)

B. Investments in associates:

An associate is an entity over which the Company has material influence, yet has no control over such entity. When testing for existence of material influence, potential voting rights, which may be exercised or converted immediately into shares of the investee, are taken into account. The Company owns 15% of shares of Maman Cargo Warehousing and Distribution Ltd. (hereinafter: "Maman"). Since the Company also holds share options of Maman, which could have led to a holding of up to 25% of the shares of Maman, the investment in Maman represented an investment in an associated company.

On May 27, 2020, the Company sold all of its shares in Maman representing 25% of the Maman shares (including shares derived from exercise of options that the Company owned for the purchase of 10% of the Maman shares and which were exercised close to the sale date). The total proceeds from the sale of the above shares totaled approximately USD 15.4 million. As a result of the sale, in the second quarter of the year of 2020, the Company recognized a capital loss (pre-tax) of approx. USD 2.9 million that was charged to other expenses in the statement of profit and loss (not including a positive effect of revaluation of the option until the sale date of approx. USD 1.5 million, recorded to the section of the Company's share of earnings of an associated company).

On July 6, 2020, Maman exercised the option granted to it by the Company and as a result of the exercise the validity of the framework agreement between Maman and the Company was extended until December 31, 2024, without a change taking place in the proceeds and in the other terms stipulated in the framework agreement, and with the Company bring committed to purchase services from Maman in each calendar year in a minimum volume to be determined in the context of the option.

C. Fair value investments:

The investments at fair value include investment projects that are acting in cooperation with the subsidiary "Cockpit Innovations Ltd." (for additional information see Note 21.A (6)) and in consideration Cockpit holds equity instruments of those same projects (mostly start-up companies).

D. "Phantom" type options in the Cal company

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

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

Note 10 – Fixed assets and intangible assets

A. Composition of fixed assets:

The Company's fixed assets largely consist of the Company's aircraft and flight equipment (such as engines, including spare engines, spare parts and accessories, etc.) as detailed below. In addition to these, the fixed assets include the Company's buildings and facilities, transportation equipment, furniture and computers.

Fixed asset items are presented in the balance sheet at cost, net of accumulated amortization.

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

	As of December 31	
	2020	2019
	USD in thousands	USD in thousands
Depreciated cost:		
Aircrafts and Flight Equipment	1,746,469	1,747,154
Other fixed assets and intangible assets (see Note 10.F)	79,620	94,443
	<u>1,826,089</u>	<u>1,841,597</u>

(2) Balances of cost, accumulated depreciation and depreciated cost of Company aircraft and flight equipment

	Aircrafts	Engines	Payments On account Planes And engines	Accessories And spare parts	Total
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Cost:					
Balance as of January 1, 2019	2,080,996	232,281	197,388	245,148	2,755,813
Sort	115,496	20,238	(135,734)	–	–
Additions	298,080	54,209	35,065	28,558	415,912
Disposals	(445,083)	(18,390)	–	(45,729)	(509,202)
As of December 31, 2019	<u>2,049,489</u>	<u>288,338</u>	<u>96,719</u>	<u>227,977</u>	<u>2,662,523</u>
Sort	44,282	1,500	(45,782)	–	–
Additions	74,115	16,761	12,470	15,226	118,572
Disposals	–	(39,741)	–	(64,952)	(104,693)
As of December 31, 2020	<u>2,167,886</u>	<u>266,858</u>	<u>63,408</u>	<u>178,251</u>	<u>2,676,403</u>
Accumulated Depreciation:					
Balance as of January 1, 2019	1,056,229	90,860	–	134,996	1,282,085
Depreciation during the year	82,443	11,190	–	20,235	113,868
Disposals	(443,928)	(12,770)	–	(23,886)	(480,584)
As of December 31, 2019	<u>694,744</u>	<u>89,280</u>	<u>–</u>	<u>131,345</u>	<u>915,369</u>
Depreciation during the year	83,193	2,792	–	19,570	105,556
Disposals	–	(32,384)	–	(58,608)	(90,991)
As of December 31, 2020	<u>777,938</u>	<u>59,688</u>	<u>–</u>	<u>92,307</u>	<u>929,934</u>
Depreciated cost:					
As of December 31, 2020	<u>1,389,948</u>	<u>207,170</u>	<u>63,408</u>	<u>85,944</u>	<u>1,746,469</u>
As of December 31, 2019	<u>1,354,745</u>	<u>199,058</u>	<u>96,719</u>	<u>96,632</u>	<u>1,747,154</u>

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

Note 10 – Fixed assets and intangible assets (continued)

A. Fixed assets (continued)

In general, the Company's aircraft and engines have been pledged for the benefit of lending entities in a first ranked fixed and specific lien, and in part of the cases, the aircraft were purchased by means of loans, taken by Special Purpose Companies ("SPC"), established in the framework of financing transactions and therefore the legal format is that the aircraft are owned by the SPC's which lease the aircraft to the Company for financing periods and at the end of the financing periods, the aircraft are transferred to the Company (whether for payment or by transfer without additional consideration), including potential and auxiliary rights such as insurance. The Company may not transfer these assets, nor record any further liens there upon, without prior consent of the lenders. See also Note 13(c) below.

B. Accounting policies for the depreciation of the Company's aircraft and flight equipment;

(1) Amortization of Company aircraft and engines thereof:

Aircraft cost includes all cost required to purchase the aircraft, including on-boarding cost. Additional cost incurred by the Company after on-boarding the aircraft are charged to the cost of Company aircraft, if they constitute an asset to be used by the Company through multiple periods (significant addition or upgrade to aircraft performance or configuration). Regular maintenance costs are expensed when incurred.

Company aircraft are depreciated by separation into components of significant cost – primarily the aircraft body and the overhaul maintenance for aircraft engines component, known as "potential". The aircraft body is depreciated in a straight line over the expected useful life thereof, accounting for the residual value expected at the end of the period, based in the expected residual value of the aircraft as of the date when management estimates the Company would cease to use the aircraft. The engine potential is depreciated based on actual engine hours used, as percentage of expected engine hours through the next overhaul date (or until the engine would be de-commissioned, as the case may be).

In cases where the Company has signed agreements for engine overhaul that have an insurance nature, the Company recognizes expenses (other than depreciation) as specified in the insurance agreements, and the insurer bears the cost of overhaul. In these cases, the potential component is not depreciated except if the expected salvage value on the exit date is lower than the potential value in the accounts, at which time the above difference is depreciated on a straight line until the aircraft's exit date.

Company aircraft are depreciated over periods of 20-29 years. Residual value, the depreciation method and the useful lives of assets are reviewed regularly by Group management. Changes to these estimates are accounted for prospectively.

(2) Accessories and spare parts:

The cost of expendable parts and accessories is determined according to the moving weighted average method, and it is depreciated according to the pace of the use (issue). In addition, the Company recognizes a current provision for impairment of spare parts, in conformity with Company policy on this matter.

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

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 10 – Fixed assets and intangible assets (continued)

C. Review for impairment

Accounting policy:

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 fly, and therefore are mostly substitutive, and in any case they all constitute part of the Company's network of routes that it manages as a whole. The recoverable amount is the higher of the fair value of the fleet and its value in use. In assessing the value in use, the Company estimates the future cash flows that are expected from continued use of the aircraft (forecast contribution) and their disposal at the end of the period, and discounts them to their present value, using a discount rate that reflects the operational risk associated with the aircraft fleet, based on the Company's weighted discount rate. The value-in-use, including the discount rate, was calculated by an external appraiser. Since as of the date of the assessment of the value-in use, the Company was in the final stages of re-equipment, the calculation of the value-in-use included the cash flow for all of the aircraft included in the transaction, including the investment anticipated for acceptance of the 16th and last 787-8 aircraft, no yet received by the Company.

The review for impairment includes, inter alia, review of current contribution data, compared to data used previously to calculate the recoverable amount, as reflected in the Company's current forecasts. If such indications exist, the recoverable amount for the entire fleet is calculated, in order to determine whether impairment should be recognized and the amount thereof.

Evaluations of impairment performed in 2020:

As of March 31, 2020, indications of impairment were identified due to lower actual contribution and due to decline in the expected future contribution, due to the Corona Virus crisis (see Note 1), compared to estimates used to calculate the recoverable amount as of June 30, 2019. As of June 30, 2020, due to the continuation and intensification of the Corona crisis, once again - indications of impairment were identified, as a result of which the Company prepared an updated calculation of the approximation of the value-in-use of the aircraft fleet. The Company, by means of an external appraiser, made an approximation of the value-in-use of the aircraft fleet as of the date of the assessment as per the rules of IAS 36, that indicated that the value-in-use of the aircraft fleet exceeded its book value at the same time, and, therefore, no impairment was recognized.

As of September 30, 2020, in view of the continuation and intensification of the uncertainty in the market especially over the short-term, inter alia due to the lack of clarification as of the date of the report in connection with the extent and the manner of opening the skies, the development of a second wave of the epidemic in Israel and in selected destinations of the Company and as a direct result of possible changes in the directives of the health authorities in Israel and in the world regarding the passenger traffic between Israel and those destinations, indications of impairment were also identified at this time, as a result of which the Company prepared an updated calculation of the approximation of the value-in-use, as specified below.

The forecast period used is approx. 25 years through the scheduled decommissioning date of the 787-8 and 787-9 aircraft, which comprise the Company's main aircraft fleet. Accordingly, it was assumed, for the purpose of estimating the value-in-use, that from the date of decommissioning of the other fleets (737-900, 737-800 and 777-200) the Company would use leased aircraft of these models in order to maintain the continuity of operation of these aircraft fleet throughout the forecast period and accordingly, on those dates, the Company would invest an amount equal to the present value of the projected lease fees in respect of those leases was discounted, in line with AVAC's published list of

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 10 – Fixed assets and intangible assets (continued)

C. Review for impairment (continued)

leasing fees. In addition, it was assumed that in each of the renewed leases, the Company will lease an aircraft such that the average age of the aircraft would be around 12 years throughout this period, which is the average age of aircraft – in the industry.

The following are the main assumptions serving for calculation of value-in-use as of September 30, 2020:

- To determine the value in use, the Company estimated three different scenarios of varying probability (base, optimistic and pessimistic), which differ from each other at the time to recover to normal operations and at the rate of return to routine after the Corona Virus crisis. Each scenario consists of multiple intermediate outlines, through to reaching the return to normal scenario, after which the activity of the Company stabilizes.
- The following is the rate of the scope of operations that was assumed for purposes of calculation of value-in-use as of September 30, 2020 (the ASK rate out of the ASK planned on the eve of the 2020 crisis):

Scenario	Q4/2020	2021	2022	2023	2024	The year 2025 onwards	Comments
Pessimistic	11%	44%	75%	83%	90%	100%	(1)
Basis	11%	44%	75%	90%	100%	100%	(2)
Optimistic	11%	44%	85%	100%	100%	100%	(3)

- (1) In the assessment of value-in-use prepared as of June 30, 2020, the Company assumed in a pessimistic scenario that it would begin its operations in December 2020 and would reach a 75% level of operations in the fourth quarter of 2021. In the assessment of value-in-use prepared as of March 31, 2020, the Company assumed that it would begin its operations in October 2020 at a 40% level.
- (2) In the assessment of value-in-use prepared as of June 30, 2020, it was assumed in the base scenario that in August 2021, the Company would reach a volume of flights of approximately 75%. It should also be noted that in the assessment of value-in-use prepared as of March 31, 2020, it was assumed that the Company would begin its operations in October 2020 at a 40% level and it was also assumed that the Company would return gradually to full operations in 2023.
- (3) In the assessment of value-in-use prepared as of June 30, 2020, it was assumed in the optimistic scenario that in August 2021 the Company would reach a flights volume of approximately 75% and beginning from 2022 it would operate at an operating volume of 90%. It should also be noted that in the assessment of value-in-use prepared as of March 31, 2020, it was assumed in the optimistic scenario that in October 2020, the Company would begin its operations at a 40% level and it was also assumed that the Company would gradually return to full operations in 2022.
 - The Company's assumptions with regard to the volumes of operations and the period of recovery are in view of the update of the forecasts by the International Air Transport Association – IATA (hereafter-IATA), that determined that the return to the level of operations existing in the aviation market in the year of 2019 would take place in the year of 2024. This without change vis-a-vis the value-in-use assessment as of June 30, 2020, and more austere than the assessment that had been known at the time of preparing the value-in-use calculation as of March 31, 2020, according to which the return to a level of full operations was expected in 2023.
 - Operating revenues – it was assumed that due to decrease in demand for flights and decrease in fuel prices, the real decrease in airline tickets price (yield) would occur.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 10 – Fixed assets and intangible assets (continued)

C. Review for impairment (continued)

- The residual value at the end of the aircrafts' useful life was calculated based on AVAC's forecasts, among other things, depending on the condition of the aircraft and engines when they are retired from service, amounts to USD 22 million (discounted values).
- The variable expenses taken into account in the forecast include fuel costs, aircrew wages, fees, catering, cargo expenses and other direct operating expenses. The fuel price was determined according to the fuel curve as of September 30, 2020.
- It was assumed that agreements with the government in connection with the financing of flight security, including the rate of participation in expenses and crew flight agreements would be renewed throughout the forecast period and their terms and conditions would remain unchanged.¹
- Indirect expenses include the Company's overhead costs, among others the wages of ground crews and operating staff.
- In order to discount the projected cash flows from the aircraft fleet and their residual values, a post-tax discount rate of 8.75% was used, which reflects a pre-tax discount rate of 10.1%. The discount rate reflects the operating risk of the aircraft fleet, based on the weighted average cost of capital of the Company. It should be stated that the discount rate was unchanged compared to the rate that was taken into account in calculating value-in-use as of June 30, 2020. It should be also stated that in the assessment of the value-in-use that was carried out as of March 31, 2020, the after-tax discount rate was 8.25% (pre-tax approximately 9.5%).
- The exchange rate of NIS vs. USD was pursuant to the representative exchange rate as of September 30, 2020 (NIS 3.44 per USD).
- In the calculation of the value-in-use, the Company assumed streamlining in the section of its direct and indirect expenses, both from the aspect of the volume of the services consumed (in view of the expected decline in the operations during the recovery period), as well as a decrease in the price of the services as a result of the anticipated wage reductions and price adjustments by the Company's suppliers. At the end of the recovery period, the Company assumes that it will return to full operations and it therefore has increased its expenses from the aspect of the volume of services to such a level of operations. It should be stated that in the calculation of useful value as of September 30, 2020 the Company assumed a higher efficiency rate for salary (95%) in relation to that included in the calculation of useful value as of June 30, 2020 (85%) and in relation to what was included in the calculation of useful value as of March 31, 2020 (50%), due to the rise in uncertainty between the periods in this connection in light of signing the segment recovery agreements (see Note 15.I).

It was found that the recoverable amount of the aircraft fleet as of September 30, 2020 exceeds its depreciated cost in the Company's financial statements. Accordingly, the Company did not recognize a provision for impairment.

¹ As stated in Note 1.B. above, after the date of the statement of financial position, the Company signed a financing outline with the State of Israel that is principally an advance purchase for the supply of airline tickets to manpower of the aviation security array.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 10 – Fixed assets and intangible assets (continued)

C. Review for impairment (continued)

Evaluation of indicators of impairment as of December 31, 2020:

As of December 31, 2020, no additional indications were found in relation to those for which evaluations of recoverable amount were prepared as of the aforementioned dates, and in particular, the one that was prepared as of September 30, 2020, that could lead to impairment of value. This evaluation included among other things changes in the discount rate, changes in long-range forecasts of IATA or in the dates expected for return to operations according to the organization's forecast.

Following the third lockdown declared by the Israeli government in February 2021, after the date of the statement of financial position, a certain worsening took place in the Company's short-term forecasts for 2021. In light of the fact as stated above, no additional events occurred which might indicate value impairment and this impact is only for a limited time period without exacerbation of the long-range forecasts, the Company quantified this impact and found that it is significantly lower than the gap found between the estimate of the recoverable amount and the depreciated cost in the accounts as of September 30, 2020.

If the Company had inserted the updated assumptions regarding 2021 in the forecasts as of September 30, 2020, the useful value would have decreased by approximately USD 45 million to USD 2,249 million, an amount higher by approximately USD 83 million than the value in the accounts of the cash generating unit as of September 30, 2020.

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

- (1) In February 2020, the Company received a model 787-8 aircraft to its ownership, so that in total, up to the date that the report was published, the Company had received 15 Dreamliner aircraft, as specified in the following table:

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

According to the original aircraft acquisition transaction, it was anticipated that the Company would absorb an additional owned Model 787-8 aircraft in March 2020. Due to the Corona crisis, the receipt of the aircraft was postponed and an extension was obtained from the manufacturer of the aircraft, The Boeing Company until July 2021. See Note 14. F. (2) hereafter as to the matter of financing the aircraft and the related advances that were paid.

- (2) Following the findings disclosed in the TRENT-1000- TEN engines ("the TEN engines") manufactured by Rolls Royce that are installed on the Model 787 aircraft, Rolls Royce together with the Company formulated a plan for replacement of parts at the facilities of Rolls Royce and under its responsibility, a plan that began (and is adjusted from time to time) and expected to continue in the coming years. The plan is expected to provide an adequate solution to the parts replacement, in line with the Company's use of its 787 aircraft and insofar as the EASA requirements remain unchanged and no additional findings are detected in these inspections.

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

Note 10 – Fixed assets and intangible assets (continued)

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

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

Note that since the Corona Virus crisis and its implications on the Company's operations resulted in a significant decrease in flights operated by the Company using its 787 aircraft with these engines installed, and due to the Corona Virus crisis implications for the operations of Rolls Royce, changes were made to the aforementioned replacement plan agreed by the Company and by Rolls Royce.

E. Sale of engines used in 747 aircraft that have been decommissioned:

In November 2019, the Company and a foreign company ("the buyer") signed an agreement for sale of twelve Pratt & Whitney engines ("the engines" and "the agreement", respectively); According to the agreement, the sale was subjected to completion of technical inspection of the engines and documentation thereof, to the buyer's satisfaction. Note that one of the engines was submitted to the purchaser in the year of 2019.

After submitting four additional engines in 2020 to the purchaser (five in total) and on the backdrop of the Corona crisis, the purchaser notified the Company that it wishes to renegotiate the very subject of the sale of the seven remaining engines. Accordingly, in May 2020, an agreement was signed with the buyer to delay delivery of the remaining engines until the fourth quarter of 2020, while the Company has the right to sell them to third parties.

During the second and third quarters of the year of 2020, the Company signed agreements for the sale of the seven remaining engines. In total, in 2020, the Company recognized capital gain of approximately USD 12.2 million on sale of the engines.

In addition to the above, during the year, the Company sold spare parts on which the Company recognized a capital gain in an insignificant amount.

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

Note 10 – Fixed assets and intangible assets (continued)

F. Depreciation of other fixed assets and intangible assets:

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

	As of December 31, 2020		
	Cost	Accumulated depreciation	Balance
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Buildings and facilities at Ben Gurion Airport	104,677	72,999	31,678
Computers and office furniture	32,202	27,081	5,121
Machinery and ground equipment	64,850	52,012	12,838
Renovations of leased offices	25,966	25,842	125
Vehicles and garage equipment	8,439	6,626	1,813
Owned buildings	6,938	2,983	3,955
Intangible assets (1)	80,515	56,424	24,091
	<u>323,587</u>	<u>243,967</u>	<u>79,620</u>

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

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

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 11 – Leases

A. Accounting policy:

(1) General:

Leases of the Company's aircraft as well as certain additional leases such as buildings, including the area of the campus at Ben-Gurion Airport leased by the Company from the Airports Authority, facilities and motor vehicles, are recognized, beginning from 2019 upon implementation of IFRS 16 "Leases" ("the standard"), as assets and liabilities in the Company's statement of financial position, in accordance with the lease period and the contractual lease payments.

The lease period is the period that may not be canceled by the lessee, along with periods that are covered by options to extend the lease, if it is highly likely that the Company will exercise the option, as well as periods covered by options to cancel the lease, if it is highly likely that the Company will not exercise the option to cancel the lease. In determining the lease term, the Company takes into account the economic characteristics of the property and the lease including, among others, the relation between the lease payments and the expected market prices upon the exercise of the option, the importance of the leased asset to the Company's operations, the cost of replacing the asset or the cost of leasehold improvements that have been or are expected to be undertaken, and past experience relating to the exercise of such options. It is noted that assets for which the lease has expired, but which are continued to be used by the company against current payments to the owner of the asset, are recognized as a short-term lease, since there is no lease period that may not be canceled.

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

In general, the discount rate used to calculate the present value of lease fees, as stated, is the interest rate implicit in the lease (the rate of return on the transaction, from the lessor's point of view). Whenever such rate may not be easily obtained, the Company uses its incremental discount rate (notional cost of financing for acquiring the right to use an asset from the lessor, fully financed) upon contracting the lease, depending on the leased amount, its average duration and the nature of the leased asset. For leases that had been in effect as of January 1, 2019, pursuant to the transitional provisions of the standard, their discount rate was determined according to the incremental discount rate on that date. The range of discount rates for the leased aircraft is between 2.9% to 9.1% and the range of discount rates for the leased real estate is between 5.5% to 8.25%

The asset recognized for the leases is also presented separately in the statement of financial position under "rights of use in leased assets". These assets are measured on the cost method and are depreciated in a straight line over the lease period, and are recognized at first to the extent of the initial amount of the lease liability, plus advances paid and direct costs borne by the Company for purposes of the lease undertaking. Rights of use are amortized on average over a 5-year period for leased Boeing 737-800 aircraft and over a 12-year period for leased Boeing 787-900 aircraft, whereas rights of use in respect of real estate are amortized over an average period of 3-19 years.

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

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 11 – Leases (continued)

A. Accounting Policy (continued):

(2) Changes to lease agreements

When an amendment is made to lease agreements (that is not treated as a separate lease), the liability is remeasured according to the discount rate as of the date of the change, with the changes in the value of the liability recorded to cost of a usage right asset and they will have an effect on the future depreciation expenses. This except when the change is attributed to a reduction in the scope of the lease, in which case gain or loss is recognized that reflects the cancellation of the relevant balances for the part of the lease (or the entire lease) that was cancelled.

The lease amendment that results from a waiver or deferral of lease agreements attributed directly to the Corona crisis, where their changes are allocated to periods not later than June 30, 2021, are treated as variable lease fees, recognized in a period to which the lease fees are allocated.

(3) Leased aircraft maintenance

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

(4) Statement of cash flows

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

B. Composition and scope of the Company's leases:

As of December 31, 2020, the Company leased 18 aircraft. The remaining lease terms range between 1.5-11 years. Furthermore, Company leases also include leases with respect to other buildings and facilities, including contracting with Israel Airports Authority, as well as vehicles leased by the Company and by subsidiaries thereof.

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

Note 11 - Leases (continued)

(1) Rights-of-use in leased assets

	Planes	Buildings and motor vehicles	Total
<u>Rights to use leased assets - reduced cost</u>	<u>USD in thousands</u>		
Balance to January 1, 2020	875,770	107,648	983,418
Depreciation for period	(99,240)	(14,159)	(113,399)
Additions during the period with respect to new agreements	22,334	645	22,979
Changes due to linkage	—	(107)	(107)
Disposals with respect to expired leases	—	(468)	(468)
Balance as of December 31, 2020	798,864	93,559	892,423
 Balance as of January 1, 2019	 493,892	 111,415	 605,307
Depreciation for period	(82,130)	(15,529)	(97,659)
Additions during the period with respect to new agreements	456,225	7,223	463,448
Changes resulting from changes to a contract during the period	7,783	4,283	12,066
Changes due to linkage	—	256	256
Balance as of December 31, 2019	875,770	107,648	983,418

(2) Liabilities in respect of leases :

	Planes	Buildings and motor vehicles	Total
<u>Lease liability</u>	<u>USD in thousands</u>		
Balance to January 1, 2020	894,586	126,697	1,021,283
Additions/Disposals	22,319	110	22,429
Payment of the theoretical principal component (without interest)	(40,657)	(4,783)	(45,440)
Accrued unpaid interest	16,315	1,386	17,701
Exchange rate differentials	—	2,026	2,026
Linkage	—	(120)	(120)
Balance as of December 31, 2020	892,563	125,316	1,017,879
 Balance as of January 1, 2019	 500,490	 124,694	 625,184
Additions/Disposals	464,007	11,263	475,270
Payment of the theoretical principal component (without interest)	(69,912)	(11,956)	(81,868)
Accrued unpaid interest	—	(36)	(36)
Exchange rate differentials	—	2,468	2,468
Linkage	—	264	264
Balance as of December 31, 2019	894,586	126,697	1,021,283

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

Note 11 – Leases (continued)

B. Composition and scope of the Company's leases (continued)

(2) Liabilities in respect of leases (continued)

	Planes	Buildings and motor vehicles	Total
Liabilities in respect of lease as of December 31, 2020			
	USD in thousands		
Current lease liabilities	105,581	16,726	122,307
Long-term lease liabilities	786,982	108,591	895,572
Total lease liabilities as of December 31, 2020	892,563	125,316	1,017,879

- As of December 31, 2020, the balance of current lease liabilities includes approximately USD 34.4 million with respect to deferral of aircraft and engine lease payments and of approximately USD 7.7 million for deferral of building payments.
- See Note 14. F. below regarding the liquidity risk in the matter of the expected repayment dates of the liabilities.

C. Amounts recognized for leases in the statement of profit and loss

	For the year ending on December 31	
<u>Amounts recognized for leases in the statement of profit and loss</u>	2020	2019
	USD in thousands	
Depreciation expenses of usage rights assets	113,399	97,684
Interest payments with respect to lease liabilities	48,655	43,663
Expenses for exchange rate differentials	2,101	2,468
Expenses attributed to short-term leases (*)	37,349	39,863
Expenses attributed to leases of low value assets	1,590	2,973
Expenses attributed to variable lease payments which were not included in lease liabilities measurement	1,422	9,621
Expenses for leased aircraft maintenance	9,325	23,265

(*) This amount is composed primarily of expenses for wet leases (lease of aircraft including crew) which for the most part were signed for short periods and mainly serve the cargo sector.

D. Cash flows for leases

	For the year ending on December 31	
	2020	2019
	USD in thousands	
Cash flows for theoretical lease principal (financing activities)	45,440	81,868
Cash flows for imputed lease interest (current operations)	30,951	43,861
Total cash flows for lease liabilities	76,391	125,729

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

Note 11 – Leases (continued)

E. Changes to lease agreements attributed to the Corona crisis and deferral of lease payments

(1) Arrangements with aircraft lessors

During the fourth quarter of 2020 the Company signed a long-range arrangement with a foreign lessor from which the Company leases 4 Boeing Model 787-9 aircraft. In the framework of the arrangement the Company will temporarily pay the monthly lease fees by a model of actual flight hours ("Power by the Hour") for a certain period so that the leasing fees will be paid according to the utilization rate of the actual monthly flight hours or as per a minimum amount to be determined while the gap between the original monthly payment and the amount paid in practice being deferred and paid in the future pursuant to a payment schedule to be established between the parties. In addition, a payment arrangement was agreed upon for repayment of amounts deferred due to the Corona crisis until the date of signing on the arrangement.

During the first quarter of 2021, after the date of the statement of financial position, the Company signed an extension of a lease agreement for a Model 737-800 passenger aircraft with a foreign lessor for an additional period of 54 months (in proximity to an audit of heavy maintenance planned for July 2027), commencing from November 2022. The extension was signed as part of a long-range arrangement with this lessor, in whose framework the Company will temporarily pay the monthly leasing fees by a model of actual flight hours ("Power by the Hour") for a certain period so that the leasing fees will be paid according to the utilization rate of the actual monthly flight hours or as per a minimum amount to be determined while the lessor waives the gap between the original monthly payment and the amount actually paid. The arrangement also includes a payment arrangement for repayment of the amounts postponed until the date of signing the arrangement due to the Corona crisis.

(2) Arrangements with the Airport Authorities through which the Company operates

During 2020 as well as after the date of the statement of financial position, the Company arrived at arrangements with the Airport Authorities where the Company operates, in connection with leases of certain areas in those airports during the period of the crisis, such as business lounges that were closed to the public.

(3) Effect of the arrangements on the Company's cash flows and profit and loss

With respect to the above described arrangements, during 2020, the Company recognized an expense reduction of approximately USD 0.6 million as well as a cash flows saving of approximately USD 30.7 million. In addition, the Company anticipates that in 2021, the Company will recognize an expense reduction of approximately USD 5.6 million as well as a cash flows saving of approximately USD 14 million, with respect to the above described arrangements.

(4) Deferral of additional payments

Over and above this, the Company recognized an increase in a lease liability of approximately USD 42 million due to deferral of lease payments.

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

Note 12 – Other Accounts payable

Current Liabilities:

	As of December 31	
	2020	2019
	USD in thousands	USD in thousands
Airport tax payable	22,713	46,474
Payables in respect of foreign companies' unrealized flight segments (1)	3,307	13,613
Government institutions	15,000	232
Interest payable	2,741	4,436
Deposits received with respect to passenger groups	1,614	7,384
Provisions for future refurbishment of leased aircraft (see Note 10.A)	8,891	16,097
Other payables	12,311	7,694
Total	66,577	95,930

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

Non-Current Liabilities:

	As of December 31	
	2020	2019
	USD in thousands	USD in thousands
Provisions for future refurbishment of leased aircraft*	94,570	62,247
Other	5,746	1,091
Total	100,316	63,338

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 13 – Recognition of revenue and deferred income from airline tickets and points of the Frequent Flyer Program

A. Background and accounting policy:

Flight ticket sales are included as unearned revenue until the flight date, when they are charged to the statement of profit and loss. Air passenger revenues also include revenues where the service is provided by the Company, whereas airline 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.

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

The proceeds from the sale of the frequent flyer to business partners is recognized as unearned revenue and stated as income upon the execution of the service provided by the Company in consideration for conversion of the points. See Note 2. C. (6) as regards the material accounting judgments and critical estimates serving to determine the value of liabilities for Frequent Flyers Program points.

Revenues from cargo transport are recognized on the date on which the cargo is transferred to its destination. However, revenue from cargo transport will be recognized on a gross basis, meaning the sale to the customer will be recognized as full income, while payment to the other airline will be recognized as an expense, since in cargo transactions (in contrast to passenger flights) the Company is also the main supplier for the flight segments carried out by other airline companies. During 2020, the Company began transporting cargo by means of a project which it had undertaken with a foreign company, according to which the Company will be engaged in sale of the capacity while the foreign company would transport the cargo. In light of the fact that the Company is the factor responsible vis-a-vis the customer and controls the service being performed, the Company also recognizes these revenues on a gross basis, while the amount transferred to the foreign company is recognized as an expense.

Grants from credit card companies received by the Company in 2019 as part of the issuance and operating agreement for branded credit cards to members of the Company's Frequent Flyers Program were recognized as deferred income and are being amortized to profit and loss in a manner that reflects the period of the agreement to which the grants relate (the period during which the agreement is not cancellable by anyone of the parties without a substantial penalty). Due to the theoretical financing component (pursuant to accounting rules) in some of the received grants, the Company recognizes theoretical interest expenses against an increase in the amount of unearned income which, in the future, will increase the amount to be recorded as income in the financial statements. In the matter of receipt of phantom options see Note 9. D. above.

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

Note 13 – Recognition of revenue and deferred income from airline tickets and points of the Frequent Flyer Program (continued)

B. Current Liabilities:

	As of December 31	
	2020	2019
	USD in thousands	USD in thousands
From sale of airline tickets	219,777	266,802
In respect to frequent flyer club points	29,736	60,051
Grants from credit companies	8,593	16,189
Others	2,764	4,945
Total	260,870	347,987

C. Non-Current Liabilities:

	As of December 31	
	2020	2019
	USD in thousands	USD in thousands
In respect to frequent flyer club points	128,187	58,096
Grants from credit companies	31,964	40,508
Total	160,151	98,604

It should be noted that the increase in the balance of the long-term liability for program points is derived from the relatively limited scope of operations expected in 2021, which has an implication on the pace of the anticipated realization of the points.

D. Composition of liabilities with respect to frequent flyer program points

	As of December 31	
	2020	2019
	USD in thousands	USD in thousands
Opening balance	118,147	98,585
Increase in liability for accumulation of points	59,797	102,769
Decrease of liability for realization and expiration of points	(20,021)	(83,207)
Closing balance	157,923	118,147

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 14 – Loans from banks and others

A. Accounting policy:

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

When a change occurs in terms of the loan, inter alia postponement of principal and interest payments (see below), the Company evaluates whether it involves a significant change of the loan terms. An insignificant change is treated so that the Company calculates the cash flows balance pursuant to the updated terms, capitalizes it at the original effective interest rate, and sets the loan balance in the accounts according to the value calculated. The margin between the calculated value and the book value of the loan is recorded to the financing section in the statement of profit and loss. There were no changes found to be a material change of the debt terms.

B. Transactions and balances:

	Fixed-rate loans	Variable rate loans (LIBOR)	Loans to finance advance payments on aircraft (PDP)	Loan from controlling shareholder	Overdrawn accounts	Total
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
For the year ending on December 31, 2020:						
Annual percentage rate	1.82-5.56	0.74-4.44	2.81	–	–	–
Balance to January 1, 2020						
Current maturities	35,613	98,208	62,024	–	22,007	217,852
Long-term loans	254,661	741,773	–	–	–	996,434
Total loans	290,274	839,981	62,024	–	22,007	1,214,286
Transactions during 2020:						
Receipt of long-term loans and repayment of PDP financing loans (see Note 14. C(1))	18,750	113,900	(30,944)	–	–	101,706
Receipt of loan from controlling shareholder (see Note 22.A hereafter)	–	–	–	10,000	–	10,000
Current repayments and changes in overdrawn accounts	(31,473)	(94,851)	–	–	(2,356)	(128,680)
Other changes	9,258	(4,633)	–	–	–	4,625
Total loans at December 31, 2020	286,809	854,397	31,080	10,000	19,651	1,201,937
Of which: current maturities	32,799	96,646	31,080	10,000	19,651	190,176
Total long-term loans	254,010	757,751	–	–	–	1,011,761

* See Note 1. B. above in the matter of classification of Company loans as short-term loans on the premise of the lenders for immediate repayment.

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

Note 14 – Loans from banks and others (continued)

B. Transactions and balances (continued)

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

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

Note 14 – Loans from banks and others (continued)

C. Changes in situation of Company loans in the reporting year

- (1) In February 2020, the Company signed agreements to receive financing in the amount of USD 125 million plus a commission ("the Agreements" and "the Financing", respectively) for the purchase of a Dreamliner 787-8 aircraft, which is the seventh aircraft purchased from Boeing (the third of this model), and is the fifteenth aircraft delivered to the Company as part of the procurement which was delivered during February 2020 ("the Aircraft"). The financing transaction was conducted through a JOLCO legal structure, pursuant to which the aircraft is held by a special purpose company (SPC) in Japan, and after 10 years will be formally transferred to the Company's ownership, subject to payment of the outstanding debt at that time at a price agreed to and known in advance (which consists of a dollar component and a Japanese yen component) and which as of the transaction date, in the amount of USD 44 million.

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

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

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

The agreements include different clauses which are customary in this type of transactions, such as: the lenders' option to call the loan due and payable upon the occurrence of a breach as set forth in the agreements or in case the Company defaults on its undertakings pursuant to other agreements (cross-default). The loan does not include an undertaking to comply with financial covenants.

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

- (2) Due to the Corona crisis that led to the suspension of the passenger flights for an extended period (see Note 1 above), and in order to adjust the current loan payments to the scenario for the return to operations, the Company contacted a number of lending entities (Israeli and foreign) with a request for deferral of principal payments of the loans with an obligation for current payment of interest for the period for which principal payments will be deferred (deferral period), and spreading out the deferred principal payments to later periods. As of December 31, 2020, the Company reached understandings with the financing entities as to deferral of payments in a scope of approximately USD 35 million to be paid during the years 2021-2026.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 14 – Loans from banks and others (continued)

D. Collateral and relation of loans to collateral:

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

Due to the Corona crisis, there was a decline in value in the world price lists for aircraft. Accordingly, the decrease in the value of the aircraft that serve as collateral for loans as explained above, or in certain cases-for all of the credit provided by the bank to the Company, led to non-compliance with the financial covenants of a relationship between the value of the collateral to a loan or to the credit (LTV), this as of the date of the statement of financial position and as of the date it was published. Pursuant to the loans agreements, non-compliance with the required relationship creates a right for the bank to supplement the collateral as detailed below and in the event that they will not comply, the right to demand immediate repayment of the loans. Further to the Company's application to these banks for a waiver for the aforementioned ratio, the banks have informed the Company that they waive compliance with the aforementioned ratio as of December 31, 2020. In addition, as of a date close to approval of the report, part of the banks granted an extension to the Company in relation to the above until June 30, 2021, subject to the fulfillment of certain future conditions and the Bank complies with this ratio vis-à-vis an additional bank. Below are details of the Company's financing sources, collateral provided against loans and, as applicable, required ratio of outstanding balance to collateral value:

Financing source	Outstanding balance as of December 31, 2020 USD in thousands	Aircraft and reserve engines as collateral	Requirement for a ratio of outstanding balance to the value of collateral
		Three 777-200 aircraft	
		Three 737-800 aircraft	
Local bank (1)	37,496	One 737-900 aircraft	80%
Local banks	49,542	Two 737-900 aircraft	80%
		Three 777-200 aircraft*	
		Four spare engines	
Foreign banks	335,180	Two 787-9 aircraft	–
		One 737-900 aircraft	
		Three 737-800 aircraft*	
		One 787-9 aircraft	
Foreign banks (2)	400,407	Two 787-8 aircraft	–
		One 787-9 aircraft	
Foreign banks (3)	260,028	One 787-8 aircraft	–
Bonds issued by SPC (4)	77,728	Four 737-900 aircraft	–

(*) The lien on Three 737-800 aircraft was removed after the date of the statement of financial position

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 14 – Loans from banks and others (continued)

D. Collateral and relation of loans to collateral (continued)

- (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) A cross-default mechanism exists between the loans secured by AFIC insurance policy from a consortium of insurers that provides insurance policies to banks that finance the purchase of aircraft.
- (4) Loans taken to finance aircraft and were financed by bonds issued by SPCs that are not owned by the Company, and are secured by EXIM, which is a bank owned by the US government, with the source of the liability being principal and interest payments made to the SPC by the Company. To the extent that the debentures will not be repaid by the Company in an orderly manner, and the EXIM guarantee will be realized, EXIM is permitted to realize the pledged aircraft for repayment of the debentures balance. To the extent that the proceeds from the sale of the aircraft will be insufficient to cover the amount of the collateral, the Company will be required to repay the outstanding debt to EXIM. It is noted that there is a cross-default between these loans and the loans specified in comment (2) above.

It should be noted that some of the existing loans as of December 31, 2020, may be pre-paid by the Company, as is customary. Moreover, some of the loan agreements signed by the Company confer on the bank the right to call for immediate repayment of the outstanding balances of loans provided by said bank, upon occurrence of certain events such as a merger or transfer of control conducted without prior written consent of the banking corporation, or upon occurrence of other, standard events customary for financing transactions. See Note 1. B. in the matter of grounds for the lenders to demand the positioning of all of the loans for immediate repayment due to significant exacerbation of the Company's affairs.

E. Fair value of the loans:

	As of December 31, 2020		As of December 31, 2019	
	Carrying value	Fair value	Carrying value	Fair value
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Long-term dollar loans with fixed interest	292,457	313,516 (*)	297,767	302,050

(*)The fair value of these loans as of December 31, 2020 is nearly identical to the outstanding balance of the loans, with the addition of accrued interest and early repayment penalties, this in light of the classification of these loans as current liabilities- see Note 1C above. The fair value of these loans as of December 31, 2019 is based on a calculation of the present value of the cash flows using an interest rate of 3.26%, which was customary for loans with similar characteristics (level 2).

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

Note 14 – Loans from banks and others (continued)

F. Liquidity risk of loans and leases:

The table hereafter specifies the contractual repayment dates (including understandings with the financing entities for deferral or spreading of payments, see Note 14 C. (2)) of the Company's liabilities to pay principal and interest of the loans as well as minimum lease fees of leases of aircraft and other leases. The table has been compiled based on non-discounted cash flows, based on the contractual date on which the Company is required to settle its obligations. It is emphasized that the liquidity analysis was prepared in this manner even if the Company's liabilities for loans from banking corporations and others have been classified as current liabilities as per accounting rules due to grounds for positioning the loans for immediate repayment, as stated in Note 1. B. above.

	2021	2022	2023	2024	The year 2025 onwards	Total
	USD in millions					
Current repayments of loan principal (1)	145	125	127	121	668	1,186
Current payments of lease principal	110	102	102	103	586	1,003
Total current repayments	255	227	229	224	1,254	2,189
Repayment of loans for financing advance payments for aircraft ("PDP")	31	–	–	–	–	31
Payments that will be included in the statement of profit and loss and therefore included in cash flow from operating						
Payments of interest on loans (3)	19	16	13	10	64	122
Interest payments for lease	57	42	36	32	101	268
Total interest payments	76	58	49	42	165	390
Total payments	362	285	278	266	1,419	2,610

- (1) In 2021, the payments include approximately USD 10 million for a loan from a controlling shareholder, that was repaid during February 2021, see Note 22 A hereafter.
- (2) In February 2020, the Company signed agreements for the receipt of financing of approximately USD 122 million with the addition of a commission, for the purchase of a Dreamliner Model 787-8 aircraft that is the sixteenth and last aircraft that the Company anticipates receiving during March 2020 in the framework of an equipping transaction.

The original date for providing the loan and delivery of the aircraft to the Company was in March 2020. In light of the Corona crisis, the receipt of the aircraft was postponed a number of times and therefore the agreements to finance the aircraft as described above were cancelled. As of a date in proximity to the approval of the report, The Boeing Company agreed to delay the receipt of the aircraft until July 2021, see Note 10. D. above.

The bank that had provided the loan to finance the advances agreed to extend the repayment date of the loan until March 2021 and the Company made a request for a further extension until July 2021. The Company is evaluating alternatives for long-term financing of the aircraft. It should be noted that

the amounts of repayment presented in the payments forecast include repayments of the long-range loans.

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

Note 14 – Loans from banks and others (continued)

F. Liquidity risk of loans and leases (continued)

- (3) The interest payments for the loans do not include payments of an interest hedge. See Note 19 hereafter in the matter of the liquidity risk for financial instruments including an interest hedge.

In addition to the liabilities specified in the table, the Company has additional liabilities with respect to suppliers and liabilities to employees (for severance costs) that are anticipated to be paid during 2021 in a general scope of approximately USD 200 million. See Note 1. B. above in the matter of a balance of deferred income with respect to customers.

The Company's resources for repayment of these liabilities are issuance of the options that was carried out subsequent to the date of the statement of financial position in a scope of approximately USD 76 million, raising of State guaranteed debt or an alternative outline, implementation of a SLB transaction, all as stated in Note 1. B. above, full implementation of the Company's efficiency and recovery program, as well as current cash flows expected to be derived from the gradual return of the Company to operations.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 15 – Liabilities with respect to employee benefits

A. Accounting policy:

(1) Post-employment benefits:

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

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

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

In conformity with the Company's accounting policy, as of 2020, the net interest cost (after offsetting the return on plan assets) is recognized on the statement of profit and loss under Payroll Expenses. In the Company's best judgment, this policy is more relevant and reflects the business circumstances more appropriately, inter alia due to the withdrawal of the monies in the severance pay funds, in a manner that the liabilities remaining for the Company currently bear the character of long-term financing. The Company retroactively adjusted the comparative figures. In 2020, 2019 and 2018, the interest cost expenses that are now classified as financing expenses (instead of salary expenses) amounted to approximately USD 1.9, 1.9 and 2.3 million, respectively. Actuarial gain and loss are charged to other comprehensive income when incurred would not be re-classified to the statement of profit and loss at a later date.

The plan assets are measured at fair value. Interest income for plans' assets is determined based on the discount rate for the appropriate liabilities and is charged to the statement of profit and loss under Net Interest Cost. The difference between interest income on plans' assets and the actual return on plans' assets is charged to other comprehensive income and would not be re-classified to the statement of profit and loss at a later date.

(2) Other long-term employee benefits:

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

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

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

Note 15 – Liabilities with respect to employee benefits (continued)

A. Accounting policy (continued)

(3) Short-term employee benefits:

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

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

(4) Severance benefits and early retirement plans.

Benefits with respect to early retirement programs are recognized when the Company is practically obligated to provide such benefits to employees, other than against material future service by these employees. The liability amount is determined based on the present value of cash flows expected with respect to this liability. See also section I hereafter regarding liabilities for severance cost.

(5) Regarding critical accounting considerations and key sources for ascertaining 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 15 – Liabilities with respect to employee benefits (continued)

B. Composition

	Reference	Plan currency	As of December 31, 2020			As of December 31, 2019		
			Current liabilities	Non-current liabilities	Non-current assets	Current liabilities	Non-current liabilities	Non-current assets
			USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Short-term benefits to employees:								
Payroll, salaries and social benefits		Mostly in NIS	28,801	–	–	68,456	–	–
			–	–	–	–	–	–
			–	–	–	–	–	–
Post-employment benefits:								
Benefit in respect of severance pay in Israel	C.	NIS	8,599	30,399	–	–	16,057	78,172
Unused sick leave	D.	NIS	8,402	30,793	–	–	42,635	–
<u>Pension funds for agency employees</u>	E.		–	–	–	–	–	–
USA		USD	–	(159)	–	–	(441)	–
UK		GBP	–	8,081	–	–	7,933	–
Benefits to retirees	F.	NIS	–	13,637	–	–	14,343	–
Other post-employment benefits	G.	NIS	–	6,104	–	–	8,557	999
			–	–	–	–	–	–
Other long-term benefits to employees:								
Liability with respect to paid leave and rest days*	11	NIS	61,772	–	–	59,512	–	–
Other long-term benefits	21	NIS	–	3,992	–	–	4,589	–
			–	–	–	–	–	–
			–	–	–	–	–	–
Severance pay benefits:								
Voluntary retirement programs	J.	NIS	45,407	(829)	–	–	73	–
Total on statement of financial position			152,981	92,019	–	127,968	93,746	79,171

- * 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 15 – Liabilities with respect to employee benefits (continued)

B. Composition (continued)

The efficiency agreement specified in Section I hereafter leads to a substantial amount from the balance of the actuarial liabilities of the Company such as post-employment benefits being expected to be paid within a range of one year from the date of the statement of financial position. Therefore, the Company classified approximately USD 17 million out of this sum as current liabilities. Note that the Company does not customarily routinely separate the current portion of the actuarial liability as short-term, for reasons of materiality and pursuant to stipulations of IAS 19, "Employees' Benefits". Also note that an additional amount out of the present liabilities of the Company of approximately USD 10 million with respect to the separation cost due to redemption of vacation days is expected to be paid in the short-term, but these are classified in any event with short-term liabilities, due to accounting rules.

C. Severance pay benefits to employees in Israel:

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

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

Regulation of retirement payments and severance pay of Company employees:

Beginning in September 1992, the social benefits of part of the Company's employees have been regulated within the context of a designated pension agreement ("the agreement"). 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 contribution 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.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 15 – Liabilities with respect to employee benefits (continued)

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

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

Pursuant to the provisions of the collective agreement, 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.

Eligible population and settlement with the State of Israel:

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

Following the deposits made by the State and the Company, the deficit in the fund for eligible employees, as defined in the agreement between the Company and the State that was signed on the eve of the Company's privatization, was covered in full. Subsequently, surpluses were created in the severance pay funds that were the subject of a claim of the State against the Company with regard to the affiliation of the funds surpluses.

With the outbreak of the Corona crisis and as part of the State's aid outline to the Company as specified in Note 1. B. above, the State permitted the Company to withdraw the funds surpluses. In addition, on November 1, 2020 the state withdrew its claim as to the subject specified in Note 16. B. (19) hereafter. In total, during the year, the Company withdrew from the funds surpluses approximately NIS 332.5 million (approximately USD 96.6 million). An amount of approximately NIS 14 million remained in the funds to secure payments according to law. Furthermore, during the year, amounts of approximately NIS 59 million were moved from the funds to employees' personal funds.

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.

Financing policy of retirement and severance payments

Further to what was stated above regarding withdrawal and transactions of monies of the Central Funds, most of the assets of the plan represent personal funds of the employees that are managed by among the leading investment houses in the economy.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 15 – Liabilities with respect to employee benefits (continued)

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

(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. This obligation is paid from the Company's resources.

(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.

D. Redemption of sick leave:

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

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

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

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

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

F. Benefits for pensioners:

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

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 15 – Liabilities with respect to employee benefits (continued)

G. Other post-employment benefits:

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

H. Multi-employer plan at subsidiary:

The subsidiary Bornstein Caterers Inc. (USA) participates in a multi-employer pension plan for some of its employees, to which the subsidiary contributed USD 343 thousand in 2020. The subsidiary's share of un-funded plan obligations amounts to USD 5.7 million, such that should the subsidiary cease to make current contributions, or should it retire from the plan, it would be liable for said amount. The subsidiary intends to continue making contributions to the plan, hence no liability with respect thereto was recognized on these financial statements.

I. Discharge benefits (retirement plans and severance cost):

Efficiency agreement:

In June and July 2020, the Company and the Histadrut signed, signed individual recovery agreements in relation to the Company's four employee segments (pilots, flight attendants, maintenance and engineering, administrative) ("the segmental agreements") with the validity of each one of them being conditional on signing all of the other three segmental agreements (all of which have been signed as above).

The validity of all of the segmental agreements is contingent on the signing by the Company on a loan agreement with a lending factor in an amount of USD 250 million that is backed up for the most part by a State guarantee (in this section- "the loan agreement") and also by the execution of a public offering of shares in a scope of USD 150 million. (The offering has actually taken place, see Note 1.B above). The segmental agreements will remain in force until the end of the period of the loan repayment or five years from the date that the agreements become effective, whichever is earlier ("the effective term").

The segmental agreements also stipulated in relation to the loan agreement that there is a supervisory mechanism according to which the Company will submit details about the status of the loan repayment at the end of each quarter to the relevant segmental committee and that the loan agreement will include stipulations with regard to acceleration of the payments to repay the loan, in accordance with compliance with the business plan as it will be presented in order to receive the loan. This for the purpose of shortening the term of the loan repayment and of the effective term of the segmental agreements as a result. In light of the signing an agreement with the State for advance payment for transport of manpower of the aviation security array as specified in Note 1. B. above, the Company is carrying on negotiations with the Histadrut on updating the segment agreements, inter alia so that their becoming effective will be on the day of receiving the above State financing.

Consented arrangements are specified in the agreements in connection to the reduction of wage costs, relative to cutback of salaries and payments to employees, decrease of social costs and related costs, including contraction of eligibilities for airline tickets and entitlements to grossing up of the relevant tax for employees and retirees, from reduction of the events budget, decrease in travel and entertainment and cancellation/curtailment of rights to relaxation seats for the pilots segment, etc. The agreements also defined consented arrangements for retirement and termination of employment of personnel and related conditions, arrangements for temporary staff as well as in connection with costs of reduction of the personnel structure as above. The Company has committed not to employ staff by means of personal contracts and/or contractor companies in place of discharged employees and not to execute outsourcing in place of the personnel whose employment was terminated, without the consent of the union.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 15 – Liabilities with respect to employee benefits (continued)

I. Discharge benefits (retirement plans and severance cost) (continued):

The transverse agreement stipulated that during the effective period the employees in the Company's four segments would not be given salary increases/bonuses conditional on profits, to which they had been entitled by virtue of previous collective agreements. It was also agreed that all of the personnel of the Company would not be given wage increases contingent on profits or new salary increases, new grants/bonuses, and that the wage reductions for all of the Company's personnel, carried out due to the Corona crisis, would not be restored during the term of the agreement. It was agreed as well that dividends would not be distributed to shareholders during the term of the transverse agreement.

The total anticipated savings from the signing of the recovery agreements is estimated during the period of the agreements and under the assumption of a volume of operations of 75% of full operations, at approximately USD 260 million per year (as compared to the personnel employment cost that was estimated in the Company's budget for the year of 2020 that was prepared before the outbreak of the Corona crisis). This amount was set as an annual streamlining goal relative to all of the segmental agreements.

In each one of the segmental agreements the designated share of the segment of the total annual streamlining goal as specified above was determined, representing the annual streamlining goal for that segment. The agreement for the pilots segment stipulated in relation to the savings goal that the management of the Company presented the sections for savings and their cost to the Histadrut and that a discussion and decision was carried out between the parties in the presence of an agreed certified public accountant who will decide as to the cost of each one of the savings sections to the extent that the parties will not reach agreement among themselves, for the purpose of maintaining the savings framework at the amount set in the agreements for the pilots segment (in an amount of USD 105 million per year), and to the extent that a gap will become evident in the calculations, this gap will be bridged by means of adjustment of the wage reduction section. In the three other agreements it was determined that a suspensive condition in the agreement is an examination of the Company's business plan and the loan agreement by a financial consultant from the related segmental union for purposes of verification of the data relevant to the agreement for that segment.

The total streamlining resulting from the four segmental agreements is anticipated to total a reduction of approximately 2,000 personnel of the Company, including approximately 900 permanent employees and approximately 1,100 temporary employees, not including the subsidiary companies of the Company.

Additional arrangements were specified in the different agreements in relation to the recovery period, defined as a period which starts upon the return of the Company to flight operations of scheduled passenger flights and whose end is a date on which the Company will return to a scope of operations of 75% of the operations planned for the year of 2020 or until December 31, 2021, whichever is sooner. Among these, provisions were stipulated relative to a possibility that the Company will continue with unpaid leave and the gradual return of personnel from this leave according to need, priority for employees' return, eligibilities for periods of unpaid leave and additional operational subjects. Accordingly, the Company has flexibility in the matter of the return of employees to the Company over the recovery period, in relation to the pace of return to operations.

In the agreement for the pilots segment, a mechanism was set whose purpose is to allow efficient activation of the pilots during the recovery period, according to which the management of the Company will hold ongoing conversations with the Pilots' Sector Committee about the needs of the Company during the recovery period, and to the extent that the Company's management and the Pilots' Sector

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 15 – Liabilities with respect to employee benefits (continued)

I. Discharge benefits (retirement plans and severance cost) (continued):

Committee will not succeed to reach understandings within two working days - the issues will be decided in a parity committee headed by the chairman of the Transportation Workers Union Of the New General Workers Histadrut and the CEO of El Al, with the parity committee being required to reach a decision within two additional working days.

It should be noted that on July 23, 2020 the Pilots Association of El Al presented an urgent motion to the Tel Aviv District Labor Tribunal against the New General Workers Histadrut and against the Company, in which it requested a temporary order as well as temporary and permanent orders that determine that the agreements signed during the month of July between the Company and the Histadrut which apply to the pilots segment are not valid, inter alia because as they allege, they were made while breaching the obligation of fair presentation. After the Tribunal decided that it found no reason to issue a Temporary Order, on October 20, 2020, the Tribunal handed down a court decision rejecting the Claim of the Pilots Committee. On November 18, 2020, the Pilots Committee presented an appeal to the National Labor Tribunal on the court ruling that was deferred until February 2021.

Liabilities recognized in the financial statements:

As per the efficiency agreement with the Company's segments, and pursuant to the Company's assessments regarding the severance cost, the Company recognized a provision and an expense (in the other expenses section) of approximately USD 45 million. The liability includes enlarged severance pay and bridge pensions until the legal retirement age as well as a grant for prior notice. This, since in the Company's assessment, as of the above date, despite the agreements being conditional on receiving financing with a government guarantee as specified above, it does not have an unconditional ability to renege on the relevant liabilities in related agreements.

J. Key management personnel

See Note 22, E. for information regarding expenses for compensation of key managerial personnel.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 15 – Liabilities with respect to employee benefits (continued)

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

	Severance pay in Israel	Unused sick leave	Pension funds	Benefits to retirees	Other benefits	Total
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Amounts recognized on the statement of profit and loss with respect to defined benefit plans:						
For the year ending on December 31, 2018:						
Service cost *	9,325	875	124	299	-117	10,506
Interest cost	1,283	747	1,982	434	206	4,652
Return on the plan's assets based on discount rate	(903)	–	(1,878)	–	60	(2,721)
Real returns transferred from severance pay to benefits	86	–	–	–	–	86
Exchange rate differentials	2,181	2,349	183	779	232	5,724
Other changes in the period	–	34	–	–	127	161
Total	11,972	4,005	411	1,512	508	18,408

For the year ending on December 31, 2019:

Service cost	6,647	1,762	423	221	1,147	10,200
Interest cost	2,545	1,118	2,428	522	299	6,912
Return on the plan's assets based on discount rate	(4,430)	–	(2,113)	–	(145)	(6,688)
Real returns transferred from severance pay to benefits	113	–	–	–	–	113
Exchange rate differentials	(4,887)	2,837	397	835	265	(553)
Other changes in the period	–	34	–	–	(35)	(1)
Total	(12)	5,751	1,135	1,578	1,531	9,983

For the year ending on December 31, 2018:

Service cost	7,272	1,786	570	221	806	10,655
Interest cost	1,997	891	2,323	453	228	5,892
Return on the plan's assets based on discount rate	(3,368)	–	(1,859)	–	(134)	(5,361)
Real returns transferred from severance pay to benefits	23	–	–	–	–	23
Exchange rate differentials	4,837	(2,901)	(459)	(819)	(236)	422
Other changes in the period	–	(14)	–	(2)	19	3
Total	10,761	(238)	575	(147)	683	11,634

In the efficiency plan as specified in Section I above, for the period of the agreement, a quota was deducted for the pilots will be over the age of 65 and will continue in supervisory and training roles in the Company. In light of this, an increase took place in the quota of the pilots entitled to the retirement grant as stated in that Note, and therefore, the Company recognized an expense of approximately USD 4 million as past service cost.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 15 – Liabilities with respect to employee benefits (continued)

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

Expenses with respect to defined benefit plans are included under the following statement of profit and loss items:

	For the year ended on December 31		
	2020	2019	2018
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Operating expenses (see also section C(3) above)	16,553	9,093	10,481
Selling expenses	527	253	328
Administrative and general expenses	1,327	637	825
Total	18,407	9,983	11,634

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

Note 15 – Liabilities with respect to employee benefits (continued)

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

For the year ended on December 31, 2020						
	Severance pay in Israel	Unused sick leave	Benefits to retirees	Pension funds	Other benefits	Total
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Transaction in the present value of the commitment						
Opening balance – present value of the commitment	79,368	42,599	14,343	74,365	11,787	222,462
Service cost	9,325	875	299	124	(117)	10,506
Interest cost	1,283	747	434	1,982	206	4,652
Actuarial losses (gains)	(2,961)	(2,788)	(2,197)	6,424	(1,801)	(3,323)
Benefits paid	(18,776)	(4,604)	(23)	(3,499)	(706)	(27,608)
Changes in exchange rate	5,281	2,349	779	752	450	9,611
Other changes in the period	–	34	–	–	127	161
Closing balance – present value of commitment	73,520	39,212	13,635	80,148	9,946	216,461
Change in fair value of plan's assets:						
Opening balance – fair value of plan assets	141,483	–	–	66,873	4,228	212,584
Return on the plan's assets based on discount rate	903	–	–	1,878	(60)	2,721
Re-measurement with respect to difference between actual return on plan's assets and return calculated based on discount rate	(4,901)	–	–	5,410	(457)	52
Employer contributions	408	–	–	995	150	1,553
Benefits paid	(9,785)	–	–	(3,499)	(237)	(13,521)
Withdrawal of severance funds surpluses (see Note 16. B. (19))	(96,600)	–	–	–	–	(96,600)
Real returns transferred from severance pay to benefits	(86)	–	–	–	–	(86)
Changes in exchange rate	3,099	–	–	569	218	3,886
Other changes in the period	–	–	–	–	–	–
Closing balance – fair value of plan's assets	34,521	–	–	72,226	3,842	110,589
Average duration of liabilities (in years)	8.0	8.7	17.6			
Discount rate in %	1.9	1.95	2.45-3.4			
Sensitivity analysis to 1% decrease in discount rate	(2,036)	(2,840)	(2,447)			
Capitalization rate for U.S pension 2.35% and for pension in England 1.1%.						

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

Note 15 – Liabilities with respect to employee benefits (continued)

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

	For the year ended on December 31, 2019					
	Severance pay in Israel	Unused sick leave	Benefits to retirees	Pension funds	Other benefits	Total
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Transaction in the present value of the commitment						
Opening balance – present value of the commitment	73,617	33,258	12,132	68,331	9,575	196,913
Service cost	6,647	1,762	221	423	1,147	10,200
Interest cost	2,545	1,118	522	2,428	299	6,912
Actuarial losses (gains)	4,324	6,852	1,182	5,580	894	18,832
Benefits paid	(13,864)	(3,226)	(549)	(3,239)	(569)	(21,447)
Changes in exchange rate	6,098	2,837	835	842	477	11,089
Other changes in the period	–	34	–	–	(35)	(1)
Closing balance – present value of commitment	79,367	42,635	14,343	74,365	11,788	222,498
Change in fair value of plan's assets:						
Opening balance – fair value of plan assets	130,702	–	–	54,710	3,793	189,205
Return on the plan's assets based on discount rate	4,430	–	–	2,113	145	6,688
Re-measurement with respect to difference between actual return on plan's assets and return calculated based on discount rate	4,868	–	–	8,232	198	13,298
Employer contributions	1,071	–	–	4,612	21	5,704
Benefits paid	(10,461)	–	–	(3,239)	(139)	(13,839)
Real returns transferred from severance pay to benefits	(113)	–	–	–	–	(113)
Changes in exchange rate	10,985	–	–	445	212	11,642
Other changes in the period	–	–	–	–	–	–
Closing balance – fair value of plan's assets	141,482	–	–	66,873	4,230	212,585
Average duration of liabilities (in years)	8.0	8.7	18.2			
Discount rate in %	1.7	1.75	2.25-3.2			
Sensitivity analysis to 1% decrease in discount rate	(2,505)	(2,970)	(2,550)			

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 15 – Liabilities with respect to employee benefits (continued)

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

Other actuarial assumptions:

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

- The forecasted wages increase rate over the medium and long term is between 3% to 5.5%. Over the short range and on the backdrop of the Company's recovery agreements described in Note I, the rate of increase of wages has been reduced pursuant to those agreements. Should the forecast wages increase rate be higher by one percentage point than the rate accounted for in calculating the obligation, post-employment benefit liabilities (other than pension) would increase by USD 10.6 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%-4.4%, depending on the age of the population (with no change from 2019).

L. 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 paid leave liability includes its liability with respect to these rest days.

(2) Other long-term benefits:

These benefits primarily include a bonus for academic studies of employees' children and jubilee bonus payable to employees who reach 20, 30 and 40 years of service with the Company, who are entitled to a gift presented at the annual "Decades Ceremony" held by the Company. It should be noted that it was stipulated in the efficiency agreement that during the period of the agreement the employees would not be entitled to financing for academic studies for their children. The liability in the financial statements for the benefit was updated accordingly.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 15 – Liabilities with respect to employee benefits (continued)

L. Other long-term employee benefits (continued)

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

	Vacation and rest	Other long-term benefits
	USD in thousands	USD in thousands
For the year ending on December 31, 2020:		
Opening balance	59,466	4,589
Amounts recognized on the statement of profit and loss with respect to defined benefit plans:		
Service cost *	18,385	(502)
Interest cost	992	86
Exchange rate differentials	3,767	262
Actuarial losses (gains) **	(2,830)	(355)
Total	20,314	(508)
Benefits paid	(18,615)	(86)
Closing balance	61,165	3,994
Average duration of liabilities (in years)	8.5	11.1
For the year ending on December 31, 2019:		
Opening balance	44,733	3,990
Amounts recognized on the statement of profit and loss with respect to defined benefit plans:		
Service cost	46,369	188
Interest cost	1,417	142
Exchange rate differentials	3,856	337
Actuarial losses (gains)	5,387	299
Total	57,029	966
Benefits paid	(42,250)	(367)
Closing balance	59,512	4,589
Average duration of liabilities (in years)	8.5	11.3
For the year ending on December 31, 2020:		
Opening balance	48,799	4,429
Amounts recognized on the statement of profit and loss with respect to defined benefit plans:		
Service cost	39,093	186
Interest cost	1,208	128
Exchange rate differentials	(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 liabilities (in years)	8.5	11.7

*Negative service cost results from an update to the legibility for participation in financing academic studies for employees' children during the recovery period.

** Most of the actuarial loss results from a decline in wages cost.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 15 – Liabilities with respect to employee benefits (continued)

L. Other long-term employee benefits (continued)

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

	For the year ended on December 31		
	2020	2019	2018
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Operating expenses	16,312	45,794	27,694
Selling expenses	1,138	3,194	1,931
Administrative and general expenses	2,864	8,041	4,863
Total	20,314	57,029	34,488

Note 16 – Provisions and contingent liabilities

Pursuant to IAS 37, provisions are recognized in the financial statements for legal claims and proceedings as to which negative cash flows are anticipated (probability in excess of 50%) which in the opinion of the Company's management, based, among other things, on the opinion of its legal advisors, are appropriate according to the circumstances of the case. These provisions are recognized for such legal claims and proceedings against the Company as to which in the opinion of the Management, probability exists that they will not be rejected or cancelled despite that these claims are refuted by it.

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

As of December 31, 2020, legal claims were filed against the Company in the total amount of USD 1,419 million, as well as unquantified legal claims in monetary amounts. For these claims, the Company recognized a provision in the financial statements in the amount of USD 14.7 million. In addition, in January 2021, after the date of the statement of financial position, an additional claim was submitted against the Company of approximately NIS 450 million (approximately USD 140 million), see also section 13 hereafter. In management's opinion, based on the opinion of its legal counsel, it is not expected that the Company will have exposure to additional loss in respect of the aforesaid claims above the amounts of provisions included in the financial statements.

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

Note 16 – Provisions and contingent liabilities (continued)

A. Changes in provisions:

	The State of Israel with respect to a disagreement on surpluses of severance pay funds of the eligible employees*	Other provisions	Total
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Balance as of January 1, 2019	8,740	9,813	18,553
Additional provisions recognized (including update of existing provisions)		7,659	7,659
Amounts used and de-recognized during the year		(3,569)	(3,569)
Effect of exchange rates	777	321	1,098
Balance as of December 31, 2019	9,517	14,224	23,741
Additional provisions recognized (including update of existing provisions)		1,781	1,781
Amounts used and de-recognized during the year	(9,557)	(1,640)	(11,197)
Effect of exchange rates	40	285	325
Balance as of December 31, 2020	–	14,650	14,650

* See Note 16. B. (19) hereafter.

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

Note 16 – Provisions and contingent liabilities (continued)

B. Details of major legal proceedings:

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

No.	Lawsuit filed on	Lawsuit type / Court	Lawsuit subject	Lawsuit amount	Status	Accounting effects
1	February 2013	Class action/central district	The motion for approval alleges an extensive global restrictive trade practice for co-ordination of various price components for air transport of cargo, and in particular the fuel surcharge and the security surcharge. The motion was also brought against British Airways, Lufthansa and Swiss airlines.	NIS 473 million	In January 2020, the court approved to administer the suit as representative. Pursuant to the ruling, class members are those directly impacted customers who shipped cargo to / from Israel (other than from / to the USA), from January 1, 2000 to the end date of the arrangement, but no sooner than February 14, 2006, as well as those indirectly impacted customers of the directly impacted customers, who purchased from the directly impacted customers cargo transportation services to / from Israel (other than from / to the USA) in the aforementioned period. The relief sought is compensation for damage incurred by class members, being the difference between the price actually charged due to the alleged co-ordination, including the fuel and security surcharges, and the price that would have been charged in a competitive market absent the alleged co-ordination. The Company has filed a motion to appeal to the Supreme Court the ruling by the District Court granting class action status and concurrently also filed a motion for stay of execution. In the month of June 2020, the Supreme Court accepted the request of the Company and ordered a delay in execution of the decision of the District Court until making another decision and on a delay of the proceedings before the District Court, this in relation to all of the parties in the proceeding. Moreover, the Supreme Court ruled that filing a motion to appeal requires a response and instructed the respondents to file their responses to this motion.	The Company recognized a provision on its financial statements with respect to this lawsuit, based on management assessment and based on the opinion of legal counsel.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 16 – Provisions and contingent liabilities (continued)

B. Details of major legal proceedings: (continued)

No.	Lawsuit filed on	Lawsuit type / Court	Lawsuit subject	Lawsuit amount	Status	Accounting effects
2	January 2015	Class action/central district	The motion alleges failure to reimburse airport fees and/or taxes charged by the Company to customers upon charging for airline tickets, in cases where passengers failed to show up for the flight.	NIS 60 million (NIS 257 for personal claim)	In September 2019, the Court granted class action status. Pursuant to the decision, the Group is defined as all the Company's customers that purchased a flight ticket from the Company during the seven-year period prior to the filing of the claim, who did not board the flight or the flight segment, and who have not received a refund for all the relevant airport taxes, directly or indirectly (including a refund through the travel agent from which the ticket was purchased), where the Company did not transfer to the different airports the amounts collected to that end or can claim their refund from the airport authorities. The remedies requested by the plaintiff include a refund of the amounts owed by the Company to members of the Group, with the addition of interest and linkage differences from the date on which said amounts should have been refunded and a Court order instructing the Company to notify its customers of their rights for airport tax refund. The parties have launched a mediation proceeding.	The Company recognized a provision on its financial statements with respect to this lawsuit, based on management assessment and based on the opinion of legal counsel.
3	April 2015	Class action lawsuit / Tel Aviv District Court	The lawsuit alleges that the Company has unilaterally modified the terms and conditions of the loyalty program plan, in several attributes which all significantly degrade terms and conditions of the loyalty program plan, with material economic impact to the value of points accumulated by class members.	NIS 1.3 billion (NIS 7,300 for personal claim)	In November 2017, the Court granted class action status. Pursuant to the decision, the Group is defined as all program members who, on the date of each of the changes in the program's program, held membership points whose value had declined due to said changes. In December 2017, the Company filed a motion to appeal to the Supreme Court the ruling by the Court granting class action status. Concurrently, the parties launched a mediation proceeding, which was concluded unsuccessfully in February 2019. The motion to appeal was denied in October 2019, and the parties agreed to re-launch the mediation proceeding.	The Company recognized a provision on its financial statements with respect to this lawsuit, based on management assessment and based on the opinion of legal counsel.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 16 – Contingent liabilities and provisions (continued)

B. Details of major legal proceedings: (continued)

No.	Lawsuit filed on	Lawsuit type / Court	Lawsuit subject	Lawsuit amount	Status	Accounting effects
4	August 2016	Motion for approval of class action status / Central District Court	The motion alleges that the Company is engaged in advertising, marketing and sale of airline tickets in accordance with a flight schedule issued by the Company, whereas it does not have sufficient pilots and captains to execute this schedule in the first place.	Un-quantified	The Company has filed its response to the motion. An evidentiary proceeding has been held and dates for submission of summaries have been determined for the request for approval.	Company's management believes, based on the opinion of its legal counsel, that it is more likely than not that the motion will be dismissed.
5	December 2016	Motion for approval of class action status / Central District Court	The motion alleges that the Company charges customers who make changes to their flight ticket an additional fee, equal to the difference between the price of the original flight and the price of the alternative flight, when the alternative flight has a lower price.	NIS 92.3 million (USD 179.8 for personal claim)	The Company has filed its response to the motion. The parties have launched a mediation proceeding.	Company's management believes, based on the opinion of its legal counsel, that it is more likely than not that the motion will be dismissed.
6	December 2016	Motion for approval of class action status / Central District Court	The motion alleges discrimination in charging membership fees for the Matmid frequent flyer program.	NIS 60 million	After interactive proceedings held between the parties, a request was submitted to the court in February 2020 to approve a compromise agreement. In January 2021 after the date of the statement of financial position, a court ruling was handed down approving the compromise arrangement.	The settlement agreement amount is negligible.
7	February 2017	Motion for approval of class action status / Central District Court	The motion alleges that in case of delay or cancellation of a flight, the Company acts in violation of the Aviation Services Act, 2012 as well as in breach of other obligations. The class specified in the motion consists, inter alia, of Company customers whose flights have been canceled and who were not reimbursed for the flight cost or offered an alternative flight, at their choice, Company customers who did not receive assistance services and information sheets with regard to their rights to benefits, and	NIS 44,615 for personal claim	The Company has filed its response to the motion. The motion is in the summation stage.	The Company recognized a provision on its financial statements with respect to this lawsuit, based on management assessment and based on the opinion of legal counsel.

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

Note 16 – Contingent liabilities and provisions (continued)

B. Details of major legal proceedings: (continued)

No.	Lawsuit filed on	Lawsuit type / Court	Lawsuit subject	Lawsuit amount	Status	Accounting effects
8	October and November 2017	Motion for approval of class action status / Central District Court	In November 2018, the plaintiff filed a joint motion for class action status, alleging that in many cases, in-flight service is not provided in full, as passengers do not get the promised entertainment services.	NIS 70 million	The parties reached a withdrawal arrangement that was submitted for court approval. In January 2021, after the date of the statement of financial position, a court ruling was handed down approving the withdrawal of the applicants from the approval request.	The withdrawal arrangement was for a negligible amount.
9	October, 2017	Motion for approval of class action status / Central District Court	The motion states various allegations with regard to seats on aircraft that are subject to restriction of their reclined position.	NIS 33 million (NIS 577 for personal claim)	The Company has filed its response to the motion. The proceeding was set for an evidentiary hearing.	Company's management believes, based on the opinion of its legal counsel, that it is more likely than not that the motion will be dismissed.
10	February 2018	Motion for approval of class action status / Central District Court	The motion alleges that the Company has abused its position as a certified monopoly in the Tel Aviv-Mumbai route, by charging an unfairly high price to customers who are time-sensitive, further alleging that the fact that Indian airlines avoid entering the Tel Aviv-Mumbai route constitutes a restrictive trade practice.	NIS 321 million (NIS 11,250 for personal claim)	The Company has filed its response to the motion. After the pre-trial hearing, it was agreed that the cause of restrictive trade practice and the relief with regard to non-monetary damage would be removed from the motion and lawsuit. Moreover, the Company was given the right to submit a supplementary response, and this was indeed submitted in February 2020. The proceeding was delayed at the request of the parties until the decision of the Supreme Court as to another proceeding.	Company's management believes, based on the opinion of its legal counsel, that it is more likely than not that the motion will be dismissed.
11	March 2018	Amended motion for approval of class action status / Central District Court	The Company charges an unlawful "security fee".	NIS 612 million (NIS 371 for personal claim)	The Company has filed its response to the motion. The approval request is found at the stage of the preliminary proceedings.	Company's management believes, based on the opinion of its legal counsel, that it is more likely than not that the motion will be dismissed.

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

Note 16 – Contingent liabilities and provisions (continued)

B. Details of major legal proceedings: (continued)

No.	Lawsuit filed on	Lawsuit type / Court	Lawsuit subject	Lawsuit amount	Status	Accounting effects
12	July 2020	Motion for approval of class action status / Central District Court	At the basis of the approval request, there stands an allegation that the Company does not refund to its customers who had purchased airline tickets for flights that were meant to take off commencing from February 1, 2020 and were cancelled, the consideration that they paid within the period of time legally set for that and that the Company does not allegedly notify the consumers and the public regarding their right to receive a refund of the consideration and/or that they must contact it in writing for purposes of a refund of the consideration. It was also alleged in the application that the Company breached, among other things, the provisions of the Law for Aviation Services (Compensation and Assistance due to Cancellation of a Flight or a Change to its Terms) -2012 as well as additional laws.	USD 400 million (a personal amount of NIS 3,710).	The Company submitted a request for outright withdrawal. On March 22, 2021, after the date of the statement of financial position, a discussion took place at the end of which the court instructed that subject to issuing the notice that the Company submitted to the Airports Authority as required by Section 3 (A)(2a)(a) of the Aviation Services Law (Compensation and Assistance due to Flight Cancellation or Change of its Conditions)-2012, the approval request will be withdrawn. The Company's intention is to submit the above notice to the court.	At this preliminary stage, it is impossible to assess the odds of the claim.
13	In January 2021, after the date of the statement of financial position	Motion for approval of class action status / Central District Court	At the basis of the approval request there is an allegation that on April 30, 2018, the Company began to market Flex class "upgraded airline tickets" that are not allegedly honored by aviation companies with which it has agreements and which actually operate the flights. The applicants claim that on October 27, 2019, the Company adjusted its advertisements regarding the Flex tickets and stated that part of the benefits of the Flex tickets are not in effect for flights returning to Israel. A calculation of claimed damages was prepared for the request composed of compensation to the extent of cost of the Flex ticket, non-financial compensation of NIS 1,000 and sample compensation of NIS 1,000.	NIS 450 million (personal amount of NIS 4,625)	The Company will study the application and file its reaction as is required.	At this preliminary stage, it is impossible to assess the odds of the claim.

Derivative lawsuit:

14	November 2018	Motion for approval of derivative lawsuit status / Central District Court	The plaintiff, who owns 247 ordinary Company shares, alleges that the motion was filed further to a criminal investigation of Mr. Pinchas Ginzburg, a former Board member and shareholder of the Company, alleging use of inside information available to him, based on his position and role with the Company, when entering into a transaction to sell part of his holding of Company shares in July 2017.	NIS 9 million	The Company received a verdict ordering the motion for document discovery to be erased in June 2019, a motion for approval of derivative lawsuit status was filed with the Court. Therefore, the Company has yet to file its response with the Court.	At this preliminary stage, it is impossible to assess the odds of the claim.
----	---------------	---	--	---------------	---	--

Other than the entries listed in the table above, other motions for class action status have been brought against the Company, as of December 31, 2020, amounting in total to NIS 80.8 million (about USD 25.1 million).

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

Note 16 – Contingent liabilities and provisions (continued)

B. Details of major legal proceedings (continued)

- (15) In February 2013, the Company received a statement of claim in the amount of NIS 56 million, which was filed against it with the Tel Aviv District Labor Court by 130 security workers who, as alleged in the statement of claim, were/are employed by the Company as assistant security officers sent to various destinations as needed, for flight security duties. The plaintiffs asked the Court to issue a declaratory relief which will determine that the collective work agreement regulating the rights of workers at the Company applies to the plaintiffs and to order monetary remedies for the various salary components. In April 2016 the Company received an amended statement of claim pursuant to which, inter alia, the amount of the claim was quantified as NIS 86 million, the components of the claim were updated and the number of plaintiffs was now 126. In July 2017, the court issued a verdict dismissing most of the plaintiffs' allegations, including their demand to issue a declaratory relief to determine that the collective work agreement regulating the rights of workers at the Company applies to the plaintiffs, and approved their entitlement for the payment of several wage components. In May 2019, a supplementary verdict was issued, determining the amount of wage differences to which the plaintiffs are entitled in connection with the arguments that were accepted by the Court. In May 2019, the Company filed an appeal against the verdict with the national Court, with respect to the components imputed to the Company, and at the same time the plaintiffs filed an appeal with the national Court concerning the dismissal of the declaratory relief, as stated, and regarding the components that were dismissed by the Court. In respect of this claim, the Company recognized a provision based on management's estimate and the opinion of its legal counsels.
- (16) In November 2015, a lawsuit was filed against the Company with the Central District Court in the amount of USD 20 million. The main allegations in the lawsuit concern breach of contract, damages and unjust enrichment as part of a credit card joint venture in the United States between the Company's frequent flyer program and Heritage Affinity Services Ltd., a company registered in the State of New York, with a wholly-owned subsidiary incorporated in Israel. The Company has submitted a statement of defense as well as a statement of claim in the amount of USD 1.9 million, in respect of HAS' debts to the Company, in addition to temporary motions to deposit collateral and forfeiture. The evidentiary state of this proceeding has been completed, and it is now in the summation stage. The Company recognized a provision on its financial statements with respect to this lawsuit, based on management assessment and based on the opinion of legal counsel.

Legal proceedings that were terminated:

- (17) In connection with a request to approve a class action of NIS 150 million, submitted against the Company in October 2019, in whose framework it was claimed that one or a number of the Company's aircraft, including the aircraft known as "Rishon le Zion", are allegedly old and unmaintained aircraft, with the Company making use of them for purposes of transporting passengers for payment to a number of destinations, and also that the conditions of transport in an aircraft are allegedly materially different and in significant details relative to reasonable and relative to other of the Company's aircraft fleet, in January 2020, a court ruling was handed down in whose framework the court approved withdrawal of the applicants from the request and rejected their personal claims.
- (18) In connection with a motion to approve a class action which was filed against the Company in the Central District Court in the amount of approximately NIS 297 million, alleging that the Company calculates different and misleading departure times, in order to reduce flight delays on record, designed to purposefully avoid payment of monetary compensation to passengers pursuant to the Law for Aviation Services (Compensation and Assistance due to Cancellation

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

Note 16 – Contingent liabilities and provisions (continued)

B. Details of major legal proceedings (continued)

of a Flight or a Change to its Terms) 5772 -2012 ("the law"), on August 18, 2020, a verdict was given as to which the court accepted the motion filed by the Company for outright dismissal and ordered outright dismissal of the approval, in view of application of the uniqueness of cause section of the Airport Transport Law-1980, that prevents a claim against an air carrier for causes that are not by force of the law in circumstances in which the Montreal Treaty for Air Transport applies ("the uniqueness of cause section")

It should be stated that in view of the uniqueness of cause section and in light of the determination that the statutory compensation stipulated in the addendum to the law cannot be claimed in a class action without proof of damage, the court in its ruling rejected an additional motion to approve a class action filed against the Company in the Central District Court in the month of November 2019 for an amount of approximately NIS 60.8 million, in the context of which allegations were raised relative to a situation in which flights that include a stopover or flights that include a flight segment that is operated under a "common code" arrangement with a foreign air carrier, a cumulative delay of in excess of eight hours occurs.

- (19) In connection with the Central Severance Pay Funds that served to cover the deficit created until the date of the Company's offering in 2003, see Note 15. C. 2 above, in the years 2014 to 2019, a number of claims and adjustments to a document of claim were submitted against the Company by the State of Israel-Ministry of Finance to the Central District Court, in an amount that totaled approximately NIS 133 million in 2019, whose subject is a demand by the State for refund of monies that were transferred as consideration for securities of the Company to cover a deficit in the severance pay funds of the Company's employees in the framework of privatization of the Company in 2003 for different reasons. It should be stated that in 2016, the court approved the request of the General Workers Union (Histadrut) as a formal defendant, without allowing it to raise allegations connected to its eligibility for monies vis-a-vis the Company.

In 2020, and on the backdrop of the Corona crisis as specified in Note 1. B. above, a number of court rulings were obtained by the Labor Tribunal and by the District Court and with the State's agreement, according to which the surplus monies in the severance pay funds were released, after leaving approximately NIS 14 million in the funds for purposes of securing severance payments according to law, to the extent that they will be demanded, pursuant to an actuary's calculation agreed to by the Company and the General Workers Union, until the termination of the labor relations of the employees eligible in connection with these funds.

Accordingly, in 2020, monies in an amount of approximately NIS 332.5 million (approximately USD 96.6 million) were transferred to the Company out of the surpluses in the severance pay funds.

On November 1, 2020, the State withdrew the above claims and a court ruling of the District Court was received that expunged the claims without an Expenses Order. Accordingly, a provision of approximately USD 9.5 million recognized for this claim was cancelled against other income in the statement of profit and loss for 2020.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 17 – 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, 2020, as set forth below. The Company recognized a deferred tax asset for its carry forward losses for tax purposes up to the extent of the deferred tax liabilities with respect to other temporary differences, in light of the uncertainty existing in the business environment in which the Company operates. 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. Balance of the deferred tax asset (liability):

	Balance as of January 1, 2020	Recognized in profit and loss	Recognized on other comprehensive income	Recognized in equity	Balance as of December 31, 2020
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Timing differences:					
Fixed Assets	(205,167)	(55,553)	–	–	(260,720)
Derivative Financial Instruments	1,062	1,426	12,768	–	15,256
provision and doubtful debts	3,266	1,276	–	–	4,542
Liabilities with respect to employee benefits	14,926	31,481	(339)	–	46,068
Issuance costs	–	(317)	–	317	–
Losses for tax purposes *	131,390	63,222	–	–	194,613
Total	(54,523)	41,536	12,429	317	(241)

*The balance of the Company's carry forward tax losses at the end of 2020 was USD 1,202 million. The Company did not recognize a tax asset for an amount of NIS 355.5 million due to uncertainty connected with the forecast of realization. For the balance of the carry forward loss, the Company recognized a tax asset in its financial statements up to the extent of the liability.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 17 – Income tax (continued)

A. Balance of the deferred tax asset (liability) (continued)

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

B. Income tax expenses recognized in profit and loss:

	For the year ended on December 31		
	2020	2019	2018
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Current tax expenses	1,104	671	632
Deferred taxes	(41,536)	(17,632)	(16,213)
Deduction of asset for excess expenses	9,911	–	–
Tax benefit	(30,520)	(16,961)	(15,581)

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

Note 17 – Income tax (continued)

C. Effective tax:

	For the year ended on December 31		
	2020	2019	2018
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Profit (loss) before income tax and before the Company's share of associated companies' profits (but includes revaluation of Maman options)	(561,970)	(77,830)	(68,568)
Statutory tax rate	23%	23%	23%
Tax expense (tax benefit) at statutory tax rates	(129,253)	(17,901)	(15,771)
Additional tax in respect of:			
Non-deductible tax expenses	328	636	271
Tax expenses on sale of associated company for which no deferred taxes were recognized	753	–	–
Non recognition of tax asset, including expunging asset for excess expenses	97,295	–	–
Other provisions	357	304	(81)
Total tax benefit in the statement of profit and loss	(30,520)	(16,961)	(15,581)

D. 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%.

E. Final assessments:

The Company has tax assessments considered to be final through the 2015 tax year.

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

Note 18 – 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, 2020	1	2,500,000,000	1	1,249,072,135
Balance as of December 31, 2019	1	1,000,000,000	1	495,719,135

Regarding the issue of 753,353,000 shares of NIS 1 par value by the Company in 2020 and regarding the issuance of 1,250,000 tradable warrants (series 2), which can be exercised for shares of NIS 1 par value by the Company in February 2021, after the date of the report on the financial statement, see also Note 1.B above. Each tradable warrant (series 2) issued in February 2021 is exercisable into one Ordinary share up to January 31, 2025, against a cash payment of the exercise price of NIS 0.30, linked to the rate of the USD.

B. Earnings per share

The offering of options that were issued after the date of the statement of financial position has a significant potential effect on the number of potential shares for calculation of the diluted earnings per share. According to the share price existing as of a date close to approval of the report, the number of potential shares that would have been added to the calculation of the diluted earnings per share with respect to the options is 654,925 shares. In view of the fact that in 2020, the Company recognized a loss, these potential shares had no effect on the diluted earnings per share.

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

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

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

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 18 – Capital and surplus (continued)

C. The State's Special Share and the rights related thereto (continued)

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.

See Note 1. B. above as to the matter of the State's rights with respect to its investment in additional Company shares in the framework of the offering of shares in 2020.

D. Dividends:

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

The implementation of this policy is subject to the provisions of any relevant law as well as assessments made by the Company's board of directors regarding the Company's ability to meet its existing and future liabilities and taking into account the Company's existing and future liquidity, business plans and activities. The adoption of this policy does not derogate from the authority of the Company's board of directors to decide on a change, amendment and/or abolition of the dividend policy that was 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.

In July, 2020, the Company Board of Directors affirmed that if the Company obtains a loan security backed by the state guarantee, it would not distribute dividends, and would not buy back its shares, during the loan period and until the loan is fully repaid, without advance consent from the financing concern and the state, see also note 1.B. above

In the framework of the Company's signing on the agreement with the State, the Company committed not to execute a distribution of dividends, including a share buy-back, until the end of 2025, and also that any execution of a distribution or distributions of dividends, including share buy-backs, during the years 2026 through 2028 would not exceed 30% of the net income in all those years together as of the distribution date. see also Note 1. B. above

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 19 – 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 and some debt components stipulated in Japanese yen. The Company also has certain exposure, limited in scope, to other currencies, mainly due to the surplus of receipts over payments in these currencies.

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

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

As of December 31, 2020, 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. It is noted that among other things due to the uncertainty regarding the market condition and the pace of recovery the Company has avoided carrying out any hedging transactions since the outbreak of the Corona crisis.

Due to the crisis and the decline in jet fuel consumption during 2020 as well as the expectation of consumption for 2021, part of the non-effective hedging instruments has been recognized as specified below. In addition, further to the decline in jet fuel prices and the market interest rates, that led to negative fair value for hedging transactions, the Company was demanded to deposit collateral vis-s-vis the financial entities with which the Company had executed the hedging transactions, as specified hereafter.

B. Accounting policy:

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 profit and loss, 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.

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

Note 19 – Derivative financial instruments and hedge accounting (continued)

B. Accounting policy (continued)

Examinations of the effectiveness of the hedge are made according to a test in principle of "economic ratios". with the assessment of effectiveness of the hedge being carried out in a prospective manner pursuant to the volume of the consumption of the hedged item in relation to the volume of the hedge.

When the Company's hedging instruments are not recognized as effective, the Company records the gain or loss accrued with respect to the hedging instruments in the statement of comprehensive income (capital reserve) to profit and loss, in the financing expenses section, even prior to the expiration of the hedging instrument, . Revaluations of these derivatives after their recognition as ineffective are also recorded to financing expenses.

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

As of December 31, 2020					
Derivative Financial Instruments:	Contractual payment (receipt) date	Nominal amount	Current liabilities	Non-current liabilities	Total fair value
		USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Jet fuel hedging transactions	4-12/21	93,079	17,272	–	17,272
Interest hedging transactions	4/21-8/30	613,139*	2,808	33,972	36,780
Exchange rate hedging transactions	8/29	31,159	–	5,258	5,258
Derivative financial instruments designated as hedging items			20,080	39,230	59,310
Jet fuel hedge transactions that are not recognized as effective	1-3/21	39,023	6,831	–	6,831
Total liabilities for derivative financial instruments			26,911	39,230	66,141

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

* Reflects the principal amount.

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

Note 19 – Derivative financial instruments and hedge accounting (continued)

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

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

* Reflects the principal amount

D. Jet fuel derivatives:

(1) Jet fuel hedge policy on the eve of the COVID-19 crisis

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.

In conformity with Company policy on this matter, as of the beginning of 2020 - jet fuel hedging was conducted for the subsequent 12-24 months, revolving monthly at decreasing rates, as follows:

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

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.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 19 – Derivative financial instruments and hedge accounting (continued)

D. Jet fuel derivatives (continued)

(1) Jet fuel hedge transactions on the eve of the Corona crisis (continued)

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 price of crude oil represents the primary component in determining the jet fuel market price (generally in excess of 80%), with the correlation between the crude oil price and the jet fuel price evaluated by the Company from time to time in order to assure that the hedge of the above fuel component was expected to be effective.

The Market Risk Management Committee is authorized to approve deviations from the aforementioned policy, including with regard to the hedge scope. As of the start of 2020, the Company had been hedged with approval of the Committee in higher volumes than the maximum lines defined in the policy detailed above with respect to part of the hedging outlook for 2020-2021. Since the outbreak of the Corona crisis the Company has not executed new hedging transactions due to uncertainty regarding the pace of recovery as well as due to the credit limitations vis-a-vis the hedging factors and therefore, as of a date close to publication of the report, the Company is in a position of deviation from the maximum hedging volumes defined in the policy with regard to certain months (due to the decline in anticipated consumption) as well as in deviation from the minimum lines in certain months. These deviations have been reported to the Company's Market Risks Management Committee and to the Board of Directors.

(2) Effect of the crisis on jet fuel hedge and the hedging instruments

The sharp decline in the crude oil prices and the jet fuel in 2020 caused that the fair value of these hedging transactions, as of the date of the statement of financial position, is approximately USD 24.1 million to the debit of the Company. Since Company business volume is significantly lower than originally planned for 2020 and early 2021, the jet fuel hedge is not recognized as effective for accounting purposes. The expenses due to ineffectiveness, including revaluations of these hedging transactions until their expiration date, or until the date of the statement of financial position, as the case may be, totaled approximately USD 91.5 million in 2020 and were recorded to the financing expenses section.

Additionally, some of the framework agreements with hedging providers include terms and conditions that require the Company to deposit collateral (interest-bearing monetary deposit) when the fair value of hedging transactions exceeds a threshold specified in the framework agreement. The amount of collateral that the Company was demanded to deposit for jet fuel hedging transactions was approximately USD 7 million as of December 31, 2020.

The Company has not entered into new hedging transactions since the outbreak of the crisis. The hedging volumes for 2021 that were described above are as a result of hedging transactions into which the Company had entered on the eve of the crisis.

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

Note 19 – Derivative financial instruments and hedge accounting (continued)

D. Jet fuel derivatives: (continued)

(3) Quantitative effect of jet fuel hedges on the financial statements

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. The fair value of the jet fuel and crude oil hedging transactions was determined by use of accepted forward rate curves (level 2-quoted prices and prices that can be anticipated).

	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 in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
For the year ending on December 31, 2020					
Jet fuel derivatives:					
Jet fuel derivatives balance on January 1, 2020		174			2,066
Revaluation of transactions designated as hedging instruments for accounting purposes	–	(130,571)	(130,571)	–	(130,571)
Payment of transactions designated as hedging instruments for accounting purposes	(15,072)	15,072	–	(15,072)	15,072
Revaluation of transactions not recognized as effective hedges, charged to the profit and loss statement	5,983	–	5,983	–	5,983
Transfer to profit and loss due to ineffectiveness	(96,288)	96,288	–	–	–
Payment of transactions not recognized as effective	–	–	–	(83,347)	83,347
Expired derivative premium expense	(1,713)	1,713	–	–	–
Total changes in jet fuel derivatives	(107,090)	(17,498)	(124,588)	(98,419)	(26,169)
Balance of jet fuel derivatives as of December 31, 2020		(17,324)			(24,103)
Potential effect of a 15% increase (decrease) in jet fuel price on fair value of derivatives as of the end of the year (USD in millions)	–	(16.0)/14.5	(16.0)/14.5	–	(16.0)/14.5

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

Note 19 – Derivative financial instruments and hedge accounting (continued)

D. Jet fuel derivatives: (continued)

(3) Quantitative effect of jet fuel hedges on the financial statements (continued)

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

	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 in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
For the year ending on December 31, 2019					
Jet fuel derivatives:					
Balance of jet fuel derivatives as of January 1, 2019		(30,465)			(29,782)
Revaluation of transactions designated as hedging instruments for accounting purposes	–	32,363	32,363	–	32,363
Proceeds in respect of transactions designated as hedging instruments for accounting purposes	2,919	(2,919)	–	2,919	(2,919)
Loss on premiums due to expiry of derivatives designated as hedging instruments	(1,195)	1,195	–	–	–
Payment of premiums for hedging instruments	–	–	–	(2,404)	2,404
Total changes in jet fuel derivatives	1,724	30,639	32,363	515	31,848
Balance of jet fuel derivatives as of December 31, 2019		174			2,066
Potential effect of a 15% increase (decrease) in jet fuel price on fair value of derivatives as of the end of the year (USD in millions)	–	(30.7)/33.5	(30.7)/33.5	–	(30.7)/33.5

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

Note 19 – Derivative financial instruments and hedge accounting (continued)

E. Currency risk:

(1) Currency risk with respect to Company expenses and liabilities in NIS

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

The Company also has balance sheet exposure to weakening of the USD against the NIS and against other currencies, with respect to the excess financial liabilities over the financial assets (mainly due to liabilities for employees' benefits, see Note 15 as well as real estate lease liabilities in Israel) denominated in currencies other than the USD (mostly NIS). Thus, a 10% decline in the exchange rate would lead to an expense of USD 18.8 million, due to the revaluation of balances in the statement of financial position. From time to time the Company reviews the need to use derivative instruments to reduce currency risk exposure.

According to its policy, the Company hedges up to 75% of its estimated cash flow exposure to the NIS for the 12 months ahead. Additionally, the Company revised its hedging policy, by determining minimum hedging ratios for the estimated cash flow exposure to the NIS as follows: 40% for the next 3 months, 30% for months 4-6 and 15% for the months 7-9, on a monthly basis.

As of December 31, 2020, the Company has not hedged the cash flows exposure anticipated for the NIS in 2021, inter alia due to uncertainty regarding the rate of return of employees and wage payments in 2021. The deviation from the minimum requirement was reported to the Company's Market Risks Management Committee and to the Board of Directors.

(2) Currency risk due to loans taken in Japanese yen

The Company has a number of loans in which part of its financial debt is denominated in Japanese yen. The total of the denominated debt as of December 31, 2020 totals approximately USD 120 million. The Company carried out a transaction for the exchange of cash flows in order to fix the rate of the yen, for a debt of approximately USD 31 million (as of December 31, 2020) out of the above amount. Accordingly, a decrease of 10% in the exchange rate would have caused an expense of approximately USD 9 million due to the revaluation of the non-hedged financial debt.

(3) Quantitative effect of the derivatives on the financial statements

Below is the effect of the Company's NIS-USD derivatives on the profit and loss, other comprehensive profit, equity and cash flows for 2020. The fair value of jet fuel hedging transactions as of the date of the statement of financial position was determined based on commonly used forward price curves (level 2 – quoted prices and observable prices).

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

Note 19 – Derivative financial instruments and hedge accounting (continued)

E. Currency risk: (continued)

	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 in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
For the year ended on December 31, 2020					
Exchange rate derivatives:					
Balances with foreign exchange rate derivatives as of January 1, 2020		(1,113)			(1,557)
Revaluation of transactions designated as hedging instruments for accounting purposes	–	(304)	(304)	–	(304)
Proceeds in respect of transactions designated as hedging instruments for accounting purposes	828	(828)	–	828	(828)
Revaluation of loan hedging transactions in JPY	1,573	(3,277)	(1,704)	–	(1,704)
Interest rate in respect of loan hedging transactions in JPY	(865)	–	(865)	–	(865)
Loss on premiums due to expiry of derivatives designated as hedging instruments	(102)	102	–	–	–
Total changes in foreign exchange rate derivatives	1,434	(4,307)	(2,873)	828	(3,701)
Balances with foreign exchange rate derivatives as of December 31, 2020		(5,420)			(5,258)
Potential effect of 10% decrease/ (increase) in the interest rate on the fair value of derivatives at the end of the year (in USD millions)	–	(3.5)/4.3	(3.5)/4.3	–	(3.5)/4.3

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

Note 19 – Derivative financial instruments and hedge accounting (continued)

E. Currency risk: (continued)

Below is the effect of the Company's NIS-USD derivatives on the profit and loss, other comprehensive profit, equity and cash flows for 2019.

	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 in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
For the year ended on December 31, 2019					
Exchange rate derivatives:					
Balances with foreign exchange rate derivatives as of January 1, 2019		(624)			(626)
Revaluation of transactions designated as hedging instruments for accounting purposes	–	6,574	6,574	–	6,574
Proceeds in respect of transactions designated as hedging instruments for accounting purposes	5,361	(5,361)	–	5,361	(5,361)
Revaluation of loan hedging transactions in JPY (see Note 13.B.3)	(95)	(2,143)	(2,238)	–	(2,238)
Interest rate in respect of loan hedging transactions in JPY (see note 13(b)3)	(451)	–	(451)	–	(451)
Cost of premiums in respect of the expiry of derivatives designated as hedges, which was recognized in profit and loss upon the expiry thereof	(441)	441	–	–	–
Payment of premiums for hedging instruments	–	–	–	(544)	544
Total changes in foreign exchange rate derivatives	4,374	(489)	3,885	4,817	(932)
Balances with respect to foreign exchange rate derivatives as of December 31, 2019		(1,113)			(1,558)
Potential effect of 10% decrease/ (increase) in the interest rate on the fair value of derivatives at the end of the year (in USD millions)	–	(9.4)/11.7	(9.4)/11.7	–	(9.4)/11.7

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

Note 19 – Derivative financial instruments and hedge accounting (continued)

F. Interest risk:

(1) Description and quantitative effect of the 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.

Pursuant to the Company's interest hedging policies, the Company hedges the cash flows exposure to the Libor interest rate (exposure derived from loans of the Company) in a scope of up to 50% of the overall scope of the exposure by means of interest hedge transaction or the taking of loans with fixed interest. Additionally, the hedging policies were defined so that the hedging outlook will be parallel to the length of life of the loan. During 2019 and the beginning of 2020 the Market Risks Management Committee approved a deviation from the scope of the maximum hedge defined in the policies, in the framework of an expectation for development of the financing portfolio in the framework of the 787 aircraft equipping program.

The amount of financing expenses recognized by the Company in 2020, without the effect of hedging, for loans at variable interest is approximately USD 24 million. Had the interest been variable by 50%, the expense would have increased by approximately USD 2.7 million, and after the effect of the hedge as specified hereafter, would have increased by approximately USD 0.8 million.

On the backdrop of the Corona crisis, a decline took place in the market interest rates. As a result, the negative fair value of the interest transactions as of December 31, 2020 totaled approximately USD 36.8 million. As part of the framework agreements vis-a-vis the hedgers, terms were determined by which the Company is required to deposit collateral with respect to the fair value of the interest derivatives, that totaled approximately USD 18.1 million as of December 31, 2020 (this amount also includes collateral against Japanese yen hedge transactions for one of the loans as explained in the currency risk section above).

Below is the impact of the Company's interest rate derivatives on the profit and loss, other comprehensive profit, equity and cash flows for 2019. The fair value of interest rate hedges as of the financial position statement date was determined using standard interest curves (Level 2).

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

Note 19 – Derivative financial instruments and hedge accounting (continued)

F. Interest risk (continued)

	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 in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
For the year ending on December 31, 2020:					
Interest rate derivatives:					
Balance of interest rate derivatives on January 1, 2020		(3,131)			(3,131)
Revaluation of transactions designated as hedging instruments for accounting purposes	–	(38,589)	(38,589)	–	(38,589)
Payment from transactions designated as hedging instruments for accounting purposes	(4,940)	4,940	–	(4,940)	4,940
Total changes in interest rate derivatives	(4,940)	(33,649)	(38,589)	(4,940)	(33,649)
Balance of interest rate derivatives on December 31, 2020		(36,780)			(36,780)
Potential effect of a 50% increase (decrease) in interest rate on fair value of derivatives as of the end of the year (USD in millions)	–	(3.8)/3.8	(3.8)/3.8	–	(3.8)/3.8
For the year ending on December 31, 2019:					
Interest rate derivatives:					
Balance of interest rate derivatives as of January 1, 2019		(679)			(679)
Revaluation of transactions designated as hedging instruments for accounting purposes	–	(1,259)	(1,259)	–	(1,259)
Proceeds in respect of transactions designated as hedging instruments for accounting purposes	1,193	(1,193)	–	1,193	(1,193)
Total changes in interest rate derivatives	1,193	(2,452)	(1,259)	1,193	(2,452)
Balance of interest rate derivatives as of December 31, 2019		(3,131)			(3,131)
Potential effect of a 50% increase (decrease) in interest rate on fair value of derivatives as of the end of the year (USD in millions)	–	(22.4)/21.0	(22.4)/21.0	–	(22.4)/21.0

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

Note 19 – Derivative financial instruments and hedge accounting (continued)

F. Interest risk (continued)

(2) Management if the change to the Libor interest

The Company's loans at variable interest are USD loans linked to the Libor USD interest. The balance of the loans as of the report date stood at approximately USD 1.2 billion for the years 2021-2030. Approximately USD 0.9 billion from this volume is at variable interest (of them-against which approximately USD 613 million there are IRS hedge transactions).

The world banking and financial system is expected to stop the use of Libor interest and to transition to use of SOFR interest. With regard to most currencies, the transition will occur by the end of 2021. As regards the USD, it was decided in December 2020 to extend the continuation of the publication of the Libor interest until the end of 2023. As of the report date, the Company does not know how to estimate the effect of the transition from Libor interest to SOFR interest and has not yet begun negotiations to assign the existing loan agreements and the existing hedging transactions.

G. Liquidity risk with respect to derivatives:

Following is detail of the amounts and payment dates with respect to derivatives in accordance with the forecasted market conditions as of December 31, 2020.

	YEAR 2021	YEAR 2022	YEAR 2023	YEAR 2024	The year 2025 onwards	Total
	USD in millions					
Jet fuel hedge transactions	24.1					24.1
Interest hedging transactions	9.2	8.2	7.3	6.4	17.1	48.2
Total payment for derivatives	33.3	8.2	7.3	6.4	17.1	72.3

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

Note 20 – Supplementary information on the statement of profit and loss

A. Operating income:

	For the year ending on December 31		
	2020	2019	2018
	USD in	USD in	USD in
	thousands	thousands	thousands
Revenue from passenger aircraft:			
Revenue from passengers in regular Company flights	314,440	1,887,876	1,835,361
Revenues from cargo transport in passenger aircraft (1)	164,378	97,417	102,461
Revenue from Sun D'or flights	8,000	93,225	97,161
Total revenue from passenger aircraft	486,818	2,078,518	2,034,983
Revenues from cargo transport in cargo aircraft (including in the framework of the Fifth Freedom)	99,833	35,018	42,774
Total revenue from passenger and cargo transport(*)	586,651	2,113,536	2,077,757
Other income (2)	36,424	64,461	64,236
	623,075	2,177,997	2,141,993

- (1) In 2020 these revenues included mostly revenues from cargo transport in designated flights in passenger aircraft.
- (2) Other revenue mainly include income from the sale of Duty-Free products, flight food services, maintenance services for other entities, passenger program membership fees, loading and unloading services, among others.

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

	For the year ending on December 31		
	2020	2019	2018
	USD in	USD in	USD in
	thousands	thousands	thousands
America	208,240	790,418	770,586
Europe	204,152	1,035,675	1,006,942
Asia and Africa	150,798	287,443	300,229
cargo transport in the framework of the Fifth Freedom (3)	23,461	–	–
Total revenue from passenger and cargo transport	586,651	2,113,536	2,077,757

- (3) Cargo transport by the Company, between two foreign nations.

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

Note 20 – Supplementary information on the statement of profit and loss (continued)

B. Operating expenses

	As of December 31		
	2020	2019	2018
	USD in	USD in	USD in
	thousands	thousands	thousands
Fuel	131,993	479,803	523,400
Payroll and related expenses	192,702	488,340	453,093
Airport fees and services	82,187	207,956	223,745
Aircraft maintenance, flight equipment and ground equipment	38,785	90,493	109,810
Air passage and aerial communications	28,569	85,284	90,255
Depreciation - owned equipment	111,546	139,443	117,459
Depreciation - Right-of-use asset	109,154	92,685	–
Leasing fees for planes and engines	34,284	45,399	144,818
Food and provisions	20,604	61,764	59,464
Air crew expenses	17,944	66,967	68,329
Security expenses less State participation (1)	2,221	4,303	4,434
Other operating expenses	30,414	71,166	49,063
Total	800,403	1,833,603	1,843,870

(1) Participation in security expenses-the participation rate of the State in the Company's security services is 97.5%. The validity of the agreement between the Company and the State of Israel that organizes the activities of the aviation security arrangement until July 31, 2021 or until signing a new agreement, whichever is sooner. It should be noted that the Minister of Finance is authorized to extend the agreement by five additional months until the end of 2021 for as long as the Company will continue to provide aviation security services to companies according to instructions and guidelines of the General Security Service.

C. Selling expenses:

	As of December 31		
	2020	2019	2018
	USD in	USD in	USD in
	thousands	thousands	thousands
Commissions to agents and credit card companies	22,458	94,794	108,793
Payroll and related expenses	21,465	50,448	51,808
Advertising and public relations	6,421	25,100	19,306
Expenses in respect of distribution systems	2,669	25,633	21,122
Other selling expenses	7,696	17,589	14,087
Total	60,709	213,564	215,116

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

Note 20 – Supplementary information on the statement of income (continued)

D. Administrative and general expenses:

	As of December 31		
	2020	2019	2018
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Payroll and related expenses	39,757	68,134	68,455
Professional services	13,044	7,484	10,803
Media	2,691	1,891	2,412
Rent and office maintenance	3,048	6,410	8,532
Insurance	6,369	2,410	1,805
Depreciation - owned equipment	16,813	15,590	13,925
Depreciation - Right-of-use asset	2,894	3,573	–
Others	17,380	33,347	26,529
Total	101,996	138,839	132,461

E. Other income, net:

	As of December, 31		
	2020	2019	2018
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Expenses with respect to employee retirement plans, net (see Note 15.I)	45,441	701	540
Capital gain from the disposal of fixed assets	(12,036)	(13,190)	(14,541)
Cancellation of provision for State claim (see Note 16B(19))	(9,557)	–	–
Capital loss from sale of Maman (see Note 9b)	2,858	–	–
Other (mostly grant for preservation of employees of subsidiary)	(2,439)	(9)	–
Total	24,267	(12,498)	(14,001)

F. Financing expenses:

	As of December 31		
	2020	2019	2018
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Non effective jet fuel hedging expenses	91,460	–	–
Interest on loans	44,299	37,673	29,770
Interest with respect to lease liabilities	48,654	43,630	–
Interest cost with respect to actuarial liabilities	2,344	1,890	1,867
Exchange rate differentials and other financing expenses	10,029	5,008	2,184
Total	196,786	88,201	33,821

* Retroactive implementation of accounting policies, see Note 15. A. (1)

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

Note 20 – Supplementary information on the statement of income (continued)

G. Financing income:

	As of December, 31		
	2020	2019	2018
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Interest on short-term bank deposits	613	2,746	3,007
Exchange rate differentials and other financing expenses	(282)	2,561	194
Total	331	5,307	3,201

Note 21 – Subsidiaries

A. Details on the companies owned by the Company

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

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

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

Due to the crisis, Sun D'or carried out actions to adjust its cash flows and operational expenses to the above volume of operations, including sending most of the staff to leave without pay, cancellation of wet lease agreements for three 737-800 aircraft, postponement of payments to suppliers, etc.

Commencing from October 2020 Sun D'or operates a number of flights to "green" destinations, such as Greece (Rhodes, Crete and Saloniki) and Africa (Seychelles, Uganda and Rwanda) as well as extraction flights to destinations in Eastern Europe.

(2) Tamam Aircraft Food Industries (Ben Gurion Airport) Ltd. ("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. 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 aircrafts 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 aircrafts ("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 aircraft 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 for the Company.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 21 – Subsidiaries (continued)

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

(2) Tamam Aircraft Food Industries (Ben Gurion Airport) Ltd. ("TAMAM"): (continued)

In December 2017, Tamam was notified by the Airport Authority that the government has given its approval for the budget, which was a suspensive condition for the commencement of activity, by virtue of the tender, and Tamam began designing and building the facility. Pursuant to the aforementioned agreement, Tamam is required to complete construction of the facility by end of 2020. Note that due to implications of the Corona Virus crisis on Company operations, the Company did not continue the process of constructing this facility, and this project has been put on hold. Tamam approached the Airports Authority with a request that upon the termination of the crisis, the parties will discuss continuation and there is no certainty that the project will be completed.

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

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

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

Superstar (a wholly-owned subsidiary of the Company), is a tourism wholesaler which markets tour packages to travel agents and individual travelers, and sells airline tickets on Company routes at reduced prices. Superstar has operations in other countries besides the UK. Due to the crisis, the Company's operations in 2020 were substantially limited.

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

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

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

Cockpit was established in 2016 by the Company to be its operating arm as an incubator for investment projects related to the aviation field, both in terms of financial support and in terms of collaboration with the Company for the promotion of the projects. The Company holds 80.9% of the Cockpit shares.

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

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

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

Note 21 – Subsidiaries (continued)

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), 1970, due to the negligibility of the added information.

The Company has agreements with investee companies as follows:

Company	Activity type	Scope of activity	
		For the year ending on December 31	
		2020	2019
		USD in thousands	USD in thousands
Sun D'or	Leasing aircrafts and provision of related services	4,343	82,558
Tamam	Purchase of food for Company flights from Ben Gurion Airport	6,838	31,402
Bornstein	Purchase of food for Company flights from New York	2,042	7,468
Superstar	Sale of airline tickets and land arrangements	745	6,386
Catit	Catering for employees and food services at the King David Lounge in Terminal 3	1,863	5,212

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

Note 22 – Transactions with interested and related parties

A. The Company's controlling shareholder:

Beginning from September 2020, Mr. Eli Zacharia Rosenberg, by means of Kanfei Nesharim Aviation Ltd. (hereafter: "Kanfei Nesharim"), is the Company's controlling shareholder. On October 2, 2020 the Company obtained the agreement of the holder of the special State share, to having Mr. Rosenberg acquire and hold, through Kanfei Nesharim, shares of the Company at a rate of 40% and more of the Company's issued share capital and at a rate that provides him and Kanfei Nesharim with control of the Company. As of December 31, 2020, Kanfei Nesharim holds approximately 42.88% of the Company's shares.

Until that date, the Company's controlling shareholder was Knafaim Holdings Ltd. (hereafter- "Knafaim") that was controlled by the Borovitz family and additional controlling shareholders. As of December 31, 2020, Knafaim holds 15.21% of Company shares. The following is a general description of the transactions with Kanfei Nesharim and companies in which the controlling shareholders of the Company at the time of the report, has have a personal interest, their characteristics and their scope:

On December 8, 2020, the Company's Board of Directors, after obtaining approval of the Audit Committee on December 6, 2020, approved the Company's entering into an agreement for receipt of a loan of USD 10 million ("the loan") from the controlling shareholder- Kanfei Nesharim Ltd., in the framework of an "eligible transaction" as per Regulation 1 (2) of the Companies Regulations ("Concessions for Interested Party Transactions") -2000. The principal conditions of the loan are as follows: (a) the amount of the loan: USD 10 million, non-interest bearing and unlinked to any index; (b) loan term: final repayment date of the loan stands at 30 days (or another term as to which the parties will agree in writing); (c) collateral: the loan repayment is unsecured by any collateral or liens vis-à-vis Kanfei Nesharim; (d) additional provisions: the loan agreement contains grounds for positioning for immediate repayment as is customary in agreements of this type. After the date of the statement of financial position, this loan was extended from time to time on January 14, 2021, January 28, 2021 and February 8, 2021.

During February 2021, the loan was repaid by the Company.

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

For group insurance agreement, see section B(2)(b) below.

B. Transactions with interested parties and other affiliates

(1) Transaction with a controlling shareholder:

- a) Group Board members and officers are covered by Board member and officer liability insurance, under a group insurance policy obtained by Knafaim for officers of Knafaim, subsidiaries and affiliates thereof, pursuant to a framework transaction approved by the annual and special General Meeting of Company shareholders on November 29, 2017 and in conformity with the Company's remuneration policy ("the Framework Transaction") for joint purchase of Board member and officer liability insurance policy in the Company and in subsidiaries thereof (including with respect to controlling shareholders of the Company serving as Board members and officers), as they may be from time to time, for an additional 3-year period from December 28, 2017 through December 27, 2020.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

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

B. Transactions with interested parties and other affiliates (continued)

1) Transactions with a controlling shareholder:

On August 11, 2019, the Audit and Remuneration Committee approved, and on August 13, 2019 the Company Board of Directors approved continued contracting, through Knafaim, with Menora Mivtachim Insurance Ltd., to renew the Board member and officer liability insurance policy, including Board members considered to be controlling shareholders of the Company, serving from time to time the Company, subsidiaries and affiliates thereof, for an additional period from August 1, 2019 through July 31, 2020, pursuant to the Framework Transaction. The liability limit in the insurance policy obtained is in conformity with terms and conditions of the Framework Transaction, at USD 100 (one hundred) million. In addition to the aforementioned liability limit, insured parties are eligible to reasonable legal expenses beyond the aforementioned liability limit, pursuant to the Insurance Contract Act, 1981.

On July 29, 2020, the General Assembly approved purchase of an insurance policy while deviating from the officers' compensation policies of the Company for 2020-2022. On August 2, 2020, the Company contracted with Clal Insurance Company Ltd, and additional foreign insurers for a directors and officers liability insurance policy, including directors and officers appointed by the controlling shareholders of the Company, who are serving and/or as they will serve from time to time in the Company, in the subsidiary companies and in the related companies of the Company, for a period of one year, starting from August 1, 2020 and until July 31, 2021. The limit of the liability under the insurance policy is in an amount of USD 80 million per case and a total for the annual insurance term.

On October 15, 2020 and October 19, 2020, the Company's Audit and Remuneration Committee and Board of Directors, respectively, approved the continuation of an undertaking by the Company in an insurance policy after, according to the terms of the insurance policy, the insurance coverage for the regular operations expired and was converted to Run Off coverage for the balance of the policy period, this starting from the date of occurrence of a "Transaction" as defined in the insurance policy, that included, among other things, transfer of control of the Company to a third party that is not the State, and after the insurers gave their agreement to continuation of the coverage in the policy for regular operations until the original expiration date, while waiving the realization of the stipulation of expiration of the policy due to a "Transaction", despite the transfer of control of the Company to Kanfei Nesharim and while preserving the retroactive date of 1.8.2020, as it existed in the insurance policy.

In the framework of administrative and general expenses for 2020, 2019 and 2018, expenses were included for directors' insurance of approximately USD 4,596 thousand, approximately USD 87 thousand and approximately USD 87 thousand, respectively. In addition, in light of the fact that in 2020, the Company paid approximately USD 9,497 thousand for directors' insurance for a period ended July 31, 2021, the Company recognized prepaid expenses for directors' insurance of approximately USD 5,540 thousand.

- b) On November 29, 2017, the annual and special General Meeting of Company shareholders approved the issue of letters of indemnification to Company Board members, who are the controlling shareholders of the Company for a three-year period as from December 29, 2017, as well as amendment of letters of indemnification to all Company officers .
- c) On December 11, 2018, Nimrod Borowitz, CPA ("Nimrod") was appointed VP, Strategy, Aircraft Procurement and Business Development.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

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

B. Transactions with interested parties and other affiliates (continued)

1) Transactions with a controlling shareholder (continued)

Nimrod is the son of Mr. David Borovitz (one of the controlling shareholders of Knafaim). Therefore, the undertaking was approved as a transaction in which Knafaim has a personal interest. On January 15, 2020, a special meeting of the Company's shareholders, after receiving the approvals of the Audit and Remuneration Committee and the Company's Board of Directors, approved Nimrod's terms of employment update, as detailed below: increase of his (gross) monthly salary to NIS 61 thousand (linked to the CPI) and revision of other terms of his employment, to be similar to those of other VPs at the Company, effective as from February 1, 2020. For the reduction of his salary (including limitation of the benefit of airline tickets) and a contraction of the position of Nimrod in light of the Corona crisis, see Note 1 to the financial statements. Mr. Nimrod Borovitz terminated his tenure as Deputy CEO for strategy, aircraft equipping and business development on November 26, 2020.

- d) Ms. Dganit Palti ("Dganit") has been serving as CFO of the Company since March 2014. Dganit's husband is a director in Knafaim, and there are business ties between a company owned by Mr. and Mrs. Palti and companies owned by Mrs. Tamar Moses-Borowitz, and the controlling shareholders of Knafaim. Therefore, this contracting was approved as a transaction in which a controlling shareholder has a personal interest, classified as a non-exceptional transaction. See Note 1 to the financial statements as to the reduction of salary (including limitation of the airline tickets benefit) of Dganit Lior in light of the Corona crisis. Ms. Dganit Lior terminated her tenure as CFO of the Company on November 30, 2020.
- e) On March 6, 2018, an extraordinary General Meeting of Company shareholders, after receiving approvals by the Audit and Remuneration Committee and by the Company Board of Directors, approved extension of the employment contract of Ms. Dalit Moses ("Dalit") by the Company for a 3-year period as from June 1, 2018 and revision of her terms of employment. Dalit is the wife of Mr. Arnon (Noni) Moses, brother of Ms. Tamar Moses Borowitz, one of the controlling owners of Knafaim. Therefore, the undertaking was approved as a transaction in which Knafaim has a personal interest. As of a date close to publication of the report, Dalit terminated her employment for the Company.
- f) On December 3, 2019, the General Meeting of Company Shareholders approved, in conjunction with approval of the Company's officer remuneration policy for 2020-2022, the remuneration for Company Board members for a further three-year period, including Board members who are controlling shareholders of the Company, except for the Chairperson of the Board of Directors, whose remuneration was specifically approved. Note that external and independent Board members are entitled to remuneration for attending meetings and to annual remuneration, as set forth in the remuneration policy, and are not entitled to benefits with regard to airline tickets. Note that for calculation of the benefit value of airline tickets as set forth above, the flight ticket value was calculated based on its value for tax purposes, based on customary Company tariffs. See Note 1 to the financial statements as to reduction of the directors' compensation in light of the Corona crisis as well as limitation of the airline tickets benefit.

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

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

B. Transactions with interested parties and other affiliates (continued)

1) Transactions with a controlling shareholder (continued):

- g) Entitlement of the retiring Chairperson of the Board of Directors, Professor Israel (Izzy) Borowitz, to airline tickets with the Company for himself and for family members thereof – Professor Israel (Izzy) Borowitz is one of the controlling shareholders of Knafaim. The transaction was approved by the Audit Committee, by the Company Board of Directors and by the General Meeting of Company shareholders held on December 30, 2008.

(2) Negligible transactions or non-exceptional transactions with previous controlling shareholder

Non-exceptional and non-negligible transactions with previous controlling shareholder:

- a) From time to time, the Company enters into aviation insurance agreements with insurers. As from 2006, soon after Knafaim became the controlling shareholder of the Company, Knafaim joined the Company's aviation insurance policy and the terms of contracting between the parties were covered by the aviation insurance agreement, which was renewed every three years ("Aviation Insurance Agreement"). Upon termination of the extension of this agreement (on November 25, 2017), a decision was made to revise the contracting of the Aviation Insurance Agreement, such that Global Leasing Knafaim Ltd. ("Global Leasing"), a public company controlled by Knafaim, would contract the Aviation Insurance Agreement with the Company of Knafaim and it was further decided to obtain separate insurance policies for the Company and for Global Leasing, rather than a single insurance policy as has been the case to date. On November 19, 2017 and on November 21, 2017, the Audit and Remuneration Committee and the Company Board of Directors, respectively, approved contracting by the Company with Global Leasing of an agreement for three years through November 25, 2020 ("the Revised Agreement"), at terms and conditions similar to those of the original agreement signed by the parties in July 2006 and extended from time to time. Pursuant to the agreement, Global Leasing pays to El Al an administrative fee for El Al's handling of the aforementioned insurance policies.

Approval of the Revised Agreement by the Audit and Remuneration Committee and by the Board of Directors is granted for a three-year period, and the Company may terminate this agreement upon occurrence of certain events, as set forth in the Revised Agreement. Moreover, either party has the right to terminate the agreement, for any reason and at its discretion, provided that the other party was notified 60 days in advance.

Pursuant to Section 117(1a) of the Corporate Act, 1999 ("the Corporate Act"), the Audit and Remuneration Committee has classified the agreement with Global Leasing as a "non-exceptional transaction", and has determined that it was contracted in the normal course of Company business, at market terms and may not materially impact the Company's earnings, assets or liabilities. The Company Board of Directors approved the agreement with Global Leasing and resolved that this agreement is in the Company's best interest.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

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

B. Transactions with interested parties and other affiliates (continued)

(2) Negligible transactions or non-exceptional transactions with previous controlling shareholder (continued)

- b) The Company Board of Directors approved contracting by the Company with Yedioth Aharonoth Group as follows: (1) Contracting the purchase of advertising space in various media owned by Yedioth Aharonoth Group (approved in December 2017); (2) Contracting the purchase of newspapers and magazines in Israel (approved in December 2019) and in New York (approved in December 2017, the contract ended at the end of the reporting year) from Yedioth Aharonoth Group, for distribution to passengers on Company flights; (3) Contracting the purchase of subscriptions to newspapers of Yedioth Aharonoth Group for Company managers (approved in November 2018); (4) Contracting with a third party provider of a platform for in-flight reading newspapers and magazines owned, inter alia, by Yedioth Aharonoth Group (approved in April 2019); (5) Contracting by Tour Air Israel Ltd. "Airtour") with website "Big Deal", owned by YNET (of Yedioth Aharonoth Group), whereby the website Big Deal would distribute for Airtour airline tickets, at similar terms to Airtour co-operations with other entities (approved in February 2018); (6) Contracting in order to sponsor the Calcalist Conference (approved in January 2020).

The undertakings with the Yedioth Aharonoth Group were classified as transactions as to which Knafaim has a personal interest since the Yedioth Aharonoth Group is controlled by the brother of Ms. Tamar Moses-Borovitz, of the controlling shareholders of Knafaim.

The Audit and Remuneration Committee has determined that these agreements are not exceptional transactions. The Company Board of Directors has reviewed these agreements and concluded that they are in the Company's best interest.

- c) (1) In April 2017, the Company Board of Directors approved the Company contracting with QAS Israel Ltd. ("QAS"), whereby the Company provides line maintenance services to airlines represented by QAS in Israel, and QAS provides such services to the Company as required. Knafaim owns 50% of the issued and paid-in share capital of QAS, and Mr. Shlomo Hanel, who is a Board member of the Company and Chairman of the Board of Directors of Knafaim, serves as Chairman of the Board of Directors of QAS. Therefore, the undertakings of the Company with QAS were classified as commitments in which Knafaim has a personal interest. The Audit and Remuneration Committee has determined that these agreements are not exceptional transactions and has approved these agreements. The Company Board of Directors has reviewed these agreements and concluded that they are in the Company's best interest.
- (2) In December 2019, the Board of Directors of the Company approved the extension of the Company's commitment with QAS to provide repair and maintenance services to various apparatus owned by QAS from January 1, 2020 through December 31, 2022 as per a price list agreed to between the parties, this after the Audit and Remuneration Committee determined that these commitments do not represent exceptional transactions and approved the above commitments. The Company Board of Directors has reviewed these agreements and concluded that they are in the Company's best interest.

Note that all the agreements listed above in section B2(a) through B2(c)(2) are not material relative to Company revenues and/or expenses, as the case may be. These agreements are included in financial data below.

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

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

B. Transactions with interested parties and other affiliates (continued)

(2) Negligible transactions or non-exceptional transactions with previous controlling shareholder (continued)

Non-exceptional negligible transactions with controlling shareholder

"Negligible transaction"

On March 18, 2014, the Company Board of Directors set the guidelines and rules for classification of a transaction by the Company, a subsidiary or an associate thereof, with an interested party therein as a "negligible transaction". These rules and guidelines are used by the Company to determine the extent of disclosure in the periodic report and in the prospectus (including in shelf proposal reports) as regards transactions by the Company, a corporation under its control, its subsidiary or associate, with a controlling shareholder or in which the controlling shareholder has a personal interest in its approval as defined in Article 22 of the Securities Regulations (Periodic and Immediate Reports), 5730-1970 and Article 54 of the Securities Regulations (Prospectus Details and Prospectus Draft – Structure and Form), 5729-1969 ("Prospectus Details Regulations") (the types of transactions set in the Financial Statements Regulations, the Periodic Report Regulations and the Prospectus Details Regulations denoted above, shall be called "Transactions with Interested Parties").

Accordingly, the Board of Directors has determined that in absence of special qualitative considerations arising from all circumstances of the matter, an Interested Party Transaction conducted in the normal course of Company business, at market terms and with no material effect on the Company, would be considered a "negligible transaction" if all of the following conditions are met:

- A. The annual contract value (per calendar year) stated therein is up to NIS 1 million. Should the Company not own all of the rights and obligations in the transaction, the transaction shall be evaluated pro-rata to the Company's share of the transaction.
- B. The Company is not required to issue an immediate report of the transaction pursuant to the Periodic and Immediate Reports regulations, or to any other law.
- C. The transaction does not concern terms of office and employment of an interested party or relative thereof (as defined in the Corporate Act, 1999, hereinafter: "the Corporate Act").
In general, any interested party transaction would be separately reviewed for classification as a negligible transaction, based on the relevant benchmarks on the Company's most recent audited consolidated annual financial statements. Relevant benchmarks for review of transactions include the following: (1) Total sales subject of the interested party transaction; (2) Total cost of sales subject of the interested party transaction; (3) Total assets subject of the interested party transaction; (4) Total liabilities subject of the interested party transaction; or (5) Total expenses or consideration subject of the interested party transaction.

In cases where, at the Company's discretion, all of the aforementioned benchmarks are not relevant for review of negligibility of the interested party transaction, the transaction would be deemed negligible in conformity with another relevant benchmark to be determined by the Company, provided that the relevant benchmark calculated for the transaction would not exceed NIS 1 million per calendar year.

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

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

B. Transactions with interested parties and other affiliates (continued)

(2) Negligible transactions or non-exceptional transactions with previous controlling shareholder (continued)

Notwithstanding the foregoing, separate transactions that are part of the same contracting or continuous transactions or highly similar recurring transactions, shall be reviewed as a single transaction for each calendar year, in order to review its classification as a negligible transaction, and in such cases, the aggregate contract value per calendar year shall not exceed NIS 1 million.

In the reported period and through submission of this report, the Company had transactions with entities in which controlling shareholders of the Company have a personal interest and which constitute negligible transactions, of the following types and features:

Contracting for transportation of cargo (newspapers) from Ben Gurion Airport to Kennedy Airport in New York; provision of flight ticket benefits to Yedioth Aharonoth in conformity with a business customer agreement; obtaining advertising services regarding billboard advertising; providing and obtaining transportation services for passengers to/from aircraft; co-operation in mutual hosting of VIP customers of the Company at the Dan lounge and VIP customers of foreign companies at the lounge operated by the Company in Ben Gurion Airport; flight ticket discounts in conformity with a business customer agreement; control over the Company website; sponsorship of conferences; provision of various food services by the subsidiary, Tamam; and provision of Ground Equipment Maintenance Services to QAS.

The aforementioned contracts were approved by the Board of Directors as "negligible transactions", after they were classified by the Audit and Remuneration Committee as non-exceptional transactions, in conformity with the aforementioned benchmarks.

(3) Transactions with interested parties:

a) Non-exceptional transactions with interested parties:

The Company has contracts in which interested parties in the Company have a personal interest and which are non-exceptional, as set forth below. Note that all of these contracts are not material relative to Company revenues and/or expenses, and that they are included in financial data below. Providing legal advice; provision of flight ticket benefits in conformity with a business customer agreement; leasing of office space; and provision of various food services by the subsidiary, Tamam.

The Company has a non-material contract with Harel Insurance, regarding dental insurance for Company employees, which is not included in the financial data. Moreover, the Company has contracts with Harel Insurance with regard to insurance as listed below, which are included in the financial data: Elementary insurance for the Company; insurance for construction of Tamam facility; employer liability and professional liability insurance; overseas travel insurance for business travel by Company employees; and healthcare insurance for Company employees stationed overseas and their family members.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

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

B. Transactions with interested parties and other affiliates (continued)

(3) Transactions with interested parties (continued)

b) Contracts with interested parties pursuant to holdings:

Note that the Company has contracts with interested parties pursuant to holdings only, of non-material scope, including: (1) contracts with HaPhoenix Group for healthcare insurance for Company employees, which are not included in the financial data.

(2) communication with Mr. Pinhas Ginzburg (hereinafter: "Ginzburg") or anyone on his behalf (including corporations under his control) as detailed below: (1) connections with Y. Hilel (travel agency owned by Mr. Ginzburg and relatives thereof) for purchase of airline tickets for Company flights and for flights marketed by Sun d'Or and for leasing charter flights marketed by Sun d'Or; (3) contracts to purchase airline tickets and for provision of outsourcing services by Airtour (in which Ginzburg is a shareholder and Board member), for bookings and provision of ground services; and (4) contracts regarding transport of passengers and cargo, including code sharing and inter-line agreements, and purchase of airline tickets from Thai Airways ("Thai"), which Mr. Ginzburg represents as their general sales agent in Israel. These agreements are included in financial data below.

C. Services agreement with Chairman of the Company Board of Directors:

Mr. David Brodet serves as Chairman of the Board of the Company beginning from October 20, 2020. On March 9 the Company summoned a General Assembly to approve the terms of his service and employment.

Services agreement with the former Chairman of the Company Board of Directors:

On June 1, 2017, Mr. Eli Defes assumed the position as Chairman of the Company Board of Directors. On June 28, 2017, the General Meeting of Company shareholders resolved to approve the terms of office of Defes as Executive Chairman of the Company Board of Directors. Mr. Defes provides chairman services to the Company equivalent to a 70% part-time position (130 management hours a month). The validity of the agreement between the Company and Mr. Defes began from June 1, 2017 ("the management agreement"). On August 16, 2020, Mr. Defes terminated his tenure and pursuant to approval of the Company's Audit Committee and Board of Directors, the undertaking with him ended after 3 months of prior notice on November 15, 2020. 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. See Note 1 to the financial statements as to the reduction of the salary of Mr. Defes (including limitation of the airline tickets benefit) due to the Corona crisis. In addition, Mr. Defes was entitled to a car with a purchase cost not to exceed NIS 300,000. The Company also bears all operating and maintenance costs of the car (including tax gross-up of the usage value up to NIS 6,000 per month).

In addition, Mr. Defes is entitled to an annual bonus of no more than 63% of the annual bonus paid to the Company's CEO, as shall be from time to time and which, in any case, shall not exceed NIS 1.89 million, all in accordance with the Company's remuneration policy, as shall be from time to time, which includes threshold terms for receipt of the bonus, long-term deferred bonus, as well as reduction of the bonus amount by the Company 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").

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the consolidated financial statements

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

C. Services agreement with Chairman of the Company Board of Directors (continued)

For 2017-2020, Mr. Defes was not entitled to an annual bonus. Mr. Defes was entitled to benefits in the form of Company airline tickets, for him and his family, under the terms set forth in the management agreement. Moreover, should Mr. Defes complete 3 years in office as Chairman of the Company Board of Directors, he would be entitled to benefits in the form of airline tickets for him and for his family members, for five years after his retirement.

D. Employment contract with the Company's CEO

Mr. Avigal Soreq serves as CEO of the Company commencing from January 22, 2021. On March 9 the Company summoned a General Assembly to approve the terms of his service and employment.

Contracting with Mr. Gonen Usishkin ("Gonen") as former Company CEO:

As from February 15, 2018, Gonen served as Company CEO, after the Company Board of Directors approved his appointment on January 8, 2018. Gonen has served the Company in various role since 2004; from January 2017 through his start date in office as CEO, he served as VP, Trade and Aviation Relations. Mr. Usishkin terminated his tenure as General Manager of the Company on January 21, 2021.

On March 6, 2018, the General Meeting of Company shareholders approved Gonen's terms of office and employment as Company CEO. ("Employment agreement "). Mr. Usishkin had been entitled to total monthly salary of NIS 120,000 gross ("base salary"). The Base Salary is linked to the Consumer Price Index. See Note 1 to the financial statements as to the reduction of the salary of Mr. Usishkin (including limitation of the airline tickets benefit) due to the Corona crisis. Gonen was entitled to an annual bonus equal to 2% of the Company's annual earnings (before tax), capped at NIS 3 million, in conformity with terms and conditions, restrictions and provisions set forth, now or in future, in the remuneration policy, as it may be from time to time, including provisions with regard to minimum conditions for bonus eligibility, long-term deferred compensation and with regard to reduction of the bonus amount by the Company Board of Directors. Also note that pursuant to the remuneration policy, in any year when no bonuses were distributed for any reason whatsoever (including if the minimum conditions for bonus distribution, as set forth in the remuneration policy ("Minimum Conditions") have not been fulfilled, the Audit and Remuneration Committee and the Company Board of Directors may resolve, at their discretion, to pay Gonen a special bonus of up to 3 months' Base Salary (as it was in the year for which the special bonus is paid). The Audit and Remuneration Committee and the Company Board of Directors may resolve to pay Gonen a special bonus even in a year in which the Minimum Conditions were fulfilled, provided that in total, the annual bonus and special bonus would not exceed NIS 3 million. Mr. Usishkin had not been entitled to an annual bonus for the years 2018-2020.

Mr. Usishkin is entitled to social benefits, such as contributions to retirement insurance or pension fund, disability insurance and study fund, as customary for senior Company officers, as well as to payment of the value of car maintenance (including tax gross-up). Furthermore, Mr. Usishkin had been entitled to reimbursement of travel accommodation expenses in and outside of Israel as per the Company's procedures and inconformity to rates and amounts applying in the Company from time to time.

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

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

D. Employment contract with the Company's CEO (continued)

Contracting with Mr. Gonen Usishkin ("Gonen") as former Company CEO (continued)

Mr. Usishkin and his family members were entitled to benefits in the form of airline tickets during his employment by the Company, as set forth in the employment agreement. Mr. Usishkin is entitled to airline tickets at the terms for a retiring Deputy CEO (as he had been entitled on the eve of his appointment as CEO), as is customary in the Company.

Gonen is entitled to paid leave, sick leave and vacation pay as follows: (a) For each full year of service with the Company (including any notice period), Gonen was entitled to 22 days' paid leave, which may be accumulated during his term in office with no limitations; (b) The Company would pay Gonen for up to 30 days' sick leave for each year of service with the Company, which may be accumulated with no limitations nor caps sick pay (Base Salary and other amounts and benefits to which he would have been entitled had he worked for the Company during the sick leave period), which may not be redeemed for cash payment; (c) For each full year of service with the Company, Gonen would be entitled to 14 days of vacation pay, at the rate customary at the Company. Note that the employment agreement stipulates that provisions of this agreement shall not derogate from any rights accrued by Gonen since his start date with the Company (April 19, 2004) through the effective start date of the agreement. Nevertheless, and in conformity with the foregoing, upon termination of Gonen's service with the Company, he would be entitled to redeem in cash the accrued balance of paid leave with respect to his service with the Company prior to being appointed CEO (72 days); the redeemable value of each such paid leave day would be based on his most recent salary as VP, prior to being appointed CEO.

E. Expenses for compensation of key managerial personnel:

	For the year ended on December 31		
	2020	2019	2018
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Short term benefits	4,102	4,709	5,738
Post-employment benefits	158	102	126
Total	4,260	4,811	5,864

See Note 1.B. as to the reduction of the salary of key managerial personnel due to the Corona crisis, above.

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

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

F. Benefits provided to interested parties:

	For the year ended on December 31		
	2020	2019	2018
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Services of the Board Chairman and management fees to interested parties employed by the Company	220	276	273
Number of beneficiaries	1	1	1
Remuneration for Board member not employed by the Company	479	368	441
Number of persons to which the benefit applies (*)	17	9	9

(*) In 2020 a number of directors terminated their tenure in the Company, and were replaced by other directors.

G. Balances with interested parties and affiliates

	As of December 31	
	2020	2019
	USD in thousands	USD in thousands
Interested parties / other related parties		
Under Current Assets:		
Trade receivables:		
Related party – associate	–	445
Related party and interested affiliates	–	449
	–	895
Total highest debit balance during account period	147	3,703

	As of December 31	
	2020	2019
	USD in thousands	USD in thousands
Under Current Liabilities:		
Interested party	1	62
Current liabilities in respect to employee benefits:		
Interested party	340	244
Non-current severance pay liabilities:		
Interested party	448	530

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

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

G. Transactions with interested parties and affiliates:

	For the year ended on December 31		
	2020	2019	2018
	USD in thousands	USD in thousands	USD in thousands
Interested parties /related parties:			
Income from interested and related parties:			
Airline tickets (1)	215	22,319	29,945
Cargo shipment (1)	17	310	641
Other revenue	496	1,314	1,172
Operating expenses	92	1,028	2,503
 Selling expenses:			
Mostly commissions and marketing fee to interested parties	1	1,728	1,951
Advertising services from interested parties	17	241	247
Administrative and general expenses:	6,431	2,810	2,300

- (1) Note that the amount shown in this table includes, for the sake of caution, the total turnover values for transactions for which commissions are payable at different rates to related affiliates or to the Company, as the case may be.

פרק ב

דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוח תקופתי לשנת 2020

כללי

הננו מתכבדים להגיש את דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד לשנת 2020. אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ פועלת בעיקר בתחום הובלה 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. הסביבה העסקית, במסגרתה פועלת החברה, הינה ענף התעופה האזרחית והבינלאומית והתיירות לישראל וממנה, המאופיין בשגרה בעונתיות וברמת תחרות גבוהה, המחריפה בתקופות של עודף קיבולת, וברגישות גבוהה למצב הכלכלי, המדיני והביטחוני בישראל ובעולם. בשנת 2020, מתמודדת החברה עם משבר חסר תקדים בענף התעופה, עד לכדי הפסקה כמעט מוחלטת של פעילותה, הנובע מהתפרצות נגיף "הקורונה" (COVID-19), כמפורט להלן.

דבר הדירקטוריון וההנהלה לגבי תכניות החברה בטווח הקצר והבינוני אגב השלכות המשבר וההתמודדות איתן

בשנת 2020, מתמודדת תעשיית התעופה האזרחית ובכלל זה החברה, עם המשבר הגדול ביותר אשר פקד את הענף למעשה מאז היווסדו. על פי הערכות ארגון הגג של חברות התעופה IATA, גרם המשבר לאובדן הכנסות מצרפי בענף בשנת 2020 בהיקף של כ-510 מיליארד דולר, ולהפסדים מצטברים של כ-118 מיליארד דולר. הארגון אף צופה התאוששות חלקית בלבד בשנת 2021 וחזרה לפעילות בהיקפים של טרום המשבר בשנת 2024.

המשבר הביא להשפעות פיננסיות, תפעוליות ומסחריות כבדות משקל על החברה, כמפורט בסעיף א. להלן. בימים אלו, בימים אלה נערכת החברה לקראת תכנית אסטרטגית להתמודדות עם השלכות המשבר ועם השוק המשתנה.

דוח דירקטוריון זה סוקר, בין היתר, את השלכות המשבר על התוצאות הכספיות ומצבה הכספי של החברה. טרם הסקירה, ברצון הדירקטוריון והנהלת החברה לציין מספר דגשים בקשר עם תכניות החברה בטווח הקצר והבינוני, אשר צפויים להיות משולבים בתכנית האסטרטגית כאמור.

התחום הפיננסי:

החברה שמה לה למטרה, בשנת 2021, בהתאם לתכנית העסקית, להגיע לאיזון תזרימי, בואכה שנת 2022 בה צופה החברה לחזור לפעילות בהיקף שניב לה תזרים מזומנים חיובי. על מנת לעמוד בהתחייבויות החברה לשנת 2021, מבצעת החברה מספר פעולות להגדלת יתרונות המזומנים שלה וביניהן, חתימה על ההסכם עם מדינת ישראל (כאמור בביאור 1.ב לדוחות הכספיים), גיוס הון נוסף בהיקף של כ-105 מיליון דולר (מעבר לגיוס ההון כתוצאה מהנפקת אופציות כאמור בביאור 1.ב לדוחות הכספיים בסך של כ-77 מיליון דולר) וזאת בנוסף לפעולות פיננסיות נוספות כגון רה-ארגון של תשלומי הלוואות וחכירות. כמו כן, נערכת החברה לקראת חזרה מדורגת של הפעילות באופן שייאפשר לה, בשנת 2021, ביחד עם מקורות המימון כאמור, להגיע לאיזון תזרימי.

תחום התייעלות וחסכון:

בטווח המיידי, צמצמה החברה למינימום האפשרי את הוצאות השכר וההוצאות התפעוליות של החברה. בין היתר, הוציאה החברה עובדים נוספים לחל"ת במהלך חודש פברואר 2021 כחלק ממענה לסגירת נתב"ג ונערכת להחזרה הדרגתית בהתאם לפתיחת השמיים, וזאת על מנת להתאים ככל שניתן את מבנה ההוצאות להכנסות. במהלך 2020, כמתואר בביאור 15.ט לדוחות הכספיים, חתמה החברה על הסכמי התייעלות עם מגזרי העובדים השונים בחברה, אשר יאפשרו לה גמישות תפעולית הכרחית בתקופת ההתאוששות. בנוסף לכך, הפחתות השכר והפחתות כוח האדם הצפויים במסגרת ההסכמים, יאפשרו לחברה לחסוך בעלויות השכר גם בעת חזרה לפעילות בהיקפים משמעותיים יותר, לרבות חיסכון פרמננטי ארוך טווח, לכשתשוב החברה לפעילות מלאה.

בנוסף לכך ובהתאם לתכנית העסקית, צופה החברה התייעלות בהוצאות שאינן בשכר, בהיקף של עשרות מיליוני דולר אשר יושג, בין היתר, על ידי שינויים בתהליכי העבודה, חיסכון בתשומות עודפות ומיקסום המשאבים הקיימים של החברה, וכל זאת על מנת שהחיסכון כאמור יהיה מנת חלקה של החברה גם בעת שהיקף הפעילות יחזור לפעילות מלאה.

התחום התפעולי:

בתחום התפעולי, פועלת החברה על מנת ליצור שגרת טיסות התואמת את דרישות הרגולטורים השונים בתקופת ההתאוששות, בעיקר בכל הקשור לנושא בריאות הנוסעים ומגבלות התנועה, באופן אשר יאפשר למקסם את יכולת הייצור של החברה בהינתן אותן מגבלות. לשם כך, בוחנת החברה בימים אלו מתווים שונים להפעלת טיסותיה, לרבות פעילויות טרום הטיסה, וכל זאת כדי לאפשר את קיומן של טיסות העומדות בכללי הרגולציה תוך מיקסום נפח התנועה האפשרי הנגזר מאותן מגבלות בנתב"ג.

התחום המסחרי:

לאור המשבר אשר הביא לשינויים משמעותיים במבנה השוק, בטווח הקצר בפרט, בו הפעילות הצפויה היא מצומצמת יחסית, נדרשת החברה לבצע התאמות ברשת הנתבים שלה. לאור זאת, פועלת החברה בימים אלו על מנת להתאים את רשת הנתבים שלה ליעדים הרלוונטיים ולהתרכז ביעדי הליבה ובקהל היעד של החברה. כמו כן, בוחנת החברה בימים אלו דרכים להרחבת היריעה מהשימוש במוטג העל שלה בקרב ישראלים ובעלי זיקה למדינת ישראל ברחבי העולם, "אל על", בין היתר לתחומים המשיקים לתחום הפעילות של החברה כגון תיירות ומלונאות, וזאת על מנת למקסם את ההכנסות של החברה וכן לגוון את מקורות הכנסותיה. בהקשר זה, פועלת החברה לקראת הכנתה של הצעת ערך חדשה לחברי מועדון הנוסע המתמיד, אותו רואה החברה כמקור הכנסות חשוב וכמנוע צמיחה עיקרי.

...

בהסתמך על שוק התעופה הישראלי החזק אשר הראה יכולות התאוששות מרשימות במשברים קודמים, יחד עם יישום הצעדים הפיננסיים המפורטים לעיל, ההתייעלות חסרת התקדים הצפויה בעלויות החברה, היות החברה המוביל הלאומי של ישראל ומוטג אייקוני בקרב לקוחותיה ומועדון הלקוחות החזק של החברה, כל אלה, יאפשרו לחברה לעמוד בהתחייבויותיה לשנת 2021, ועם ההתאוששות בשווקים בכלל ובשוק התעופה בפרט, לצאת לדרך חדשה ולחזור לפסים של רווחיות.

המידע המפורט לעיל מהווה מידע צופה פני עתיד, כמשמעו בחוק ניירות ערך. מידע צופה פני עתיד כאמור אינו מהווה עובדה מוכחת, והוא מבוסס, בין היתר, על תחזיות, הערכות ואומדנים של החברה במועד פרסום דוח זה, אשר התממשותם אינה וודאית ואינה בשליטת החברה. אין וודאות כי החברה תצליח ליישם את צעדי ההתייעלות הצפויים, כי השווקים הרלוונטיים ופעילות החברה יתאוששו כמצופה, או כי תוצאות החברה יאפשרו לה לעמוד בהתחייבויותיה לשנת 2021. מידע זה מבוסס, בין היתר, על תחזיות, הערכות ואומדנים של החברה במועד פרסום דוח זה, אשר התממשותם אינה וודאית ואינה בשליטת החברה. אי התממשותו, או התממשותו באופן שונה (ואף שונה מהותית) מהצפוי 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.

א. הסברי הדירקטוריון למצב עסקי התאגיד

משבר ה"קורונה"

בסוף שנת 2019 החלה התפרצות של נגיף ה"קורונה" (COVID-19) אשר התפשט והתפרץ לרחבי העולם, לרבות למדינות אסיה, אירופה וארצות הברית. התפרצות הנגיף הוכרזה בסוף חודש ינואר 2020 כמצב חירום בריאות עולמי, כאשר ביום 11 במרץ 2020 סווגה ההתפרצות כמגיפה עולמית. לאור התפשטות המגיפה, החלו מדינות רבות בעולם בנקיטת צעדים ואיסורים שונים בניסיון למנוע את המשך התפשטותה ובכלל זה חובת בידוד, הטלת איסור על יציאה מאזורים מסוימים, מניעת התקהלויות ואירועים, כאשר אחד הצעדים הבולטים שננקטו היה סגירת קווי טיסה והגבלת המעבר למדינות אחרות ו/או כניסת אזרחים זרים לשטחיהן, עד כדי איסור מוחלט לעתים וכן חובת בידוד על נוסעים המגיעים מחוץ למדינה. לענין השפעות המשבר על התוצאות העסקיות ועל מצבה הכספי של החברה, וכן לדרכי ההתמודדות עם המשבר לרבות גיוסי הון וחוב ביאור 1. ב לדוחות הכספיים.

א.1 נתונים עיקריים

נתונים עיקריים לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר (במיליוני דולר)			
	2019	2020	שינוי
הכנסות מהפעלה	2,178	623	(71%)
הוצאות הפעלה	1,834	800	(56%)
רווח (הפסד) גולמי	344	(177)	
EBITDAR מותאם ¹	290	(64)	
הפסד לפני מסים על ההכנסה	(77)	(562)	
הפסד לתקופה	(60)	(531)	

¹ EBITDAR מותאם הינו בניטרול הוצאות (הכנסות) אחרות, נטו, אשר הסתכמו בדוח על הרווח והפסד לשנת 2020 בסך של כ-24 מיליון דולר. לפרטים ראו ביאורים 16 ב(19) ו-15 ט לדוחות הכספיים. נתוני שנת 2019 הותאמו באופן עקבי.

2. סקירת ההתפתחות בסביבה העסקית ומדדים תפעוליים

2.1 סקירת הסביבה העסקית בה פועלת החברה

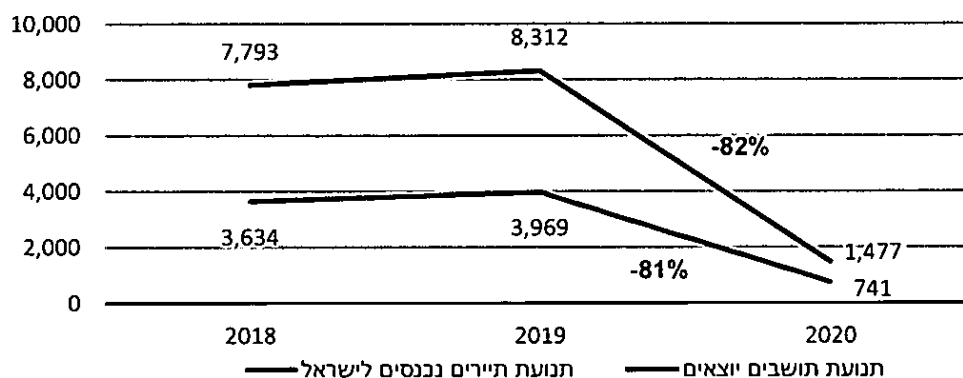
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר

תנועה בנתב"ג:

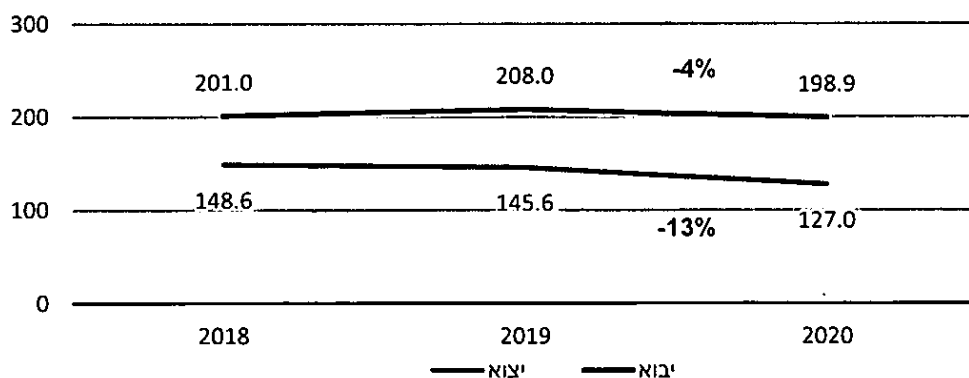
התרשימים שלהלן מתארים את ההתפתחות התנועה של נוסעים בנתב"ג, בחלוקה בין תושבים יוצאים ותיירות נכנסת, ושל תנועת המטענים בחלוקה בין יצוא ויבוא. בשנת 2020, בצל משבר הקורונה ומגבלות התנועה המפורטות לעיל, חל קיטון דרסטי של כ- 81% בתנועת התיירות הנכנסת ושל כ- 82% בתנועת התושבים היוצאים לעומת שנת 2019. הקיטון בתיירות הנכנסת החל בחודש מרץ שבו היתה ירידה חדה של כ- 80% בהשוואה לחודש מרץ אשתקד והמשיך עם עצירה כמעט מוחלטת של תנועת הנוסעים החל מהרבעון השני ועד סוף השנה. בתנועת התושבים היוצאים החלה ירידה קלה כבר בחודש פברואר של כ- 2% ואילו בחודש מרץ התנועה ירדה בכ- 82%. החל מהרבעון השני, תנועת התושבים היוצאים נעצרה כמעט לחלוטין.

בתנועת המטענים חל קיטון של כ- 4% ביבוא וכ- 13% בייצוא. מגמה זו הושפעה גם מקיטון משמעותי בהיצע, בשל צמצום קיבולת המטענים בטיסות הנוסעים הסדירות אשר נעצרו כמעט לחלוטין החל מהרבעון השני. יחד עם זאת, היקף ההכנסות מהטסת מטענים עלה בשנת 2020 ביחס לרמתו ב-2019 בשל עליה בתשואה לטון-ק"מ כמפורט להלן.

תנועת התיירות הנכנסת לישראל והתושבים היוצאים (באלפים)²



היבוא ויצוא של מטענים דרך האוויר לישראל וממנה (באלפי טונות)³



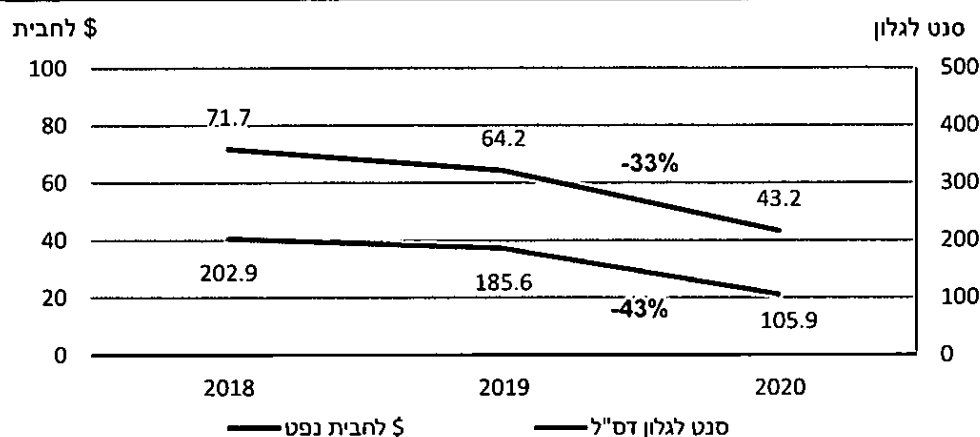
² המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה

³ המקור: רשות שדות התעופה

דלק סילוני:

בשנת 2020 חלה ירידה חדה במחירי הדלק הסילוני ("דס"ל") לעומת שנת 2019, של 33% במחיר חבית נפט גולמי ו- 43% במחיר הדס"ל. הירידה החדה החלה לקראת סוף חודש פברואר והמשיכה ביתר שאת במהלך חודש מרץ וברבעון השני בשנת 2020. החל מאמצע הרבעון השני ובהמשך השנה חל שינוי מגמה והתאוששות במחירי הדס"ל. עקב הירידה המשמעותית בהיקף הפעילות, החברה לא נהנתה במהלך שנת 2020 ממרבית הירידה במחירי הדס"ל, כמפורט בסעיף א.3. להלן. לעניין התפתחות מחירי הדס"ל לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, ראו פרק ה' להלן.

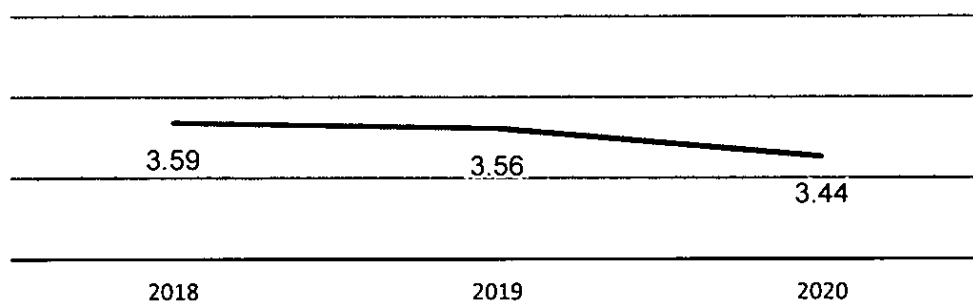
התפתחות מחיר הדס"ל והנפט הגולמי הממוצע בשוק⁴



שערי חליפין

בגרף שלהלן ניתן לראות את שערי החליפין הממוצעים של השקל מול הדולר בכל שנה. בשנת 2020 נחלש הדולר ביחס לשקל בכ- 3.4% בהשוואה לשנת 2019. לשערי החליפין הממוצעים השפעה על ההוצאות השקליות של החברה, בעיקר השכר, אולם לאור צמצום הפעילות המשמעותי, אשר בעקבותיו מרבית העובדים הוצאו לחופשה ללא תשלום, הוצאות השכר קטנו והשפעה זו הייתה נמוכה באופן יחסי. נכון ליום 31 בדצמבר 2020, שע"ח של השקל מול הדולר עמד על כ-3.22, לעומת שער של כ-3.46 נכון ליום 31 בדצמבר 2019, המשקף החלשות הדולר ביחס לשקל בכ-7%. לשערים אלו השפעה על היתרות המאזניות של החברה הנקובות בשקלים, ראו פרק ב' לדוח זה.

התפתחות שער חליפין ממוצע שקל-דולר



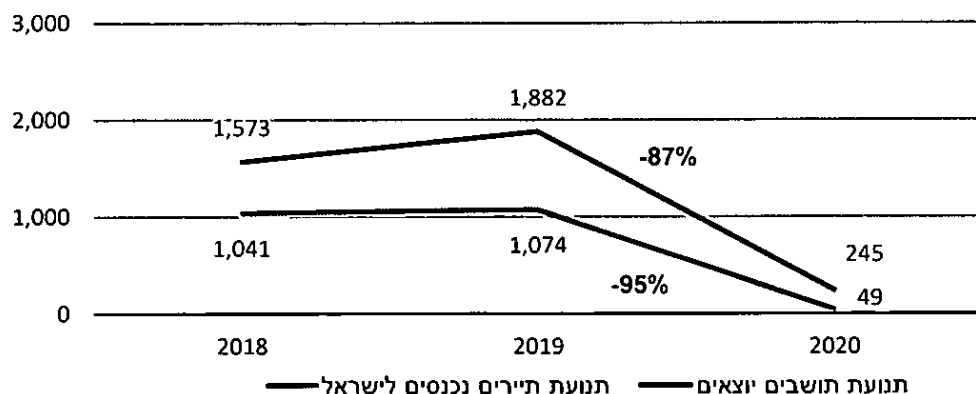
⁴ המקור: מערכת בלומברג

לתקופה של שלושה חודשים שנתיימה ביום 31 בדצמבר

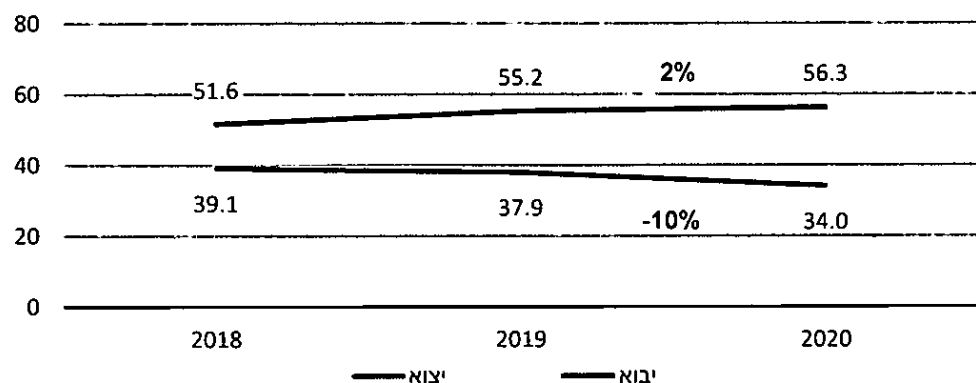
ברבעון הרביעי לשנת 2020, גרמה מגיפת הקורונה והמגבלות הכרוכות, כמתואר בסעיף א. לעיל, לעצירה כמעט מוחלטת בתנועת התיירות הנכנסת ותנועת התושבים היוצאים. "בוא המטענים ברבעון הרביעי גדל בכ- 2%, בעוד שבייצוא המטענים חל קיטון של כ- 19%.

תנועה בנתב"ג:

תנועת התיירות הנכנסת לישראל והתושבים היוצאים (באלפים)⁵



היבוא ויצוא של מטענים דרך האוויר לישראל וממנה (באלפי טונות)⁶



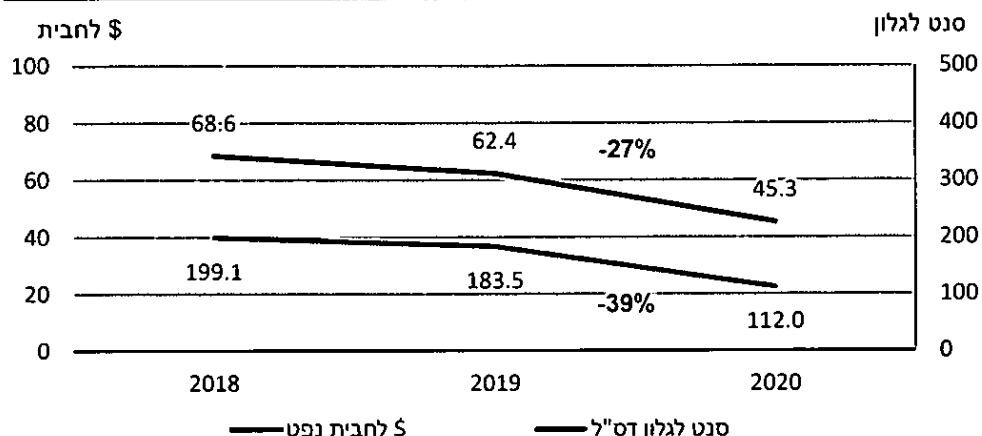
דלק סילוני:

ברבעון הרביעי לשנת 2020 חלה ירידה חדה במחירי הדלק הסילוני ("דס"ל") לעומת הרבעון הרביעי לשנת 2019, של כ-27% במחיר חבית נפט גולמי וכ-39% במחיר הדס"ל. בשל הירידה המהותית בהיקפי הפעילות, עד כדי הפסקת טיסות הנוסעים הסדירות, שהתבטאה בירידה משמעותית בצריכת הדס"ל, החברה כמעט ולא נהנתה מהירידה במחירי הדס"ל, והכל כמפורט בסעיף א.3. להלן. לעניין התפתחות מחירי הדס"ל לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, ראו פרק ה' להלן.

⁵ המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה

⁶ המקור: רשות שדות התעופה

התפתחות מחיר הדס"ל והנפט הגולמי הממוצע בשוק ⁷



2.2 א מדדים תפעוליים של החברה ונתחי שוק

לתקופה של שנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר

שינוי	2019	2020	
אל על וסאן דור			
(84.4%)	5,814	905	קטעי נוסע סדיר ושכר (נוסעים משלמים) - באלפים
(17.5%)	24.6%	20.3%	חלק שוק כולל - באחוזים
(82.7%)	23,646	4,100	נוסע - ק"מ מוטס (RPK) - במיליונים
(79.3%)	28,583	5,923	מושב - ק"מ זמין (ASK) - במיליונים
(16.3%)	82.7%	69.2%	תפוסת נוסעים (PLF) - באחוזים
(79.7%)	172.8	35.0	שעות טיסה (בטיסות נוסעים) - באלפים
(6.8%)	8.18	7.62	הכנסה ממוצעת כוללת ל-RPK - בסנט *
(10.0%)	74.5	67.0	טון מטען מוטס - באלפים
(9.7%)	446.4	403.1	טון - ק"מ מטען מוטס (RTK) - במיליונים
צי מטוסים **			
2	43	45	מספר מטוסים בהפעלה בתום התקופה - ביחידות
0.7	9.2	9.9	גיל ממוצע של צי המטוסים בתום התקופה - בשנים

* הכנסות נוסעים והכנסות נלוות בטיסות סדירות ושכר ובנטרול שינוי בשערי חליפין.
 ** צי מטוסים - מטוסים בבעלות וחכורים. יצוין כי המדדים התפעוליים הכלולים בביאור זה (בשנת 2020 בתחום המטענים בלבד) כוללים גם טיסות המתקיימות על ידי מטוסים בחכירה "רטובה" (חכירת מטוס על צוותו), אשר אינם כלולים במניין צי המטוסים.

מקרא

קטע נוסע - שובר טיסה לכיוון אחד.
 RPK - Revenue Passenger Kilometer - מספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק המוטס.
 ASK - Available Seat Kilometer - מספר המושבים שהוצעו למכירה כפול המרחק המוטס.
 PLF (Passenger Load Factor) - תפוסת נוסעים RPK/ASK.
 RTK - Revenue Ton Kilometer - המשקל בטונות של מטען מוטס בתשלום כפול המרחק המוטס.

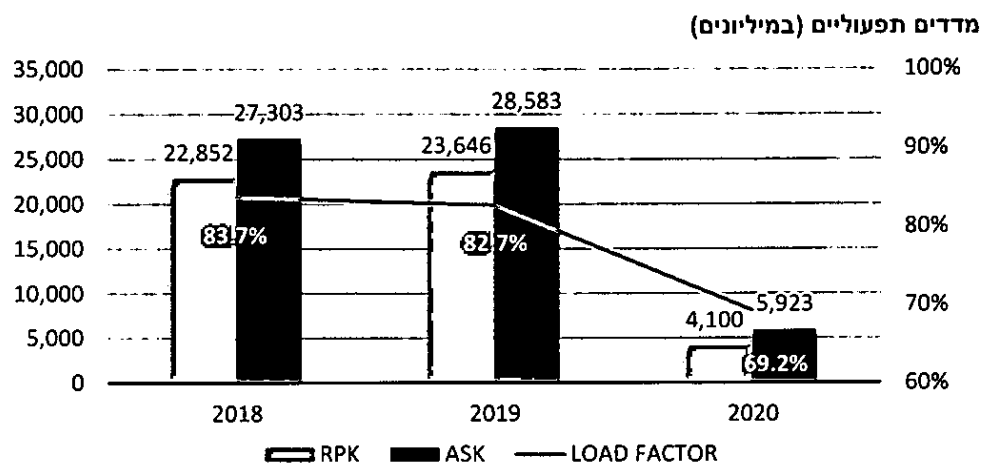
⁷ המקור: מערכת בלומברג

עקב משבר הקורונה שהחל בסוף חודש פברואר 2020, היצע המושבים (ASK) קטן בכ- 79.3% ונוסע-ק"מ מוטס (RPK) קטן בכ- 82.7% בשנת 2020 לעומת שנת 2019. שיעור התפוסה (PLF) של החברה ירד בכ- 16.3% בשנת 2020 לעומת שנת 2019.

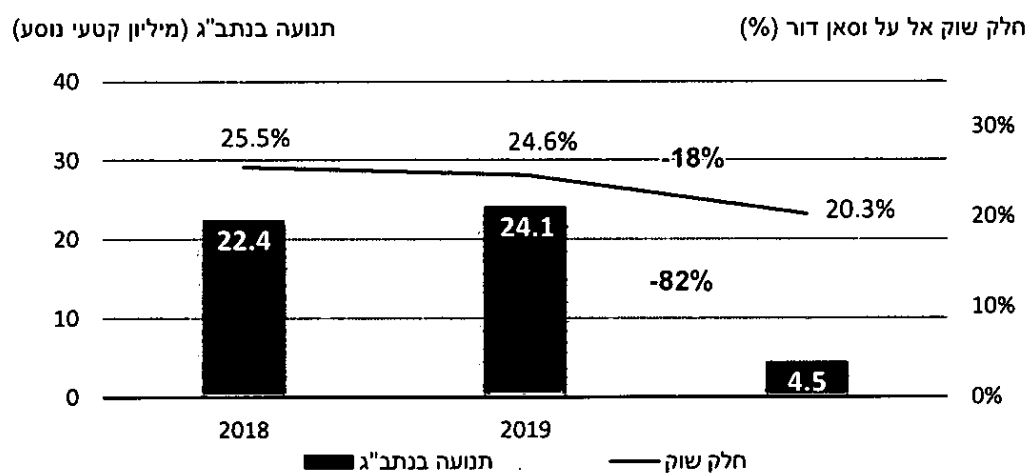
להלן נתונים בדבר המדדים התפעוליים העיקריים בתקופות השונות על פני שנת 2020, המשקפים את התעצמות המשבר החל מחודש מרץ ולתוך הרבעונים השני והשלישי לשנה. בחודש אוקטובר החלה התאוששות מסויימת בתנועת הנוסעים שטסו עם החברה, עת החלה החברה בחידוש טיסותיה למספר מצומצם של יעדים.

	ינואר-פברואר 2020	ינואר – פברואר 2019	שינוי
ASK	3,947	3,769	5%
RPK	3,073	2,996	3%
שיעור תפוסה	77.8%	79.5%	(2%)
	מרץ 2020	מרץ 2019	שינוי
ASK	930	2,092	(56%)
RPK	607	1,730	(65%)
שיעור תפוסה	65.3%	82.7%	(21%)
	אפריל - יוני 2020	אפריל – יוני 2019	שינוי
ASK	159	7,522	(97.9%)
RPK	60	6,277	(99.0%)
שיעור תפוסה	37.8%	83.4%	(54.7%)
	יולי-ספטמבר 2020	יולי-ספטמבר 2019	שינוי
ASK	13	8,413	(99.8%)
RPK	3	7,048	(100.0%)
שיעור תפוסה	23.1%	83.4%	(72.3%)
	אוקטובר-דצמבר 2020	אוקטובר-דצמבר 2019	שינוי
ASK	876	6,753	(87.0%)
RPK	357	5,593	(93.6%)
שיעור תפוסה	40.7%	82.8%	(50.8%)

בשנת 2020 חל קיטון של כ- 10.0% בכמות המטען המוטס בחברה בטונות וקיטון של כ- 9.7% במטען המוטס משוקלל מרחק (RTK). הקיטון הכמותי בפעילות המטענים של החברה הושפע מעצירת טיסות הנוסעים המהוות, בשגרה, מרכיב משמעותי בהיצע קיבולת המטענים המוטסת של החברה. פעילות המטענים התבססה בתקופת משבר הקורונה בעיקר על חכירה רטובה (חכירת מטוס על צוותו) של מטוס מטען ייעודי ועל הטסת מטענים בטיסות מטען ייעודיות של מטוסי הנוסעים של החברה, וכן החל מהרבעון הרביעי של השנה על ידי הטסת מטענים במטוסים החקורים על ידי צד ג'.



התנועה בנתב"ג וחלק שוק אל על וסאן דור⁸



בשל הפסקת פעילות הטסת הנוסעים כמתואר לעיל, לא הוצגו מדדי ה-RASK, CASK לשנת 2020 ולרבעון הרביעי לשנת 2020 בהשוואה לתקופות המקבילות אשתקד.

⁸ המקור: רשות שדות התעופה

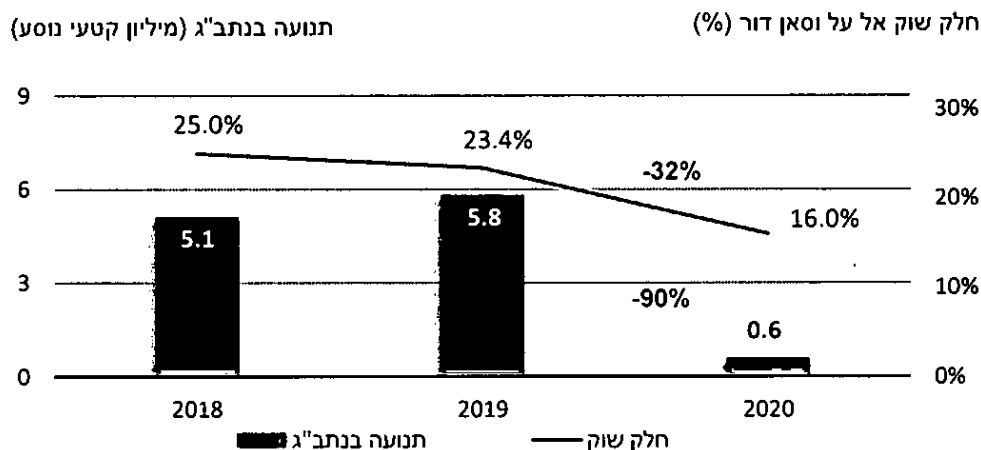
לתקופה של שלושה חודשים שנתיימה ביום 31 בדצמבר

שינוי	2019	2020	אל על וסאן דור
			קטעי נוסע סדיר ושכר (נוסעים משלמים) - באלפים
(93.3%)	1,331	89	
			חלק שוק כולל - באחוזים
(31.6%)	23.4%	16.0%	
			נוסע - ק"מ מוטס (RPK) - במיליונים
(93.6%)	5,593	357	
			מושב - ק"מ זמין (ASK) - במיליונים
(87.0%)	6,753	876	
			תפוסת נוסעים (PLF) - באחוזים
(50.8%)	82.8%	40.7%	
			שעות טיסה (בטיסות נוסעים) - באלפים
(88.4%)	41.2	4.8	
			טון מטען מוטס - באלפים
16.5%	18.0	21.0	
			טון - ק"מ מטען מוטס (RTK) - במיליונים
22.2%	112.5	137.5	

עקב משבר הקורונה והעצירה הכמעט מוחלטת של הטיסות הסדירות של החברה, היצע המושבים המשווקלל מרחק (ASK) קטן בכ-87% ברבעון הרביעי לשנת 2020, נוסע ק"מ מוטס (RPK) קטן בכ-93.6% ושיעור התפוסה (PLF) ירד בכ-50.8% וכל זאת ביחס לתקופה המקבילה אשתקד.

בתחום המטענים, ברבעון הרביעי לשנת 2020, חל גידול של 16.5% בכמות המטען המוטס בטונות וגידול של 22.2% במטען המוטס משוקלל מרחק (RTK) ביחס לתקופה המקבילה אשתקד. הגידול נובע מפעילות במטוס מטען יעודי שבחירה רטובה (חכירת מטוס על צוותו), ועל ידי טיסות מטען ייעודיות של מטוסי הנוסעים של החברה, וכן כתוצאה ממזם להטסת מטענים במטוסים החכורים על ידי צד ג' שהחל ברבעון הרביעי של השנה.

התנועה בנתב"ג וחלק שוק אל על וסאן דור⁹



⁹ המקור: רשות שדות התעופה

3א. ניתוח התוצאות העסקיות של החברה

להלן מוצגים דוחות הרווח וההפסד 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

	2019		2020		שינוי
	אלפי דולר	% מהמחזור	אלפי דולר	% מהמחזור	
הכנסות מהפעלה	623,075	100.0%	2,177,997	100.0%	(71.4%)
הוצאות הפעלה	(800,403)	(128.5%)	(1,833,603)	(84.2%)	(56.3%)
רווח (הפסד) גולמי	(177,327)	(28.5%)	344,393	15.8%	(521,720)
הוצאות מכירה	(60,709)	(9.7%)	(213,564)	(9.8%)	(71.6%)
הוצאות הנהלה וכלליות	(101,996)	(16.4%)	(138,839)	(6.4%)	(26.5%)
הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו	(24,267)	(3.9%)	12,498	0.6%	(36,765)
רווח (הפסד) מפעולות רגילות	(364,300)	(58.5%)	4,489	0.2%	(368,789)
הוצאות מימון, נטו	(196,456)		(82,894)		(113,562)
חלק החברה ברווחי חברה כלולה ושערך אופציות	(801)		1,844		(2,645)
הפסד לפני מסים על ההכנסה	(561,557)		(76,562)		(484,995)
הטבת מס	30,520		16,961		13,559
הפסד לשנה	(531,037)		(59,601)		(471,436)

הכנסות מהפעלה

ההכנסות מהפעלה קטנו בשנת 2020 בכ- 1,555 מיליון דולר, כ- 71.4% ביחס להכנסות בשנת 2019. ההכנסות מטיסות הנוסעים קטנו בכ- 1,659 מיליון דולר, כ- 83.7%. הירידה נובעת מהשלכות משבר הקורונה אשר הביאו לירידה חדה בטיסות הנוסעים הסדירות של החברה אשר החלה בחודש פברואר 2020 (כ- 9%) כאשר ה- RPK קטן בכ- 4%, בעוד שמגמה זו החמירה משמעותית בחודש מרץ (כ- 69%) כאשר ה- RPK ירד בכ- 65% ועד להפסקתן הכמעט מוחלטת ברבעון השני והשלישי. ברבעון הרביעי חלה התאוששות קלה כאשר החברה חידשה את טיסותיה למספר מצומצם של יעדים, כך שברבעון הרביעי חלה ירידה של כ- 87.0% ב- ASK ושל כ- 93.6% ב- RPK ביחס לאשתקד. ההכנסות ממטען בשנת 2020 גדלו בכ- 131.8 מיליון דולר, עליה של כ- 100% לעומת ההכנסות ממטען בשנת 2019 וזאת על אף שכמות המטענים המוטסת משוקללת מרחק (RTK) קטנה בתקופה המדווחת בכ- 9.7%, וזאת בשל עליה של כ- 60% בהכנסה לשעת טיסה, כמוסבר להלן.

עם פרוץ המשבר, כתוצאה מהירידה החדה בתנועת מטוסי הנוסעים העולמית, שנושאים באופן רגיל נדבך משמעותי מתנועת המטענים, חלה ירידה בהיצע תעבורת המטענים. מצב זה, בתוספת הצורך של גורמים ממשלתיים ואחרים לשנע מטענים הקשורים למאבק במגיפה באופן מיידי, הגדילו את הביקוש לתעבורת מטענים דחופה והביאו לעלייה משמעותית בתשואה לטון-ק"מ. בנוסף על מטוס המטען הייעודי, הפעילה החברה, בעיקר במהלך הרבעון השני, מטוסי נוסעים לשינוע מטענים בטיסות שגר ייעודיות, וכן החל מהרבעון הרביעי נבעו לחברה גם הכנסות מהטסת מטען במטוסים החכורים על ידי צד ג', בין היתר בטיסות "חופש חמישי" (הטסת מטען בין שתי מדינות זרות).

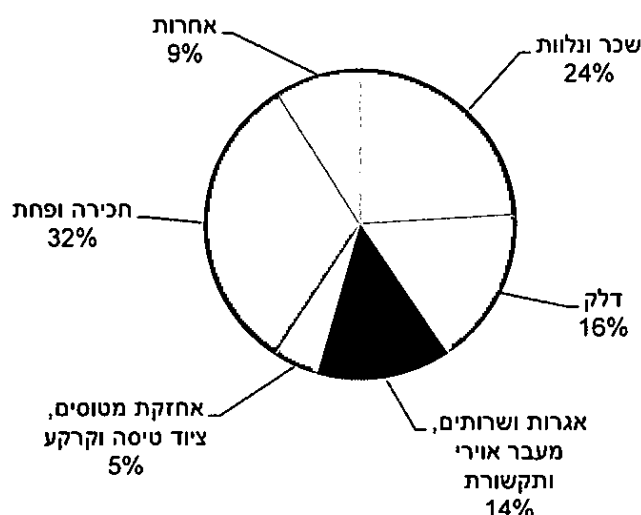
הוצאות הפעלה

הוצאות ההפעלה של החברה הסתכמו בשנת 2020 לכ-800 מיליון דולר. מתוך סכום זה, כ-255 מיליון דולר הינם בגין הוצאות פחת (לרבות הפחתת זכויות שימוש בגין נכסים חכורים) והוצאות קבועות אחרות בקשר עם חכירות מטוסים ומנועים. יתר ההוצאות הינן בעיקר בגין ההוצאות המשתנות הנגזרות מפעילות הנוסעים ברבעון הראשון, פעילות המטענים לאורך השנה וההוצאות של חברות הבת אשר חלקן היו פעילות במהלך השנה.

הקיטון המשמעותי בשעות הטיסה בשל משבר הקורונה, כמתואר לעיל, התבטא בהקטנת הוצאות ההפעלה בשנת 2020 בכ-1,033 מיליון דולר, קיטון של כ-56.3% ביחס לשנת 2019, כדלקמן:

- קיטון בהוצאות הדלק הסילוני בסך של כ-348 מיליון דולר, כמפורט להלן.
- קיטון בהוצאות שכר ההפעלה בסך של כ-296 מיליון דולר כתוצאה מהוצאות עובדים לחופשה ללא תשלום החל מאמצע חודש מרץ 2020.
- קיטון בהוצאות משתנות אחרות התלויות בפעילות כגון: דמי מעבר אוויר, אגרות ושירותים בשדות תעופה, אספקת מזון למטוסים, תחזוקת מטוסים ומנועים וכיו"ב.

התפלגות הוצאות ההפעלה לשנת 2020



הוצאות דלק סילוני (דס"ל)

הוצאות הדס"ל של החברה קטנו בשנת 2020 בכ-347.8 מיליון דולר (קיטון של כ-72.5%) ביחס להוצאות בשנת 2019 וזאת בעיקר כתוצאה מירידה בשיעור של כ-67% בכמות הדלק שנצרכה על ידי מטוסי החברה בשל צמצום הפעילות, וכן מירידה במחירי הדס"ל בשוק. מאידך, בשנת 2020 חל גידול בהוצאות הדס"ל בגין השפעה של עסקאות הגידור אשר פקעו ברבעון הראשון והוכרו כאפקטיביות, לעומת קיטון הוצאה בשנת 2019, כמפורט בטבלה להלן. לעניין השפעת עסקאות הגידור בתקופה המדווחת אשר לא הוכרו כאפקטיביות, ראו סעיף הוצאות המימון להלן.

הפרש	2019	2020	
(365.1)	481.5	116.4	הוצאות דס"ל לתקופה (לפני השפעת גידור)
17.3	(1.7)	15.6	השפעת עסקאות גידור דס"ל על הרווח והפסד
(347.8)	479.8	132.0	סה"כ הוצאות דס"ל
(159.3)	237.8	78.5	כמות דס"ל שנצרכה (במיליוני גלונים)

לפרטים נוספים באשר לגידור מחירי הדס"ל, ראו פרק ב' להלן. לפרטים נוספים בגין השפעת מכשירים פיננסיים נגזרים על הדוחות הכספיים, ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים.

הוצאות מכירה

בהוצאות המכירה חל קיטון של כ-152.9 מיליון דולר בהשוואה לשנת 2019, הנובע ברובו מקיטון בעמלות מכירה כתוצאה מהירידה במכירות, וכן גם מירידה בהוצאות השכר בשל הוצאות עובדים

לחופשה ללא תשלום החל מחודש מרץ, ומירידה בעלויות ההפצה בשל הקיטון בהזמנות ומעצירת פעילויות השיווק והפרסום עם פרוץ המשבר.

הוצאות הנהלה וכלליות

בהוצאות ההנהלה והכלליות חל קיטון של כ- 36.8 מיליון דולר בהשוואה לשנת 2019, זאת בעיקר כתוצאה מהירידה בהוצאות השכר החל מהרבעון השני בגין הוצאות עובדים לחופשה ללא תשלום, בקיטון בהוצאות בגין הפרשות לתביעות משפטיות ומחיסכון בתקורות מסוימות. הוצאות ההנהלה כוללות את פעילויות מטה החברה, לרבות שכר ההנהלה ואנשי המטה, הפעלה ואחזקה של מערכות המידע, ביטוחים שונים ושירותים מקצועיים נוספים אשר במהותם הינם הוצאות קבועות והשפעת הירידה בהיקפי הפעילות עליהן מוגבלת. כמו כן, כוללות הוצאות פחת של נכסים בבעלות ונכסי זכויות שימוש של נכסים חכורים (סך של כ- 19.7 מיליון דולר ברבעון המדווח).

הכנסות (הוצאות) אחרות

הוצאות אחרות, נטו הסתכמו בכ- 24.3 מיליון דולר, בעיקר כתוצאה מהפרשה עבור הטבות בגין פיטורין בסך של כ- 45 מיליון דולר בשל החתימה על הסכמי ההתייעלות עם עובדי החברה במגזרים השונים (ראו ביאור ט.15 לדוחות הכספיים), אשר קוזזה בחלקה ע"י הכנסה מביטול הפרשה בגין תביעת המדינה (ראו ביאור ב.16.19 לדוחות הכספיים), הפסד ממכירת מניות ממן (ראו ביאור ב.9 לדוחות הכספיים) ובקיזוז רווחי הון נוספים ממכירת מנועים ועודפי מלאי. בשנת 2019 הוכרה הכנסה בסך של כ- 12.5 מיליון דולר, בעיקר כתוצאה ממכירת מטוס, מנועים ועודפי מלאי.

הוצאות מימון

הוצאות המימון, נטו הסתכמו בכ- 196.5 מיליון דולר בהשוואה לכ- 82.9 מיליון דולר בשנת 2019, מהסיבות המפורטות להלן.

- עיקר הגידול נובע מהוצאה בסך של כ- 91.5 מיליון דולר בגין עסקאות גידור דס"ל שלא הוכרו חשבונאית כאפקטיביות בשל גידור כמות גדולה מהכמות שנצרכה או שהחברה חוזה כיום כי תצרוך, וזאת בשל הירידה בהיקפי הפעילות ביחס לפעילות שתוכננה בעת ביצוע עסקאות הגידור.
- גידול בהוצאות הריבית על הלוואות וחכירות בסך של כ- 11.6 מיליון דולר, הנובע מגידול במצבת הלוואות והחכירות של החברה ביחס ל-2019 על רקע קליטת מטוסי הדרימליינר מדגם בואינג 787. יצוין כי השפעת הירידה במחירי הריביות לגבי הלוואות בריבית משתנה קוזזה בשל הוצאה בגין עסקאות גידור ריבית.
- בנוסף הושפעו הוצאות המימון מהפרשי שער שליליים על יתרות מאזניות הנובעות מהיחלשות הדולר ביחס למטבעות אחרים, בעיקר שקל (לרבות בגין חכירות) ויין יפני (בגין רכיבי הלוואות מסוימים הנקובים ביין יפני ואינם מגודרים). הפרשים אלו הסתכמו לכ- 8.2 מיליון דולר.

הפסד לפני מסים

בשל כל האמור לעיל ובעיקר לאור ההשפעות השליליות של תחילת המשבר על הרבעון הראשון והפסקת פעילות הטיסות הסדירה החל מהרבעון השני ואילך, ההפסד לפני מסים בשנת 2020 הסתכם בכ- 561.6 מיליון דולר לעומת הפסד לפני מסים של כ- 76.6 מיליון דולר בשנת 2019.

הטבת מס

הטבת המס בתקופה המדווחת הסתכמה בכ- 30.5 מיליון דולר לעומת הטבת מס בסך כ- 17.0 מיליון דולר בשנת 2019 אשתקד. בשל אי הוודאות השוררת בענף בו פועלת החברה, בגינה החברה אינה צופה בעתיד הקרוב הכנסה חייבת במס, לא מכירה החברה בנכס מס נדחה (נטו) בדוחותיה הכספיים. על כן, הטבת המס מוכרת בחלקה עד איפוס יתרת ההתחייבות (נכס), נטו למיסים נדחים.

הפסד לשנה

ההפסד לאחר מס בשנת 2020 הסתכם בכ- 531.0 מיליון דולר, לעומת הפסד של כ- 59.6 מיליון דולר בשנת 2019.

לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 בדצמבר

שינוי	2019			2020		
	אלפי דולר	% מהמחזור	אלפי דולר	אלפי דולר	% מהמחזור	אלפי דולר
הכנסות מהפעלה	(406,789)	100.0%	518,426	111,637	100.0%	(177,573)
הוצאות הפעלה	274,157	(87.1%)	(451,729)	(65,936)	(59.1%)	(11,745)
רווח (הפסד) גולמי	(132,633)	12.9%	66,697	(30,305)	(27.1%)	(14,956)
הוצאות מכירה	46,158	(11.2%)	(57,903)	(11,745)	(10.5%)	(11,745)
הוצאות הנהלה וכלליות	7,675	(7.3%)	(37,980)	(30,305)	(27.1%)	(30,305)
הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו	(24,563)	1.9%	9,608	(14,956)	(13.4%)	(14,956)
הפסד מפעולות רגילות	(103,363)	(3.8%)	(19,579)	(122,941)	(110.1%)	(122,941)
הוצאות מימון, נטו	2,526		(22,613)	(20,087)		(20,087)
חלק החברה ברווחי (הפסדי) חברה כלולה ושערוך אופציות	(960)		960	-		-
הפסד לפני מסים על ההכנסה	(101,797)		(41,232)	(143,029)		(143,029)
הטבת מס	(6,888)		9,772	2,884		2,884
הפסד לתקופה	(108,685)		(31,459)	(140,145)		(140,145)

הכנסות מהפעלה

ההכנסות מהפעלה קטנו בתקופה המדווחת בכ- 407 מיליון דולר, ירידה של כ- 78.5% ביחס להכנסות ברבעון הרביעי לשנת 2019. הכנסות מנוסעים הסתכמו בכ- 33 מיליון דולר לעומת כ- 471 מיליון דולר ברבעון המקביל. הקיטון החד הינו תוצאה של הפסקת טיסות הנוסעים. בתחום המטענים, ההכנסות הסתכמו בכ- 73 מיליון דולר וגדלו ביחס לרבעון המקביל אשתקד בכ- 41 מיליון דולר. העליה בהכנסות המטען ברבעון נבעה בעיקר מעליה בתשואה לטון-ק"מ, דבר הנובע בין היתר מקיטון בהיצע תעבורת המטענים בעולם, עקב השבתת טיסות הנוסעים. בנוסף, ברבעון האחרון של השנה הגדילה החברה את כמות המטען המוטסת, על אף ההפסקה הכמעט מוחלטת של טיסות הנוסעים (והמטען בגחונם), וזאת על ידי הגדלת הפעילות במטוס מטען יעודי שבחכירה רטובה ובטיסות מטען ייעודיות של מטוסי הנוסעים של החברה, וכן על ידי הטסת מטען במטוסים החכורים על ידי צד ג'.

הוצאות הפעלה

הוצאות ההפעלה של החברה הסתכמו ברבעון המדווח לכ- 178 מיליון דולר. מתוך סכום זה, כ- 71 מיליון דולר הינם בגין הוצאות פחת (לרבות הפחתת זכויות שימוש בגין נכסים חכורים) והוצאות קבועות אחרות בקשר עם חכירות מטוסים ומנועים. יתר ההוצאות הינן בעיקר בגין ההוצאות המשתנות הנגזרות מפעילות המטענים.

הקיטון המשמעותי בשעות הטיסה בשל משבר הקורונה, כמתואר לעיל, התבטא בהקטנת הוצאות ההפעלה בכ- 274.2 מיליון דולר ברבעון המדווח בהשוואה לרבעון המקביל אשתקד, כדלקמן:

- קיטון בהוצאות הדלק הסילוני בסך של כ- 93.1 מיליון דולר, כמפורט להלן.
- קיטון בהוצאות שכר ההפעלה בסך של כ- 80.4 מיליון דולר. בשל הוצאת מרביתם של עובדי החברה לחופשה ללא תשלום.
- קיטון בהוצאות המשתנות, כגון דמי מעבר אוויר, אגרות ושירותים בשדות תעופה, אספקת מזון למטוסים, תחזוקת מטוסים ומנועים וכיו"ב.

הוצאות דלק סילוני (דס"ל)

הוצאות הדס"ל של החברה קטנו ברבעון הרביעי בשנת 2020 בכ- 93.1 מיליון דולר (קיטון של כ-82%) ביחס להוצאות ברבעון המקביל אשתקד, בעיקר כתוצאה מירידה של כ-71% בכמות הדלק שנצרכה. כמו כן חלה ירידה במחירי הדס"ל בשיעור של כ-39% אולם השפעתה לא הייתה גבוהה בשל הצריכה הנמוכה ברבעון הרביעי.

הפרש	2019	2020
(92.8)	113.1	20.3
(0.3)	0.3	-
(93.1)	113.4	20.3

הוצאות דס"ל לתקופה (לפני השפעת גידור)

השפעת עסקאות גידור דס"ל על הרווח והפסד

סה"כ הוצאות דס"ל

(38.8)	54.8	16.0
--------	------	------

כמות דס"ל שנצרכה (במיליוני גלונים)

לפרטים נוספים באשר לגידור מחירי הדס"ל, ראו פרק ב' להלן. לפרטים נוספים בגין השפעת מכשירים פיננסיים נגזרים על הדוחות הכספיים, ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים.

הוצאות מכירה

בהוצאות המכירה חל קיטון של כ- 46.2 מיליון דולר בהשוואה לרבעון המקביל אשתקד, הנובע ברובו מקיטון בעמלות מכירה ומקיטון בהזמנות מערכות הפצה ופרסום וכל זאת כתוצאה מהיעדר פעילות נוסעים סדירה ברבעון המדווח. בנוסף, חלה ירידה בהוצאות השכר, בגין הוצאת עובדים לחופשה ללא תשלום, כמוסבר לעיל.

הוצאות הנהלה וכלליות

בהוצאות הנהלה וכלליות חל קיטון של כ- 7.7 מיליון דולר בהשוואה לרבעון המקביל אשתקד, הנובע ברובו, כ-7.0 מיליון דולר, מקיטון בהוצאות השכר המיוחס להנהלה וכלליות בגין הוצאת עובדים במטה החברה לחופשה ללא תשלום, כמוסבר לעיל. הוצאות הנהלה כוללות את פעילויות מטה החברה, לרבות שכר הנהלה ואנשי המטה, הפעלה ואחזקה של מערכות המידע, ביטוחים שונים ושירותים מקצועיים נוספים אשר במהותם הינם הוצאות קבועות והשפעת הירידה בהיקפי הפעילות עליהן מוגבלת. כמו כן, כוללות הוצאות פחת של נכסים בבעלות נכסי זכויות שימוש של נכסים חכורים (סך של כ- 4.5 מיליון דולר ברבעון המדווח).

הוצאות אחרות

הוצאות אחרות, נטו הסתכמו בכ- 15.0 מיליון דולר, וכללו בעיקר עדכון הפרשה עבור הטבות בגין פיטורין בסך כ-15.4 מיליון דולר בגין הסכמי ההתייעלות עם עובדי החברה במגזרים השונים (ראו ביאור 15 ט. לדוחות הכספיים). זאת לעומת הרבעון הרביעי לשנת 2019 בה הוכרה הכנסה בסך של כ- 9.6 מיליון דולר, בעיקר כתוצאה ממכירת מנועים ועודפי מלאי.

הוצאות מימון

הוצאות המימון, נטו הסתכמו בכ- 20.1 מיליון דולר בהשוואה לכ-22.6 מיליון דולר ברבעון הרביעי לשנת 2019. עיקר הקיטון נובע מהכנסה בסך של כ-9.4 מיליון דולר הנובעת משיפור בשווי הוגן השילי של עסקאות גידור דס"ל שלא הוכרו כאפקטיביות (ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים). מנגד, הושפעו הוצאות המימון מהפרשי שער שליליים על יתרות מאזניות, כתוצאה מהיחלשות הדולר ברבעון האחרון של השנה.

הפסד לפני מסים

ההפסד לפני מסים ברבעון הרביעי לשנת 2020 הסתכם בכ- 143.0 מיליון דולר לעומת הפסד לפני מסים של כ- 41.2 מיליון דולר ברבעון הרביעי לשנת 2019. הפסד זה הושפע, בין היתר, מעדכון ההפרשה עבור עלות ההיפרדות כמוסבר לעיל בסעיף הוצאות אחרות וכן מהפרשי שער בגין התחזקות של מטבעות אחרים (בעיקר ש"ח) ביחס לדולר בהיקף של כ- 15 מיליון דולר (בחלקו הגדול נזקף לעלות השכר ולסעיף המימון). על רקע צעדי ההתייעלות המפורטים בדבר הדירקטוריון וההנהלה לגבי תכניות החברה בטווח הקצר והבינוני לעיל, ברבעון הראשון של שנת 2021, החברה פועלת לשיפור בהוצאות ביחס לרבעון האחרון של שנת 2020.

הטבת מס

הטבת המס ברבעון הרביעי לשנת 2020 הסתכמה בכ- 2.9 מיליון דולר לעומת הטבת מס בסך של כ- 9.8 מיליון דולר ברבעון המקביל אשתקד. בשל אי הוודאות השוררת בענף בו פועלת החברה, בגינה החברה אינה צופה בעתיד הקרוב הכנסה חייבת במס, לא מכירה החברה בנכס מס נדחה (נטו) בדוחותיה הכספיים. על כן, הטבת המס מוכרת בחלקה עד איפוס יתרת ההתחייבות (נכס), נטו למיסים נדחים.

הפסד לתקופה

ההפסד לאחר מסים ברבעון המדווח הסתכם בכ- 140.1 מיליון דולר, לעומת הפסד של כ- 31.5 מיליון דולר ברבעון הרביעי לשנת 2019.

4. א. עונתיות

ככלל, 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. בשנת 2020, לאור משבר הקורונה, החברה הפסיקה את פעילותה הסדירה החל מהרבעון השני, וברבעון השלישי, אשר בדרך כלל הינו רבעון שיא בפעילות החברה, פעילות הנוסעים של החברה נעצרה כמעט באופן מלא. במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2020 הפעילה החברה טיסות בהיקפים שאינם משמעותיים.

5. א. תזרים מזומנים

תזרימי המזומנים בשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020 לעומת שנת 2019

שינוי	2019	2020	
אלפי דולר	אלפי דולר		
(432,671)	293,851	(138,820)	תזרימי מזומנים שנבעו (שימשו) מ/לפעילות שוטפת, נטו
336,635	(433,625)	(96,990)	תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות השקעה, נטו
(101,214)	174,415	73,201	תזרימי מזומנים שנבעו מפעילות מימון, נטו
78	1,522	1,600	השפעת השינויים בשערי החליפין על יתרות מזומנים המוחזקות במטבע חוץ
(197,172)	36,163	(161,009)	עלייה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים

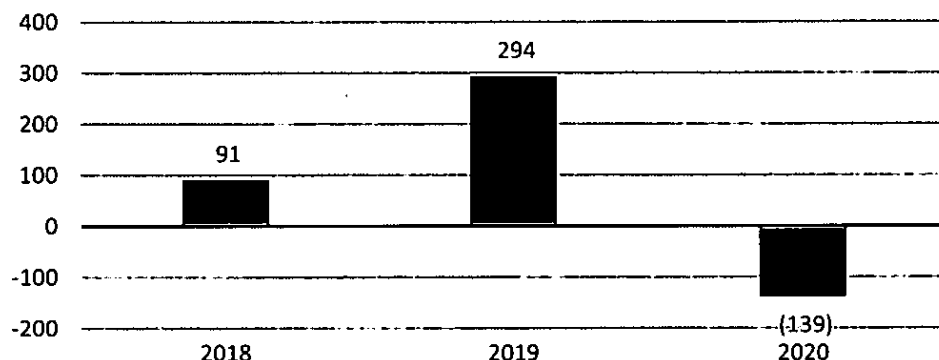
תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת

בשנת 2020, לחברה תזרים מזומנים שלילי מפעילות שוטפת בסך של כ- 139 מיליון דולר לעומת תזרים חיובי בסך של כ- 294 מיליון דולר בשנת 2019. הירידה הדרסטית בתזרים המזומנים מפעילות שוטפת, בסך של כ- 433 מיליון דולר נובעת רובה ככולה מהשלכות המשבר אשר הביאו למעשה כמעט להפסקת הפעילות, דבר אשר הביא לגידול בהפסד לפני מס בסכום של כ- 485 מיליון דולר. יצוין, כי תזרים המזומנים מפעילות שוטפת הושפע לטובה כתוצאה ממשכת עודפי קופות הפיצויים בסך של כ- 97 מיליון דולר (ראו ביאור ג.15.2) לדוחות הכספיים). יחד עם זאת, תזרים המזומנים הושפע לרעה מירידה במכירות החברה ומהחזר כספים ללקוחות החברה בגין טיסות שהתבטלו, דבר אשר מתבטא

בקיטון של כ-70 מיליון דולר בסעיף הכנסות מראש. כמו כן, אשתקד קיבלה החברה מענק בסך של כ-59 מיליון דולר בגין הסכמים עם חברות כרטיסי האשראי.

תזרים המזומנים השלילי מפעילות שוטפת, לאחר איזון תזרימי ברבעון הראשון, החל מהרבעון השני ונמשך עד לסוף השנה. הגירעון בתוספת משיכת עודפי הפיצויים כאמור לעיל, סה"כ כ-236 מיליון דולר, מורכב בעיקרו מתשלומי ריבית (על ההלוואות וכן רכיב הריבית הרעיוני על חכירות) בסך של כ-30 מיליון דולר, תשלום בגין גידורים עודפים של כ-84 מיליון דולר, וכן מתשלומים קבועים אחרים כגון שכר וייעוץ, אשר קוזזו חלקית על ידי תרומה מטיסות המטען.

התפתחות תזרים מזומנים מפעילות שוטפת לשנים 2018-2020 (מיליוני דולר)



תזרימי מזומנים לפעילות השקעה

בשנת 2020, השתמשה החברה בכ-97 מיליון דולר, נטו לפעילות השקעה. ההשקעה ברכוש קבוע ורכוש לא מוחשי הסתכמה לסך של כ-118 מיליון דולר, בעיקר בגין תשלום לרכישת מטוס מדגם 787-8 שבבעלות החברה, אשר שולם ערב המשבר במהלך הרבעון הראשון. שינוי בפקדונות בסך של כ-17 מיליון דולר שנובע בעיקר מפקדונות שהועמדו כבטוחה לעסקאות גידור הריבית והדס"ל, וזאת בשל הירידה החדה בגובה הריביות ובמחירי הסחורות בשווקים, כתוצאה מהשלכותיו הכלכליות של המשבר, אשר הביאו לעלייה חדה בערך ההתחייבותי של נגזרי החברה לגידור סיכוני השוק שלה כמוסבר בפרק ב. להלן. מנגד, נבעו לחברה מזומנים בסך של כ-23 מיליון דולר מתמורה ממכירת מנועים וחלפים וכן סך של כ-15 מיליון דולר נוספים כתמורה ממכירת מניות ממן (ראו ביאור 9.ב לדוחות הכספיים).

בשנת 2019, השתמשה החברה בכ-434 מיליון דולר, נטו לפעילות השקעה. ההשקעה ברכוש קבוע ורכוש לא מוחשי הסתכמה לסך של כ-442 מיליון דולר, בעיקר בגין רכישת מטוס מדגם 787-9 ושני מטוסי 787-8 שבבעלות החברה, תשלום מקדמות לרכישת מטוסים ורכישת מנועים רזרביים עבור מטוסי 787-9. כמו כן, השקיעה החברה בפקדונות נטו בסך של כ-15 מיליון דולר. מנגד, נבעו לחברה מזומנים בסך של כ-23 מיליון דולר מתמורה ממכירת רכוש קבוע, בעיקר מנועי צי 400-747.

תזרימי מזומנים מפעילות מימון

בשנת 2020 נבע לחברה תזרים מזומנים בסך של כ-73 מיליון דולר נטו מפעילות מימון. בתקופה זו קיבלה החברה תמורה מהנפקת מניות בסך של כ-146 מיליון דולר (נטו מעלויות הנפקה, ראו ביאור 1.ב. (3) לדוחות הכספיים) וכן נטלה הלוואות נטו בסך של כ-121 מיליון דולר בעיקר למימון המטוס השלישי מדגם 787-8 שבבעלות החברה במהלך הרבעון הראשון וכן הלוואת גישור מבעל שליטה בסך של 10 מיליון דולר (ראו ביאור 22.א. לדוחות הכספיים). מאידך, פרעה החברה הלוואות בסך של כ-157 מיליון דולר, מתוכן סך של כ-31 מיליון דולר פירעון הלוואה ששימשה לתשלום מקדמות באמצעות קבלת הלוואה ארוכת טווח למימון מטוס 787-8 אשר התקבל במהלך הרבעון הראשון כאמור. בנוסף שילמה החברה פירעונות שוטפים של התחייבויות בגין חכירה בסך של כ-45 מיליון דולר. לעניין דחיית תשלום דמי חכירה ראו ביאור 11.ה לדוחות הכספיים.

בשנת 2019, נבע לחברה תזרים מזומנים בסך של כ-174 מיליון דולר נטו מפעילות מימון. בתקופה זו קיבלה החברה הלוואות בסך של כ-542 מיליון דולר בעיקר למימון המטוס הרביעי מדגם 787-9, ושני מטוסי 787-8 שבבעלות החברה, למימון מחדש של שני מטוסים מדגם בואינג 777-200 והלוואות

למימון 3 מנעים ררביים לצי מטוסי 787. מאידך, פרעה החברה הלוואות בסך של כ-281 מיליון דולר, מתוכם כ-157 מיליון דולר פירעון הלוואות ששימשו לתשלום מקדמות באמצעות קבלת הלוואות ארוכות טווח למימון מטוס 787-9 ושני מטוסי 787-8 ופירעון יתרת הלוואות "בלון" אשר מומנה מחדש, כאמור. בנוסף, פרעה החברה התחייבויות בגין חכירות בסך של כ-82 מיליון דולר.

א. המצב הכספי, יתרות המזומנים וההון החוזר של החברה

31.12.2019	31.12.2020		31.12.2019	31.12.2020	
אלפי דולר			אלפי דולר		
1,082,917	1,975,335	התחייבויות שוטפות	485,812	185,657	נכסים שוטפים
2,244,367	1,287,523	התחייבויות לא שוטפות	3,010,124	2,821,105	נכסים לא שוטפים
168,652	(256,097)	הון			
3,495,936	3,006,761	סה"כ	3,495,936	3,006,761	סה"כ

להלן השינויים העיקריים בסעיפי הנכסים, ההתחייבויות וההון ליום 31 בדצמבר 2020 לעומת 31 בדצמבר 2019

נכסים שוטפים

הנכסים השוטפים של החברה ליום 31 בדצמבר 2020 הסתכמו לסך של כ-186 מיליון דולר, קיטון של כ-300 מיליון דולר ביחס ליתרתם ליום 31 בדצמבר 2019. הקיטון נבע בעיקר מירידה ביתרות המזומנים ובסעיפי הלקוחות, וזאת בשל הפסקת הפעילות הסדירה של החברה, אשר הביאה גם לירידה משמעותית בהיקפי המכירות של החברה לתקופות עתידיות.

התחייבויות שוטפות

ההתחייבויות השוטפות של החברה ליום 31 בדצמבר 2020 הסתכמו לסך של כ-1,975 מיליון דולר, גידול של כ-892 מיליון דולר ביחס ליתרתן ליום 31 בדצמבר 2019. הגידול נובע בעיקר כתוצאה מסיווג יתרת הלוואות מתאגידים בנקאיים לזמן ארוך להתחייבויות שוטפות. על פי הסכמי הלוואות עליהן חתמה החברה, הרעה משמעותית בעסקי החברה הינה עילה למלוים לדרוש את העמדת הלוואה לפירעון מיידי. לאור האמור, על פי התקינה החשבונאית, מחוייבת החברה לסווג את כל יתרת החוב כהתחייבות שוטפת, אף על פי שעמדה בפירעון התשלומים כנדרש, פרט לדחיית תשלומים בהסכמה על ידי מספר בנקים, ראו ביאור 14.ג. (2) לדוחות הכספיים. בנוסף, חל גידול בסעיף חלויות שוטפות בגין חכירות, בעיקר כתוצאה מדחיית תשלומי חכירה כאמור בביאור 11.ה. לדוחות הכספיים, וכן חל גידול בהתחייבויות בגין מכשירים פיננסיים נגזרים, בעיקר כתוצאה מהירידה החדה במחירי הדס"ל וביתרת ההתחייבויות בגין הטבות לעובדים לזמן קצר, בעיקר בגין הפרשה בסך של כ-45 מיליון דולר בגין עלויות ההיפרדות מהעובדים (ראו ביאור 15.ט. לדוחות הכספיים).

הון חוזר

נכון ליום 31 בדצמבר 2020, לחברה גרעון בהון החוזר בסך של כ-1,790 מיליון דולר לעומת גרעון של כ-597 מיליון דולר ליום 31 בדצמבר 2019. ההתחייבויות השוטפות ליום 31 בדצמבר 2020 כוללות כ-1,012 מיליון דולר של הלוואות מתאגידים בנקאיים לזמן ארוך שסווגו כהתחייבות שוטפת כאמור לעיל, וכן סך של כ-50 מיליון דולר עבור התחייבות לעובדים בגין חופשה, אשר צפויה להיות משולמת לעובדים בעת פרישתם אך מסווגת כהתחייבות לזמן קצר בהתאם לכללי החשבונאות. בנוסף, ההתחייבויות השוטפות כוללות כ-31 מיליון דולר הלוואה למימון מקדמות עבור מטוס מסדרת 787-8, אשר מקור פרעונה יהיה באמצעות מימון ארוך טווח שהחברה פועלת לקבלתו בעת קבלת המטוס. יציין, כי סך של כ-220 מיליון דולר מהווה הכנסות מראש בגין מכירת כרטיסי טיסה, אשר במהלך העסקים הרגיל של החברה אינו נפרע במזומן אלא באמצעות מתן שירותי טיסה עתידיים. לאור השלכות משבר

הקורונה, ובעיקר לאור ההפסקה המוחלטת של טיסות הנוסעים הסדירות החל מחודש מרץ 2020, מרבית סכום זה נדרש להיפרע במזומן (ראו ביאור 1.ב לדוחות הכספיים). היחס השוטף של החברה ליום 31 בדצמבר 2020, קטן לכ- 9.4%, לעומת כ- 44.9% ליום 31 בדצמבר 2019.

נכסים לא שוטפים

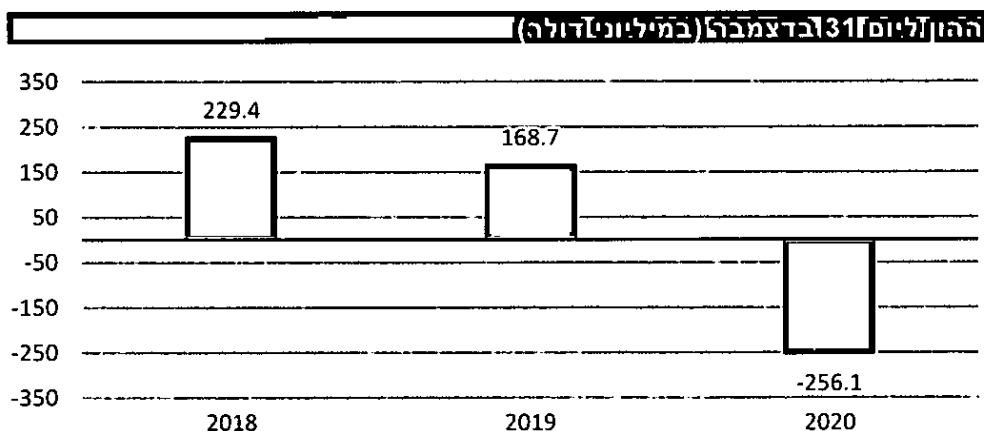
הנכסים הלא שוטפים ליום 31 בדצמבר 2020, הסתכמו לסך של כ- 2,821 מיליון דולר, קיטון של כ- 189 מיליון דולר ביחס ליתרתם ליום 31 בדצמבר 2019, הנובע מקיטון בזכויות שימוש בנכסים חכורים בשל הפחתתם השוטפת, מקיטון נכסים בגין הטבות לעובדים עקב משיכת כספים מעודפי קופות הפיצויים המרכזיות של החברה, ובסעיף השקעות לזמן ארוך כתוצאה ממכירת המניות בחברת ממן, מקיטון של כ- 21 מיליון דולר בעלות המופחתת של הרכוש הקבוע בעיקר עקב מכירות מנועים וחלפים והפחת השוטף בקיזוז תשלומים למטוס מדגם 787-8 השלישי בבעלות החברה שהתקבל ברבעון הראשון. מנגד חל גידול בפקדונות לזמן ארוך כתוצאה מפקדונות שהועמדו כבטוחה לעסקאות גידור הריבית.

התחייבויות לא שוטפות

ההתחייבויות הלא שוטפות של החברה ליום 31 בדצמבר 2020, הסתכמו לסך של כ- 1,288 מיליון דולר, קיטון של כ- 957 מיליון דולר ביחס ליתרתן ליום 31 בדצמבר 2019, הנובע בעיקר מסיווג יתרת ההלוואות מתאגידים בנקאיים לזמן ארוך, כאמור לעיל.

הון

סך הגרעון בהון ליום 31 בדצמבר 2020 הסתכם לכ- 256 מיליון דולר. ההשפעה השלילית על הון בשנת 2020 הסתכמה לכ- 425 מיליון דולר. השפעה זו נובעת בעיקר מההפסד בשנת 2020 ומגידול ביתרה השלילית של קרנות ההון בעיקר בגין עסקאות גידור ריבית, אשר קוזזו מתמורה שהתקבלה מהנפקת מניות בסך של כ- 147 מיליון דולר בחודש ספטמבר 2020.



הלוואות ומסגרות אשראי מהותיות של החברה

לפרטים בנוגע להלוואות החברה, ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים ונספח א' לדוח זה.

ב. חשיפה לסיכוני שוק ודרכי ניהולם

להלן פירוט סיכוני השוק אליהם חשופה החברה ודרכי ניהולם, לרבות שימוש בעסקאות הגנה. החברה מיישמת חשבונאות גידור ומייעדת את עסקאות ההגנה כמכשירים מגדרים. יחד עם זאת, בתקופה המדווחת, לאור הירידה החדה בצריכת הדלק הצפויה, הוכרו חלק מעסקאות גידור הדס"ל כלא אפקטיביות. לעניין המדיניות החשבונאית בהקשר זה וכן לעניין מדיניות החברה בניהול סיכוני השוק, האחראים לניהולם, אמצעי פיקוח ומימוש המדיניות, ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים.

חשיפה לשינויים במחירי הדלק הסילוני

ככלל, הוצאות הדס"ל מהוות מרכיב מרכזי בהוצאות התפעול של החברה ומשפיעות על רווחיות החברה. החברה נוקטת בצעדי הגנה להקטנת החשיפה. יצוין כי מאז פרוץ משבר הקורונה לא התקשרה החברה בעסקאות גידור חדשות.

נכון ליום 31 בדצמבר 2020, היו לחברה מספר התקשרויות, לצורך גידור מחירי הדס"ל, אשר החברה התקשרה בהן ערב פרוץ המשבר, המכסות כ- 53% מהתצרוכת המתוכננת ל-12 החודשים הבאים, בהתאם לתחזיות החברה ביחס להיקף החזרה לפעילות. לגבי הרבעון הראשון של שנת 2021, לאור המשבר והירידה המשמעותית בהיקף צריכת הדלק הסילוני הצפויה, בשל העובדה שהיקף הגידור גבוה יותר בחודשים מסויימים מהצריכה החזויה בפועל, הוכרו העסקאות כלא כאפקטיביות. להשפעת העסקאות על הרווח והפסד ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים. השווי ההוגן נטו של סך מכשירי גידור הדס"ל ליום 31 בדצמבר 2020 הינו סכום שלילי של כ-24.1 מיליון דולר. במועד הסמוך לפרסום הדוח, כתוצאה מעליית מחירי הדס"ל בשוק, השווי ההוגן נטו של סך מכשירי גידור הדס"ל הינו סכום שלילי של כ-0.2 מיליון דולר. יצוין, כי החברה שילמה בפועל בעבור עסקאות שהסתיימו לאחר מועד הדוח כ-2.3 מיליון דולר.

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, יוותרו ללא שינוי ביחס לשנת הדוח), וכן את השפעת הגידור על ההוצאה.

שינוי במחיר השוק הממוצע ב-12 החודשים הבאים ביחס למחיר במועד הסמוך לפרסום הדוח (165 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)
50%	129		75
25%	65		38
-25%	-65	42%	-39
-50%	-129		-77

שיעורי השינוי במחיר השוק בטבלה לעיל נלקחו בהתאם לשיעור השינוי המירבי של מחירי הדס"ל בתקופת משבר הקורונה.

חשיפה לירידה במחירי המטוסים במסגרת הלוואות לזמן ארוך

בהתאם להוראות חלק מהסכמי הלוואות שנטלה החברה מבנקים ישראליים בקשר לרכישת מטוסים (יצוין כי הלוואות אלו אינן "אשראי בר דיווח"), נדרשת החברה לעמידה ביחס מינימלי בין שווי השוק של המטוסים לבין יתרת הלוואות אשר מובטחות במטוסים אלו (LTV).

בשל משבר הקורונה חלה ירידת ערך במחירי מטוסים בעולם. בהתאם, הירידה בערך המטוסים, אשר משמשים בטוחה להלוואות שנטלה החברה מבנקים ישראליים בקשר לרכישת מטוסים או במקרים מסויימים - לכלל האשראי שהעמיד הבנק לחברה, הביאה לאי עמידה באמות המידה הפיננסיות, של יחס בין שווי בטוחות הלוואה או האשראי (LTV) וזאת למועד הדוח על המצב הכספי ולמועד פרסומו. בהתאם להסכמי הלוואות, אי עמידה ביחס הנדרש מקימה לבנקים זכות להשלמת בטוחות ובמידה ואלה לא תועמדנה, הזכות לדרוש פירעון מיד של הלוואות. בהמשך לפניית החברה לבנקים אלו

בבקשה לווייתור (Waiver) על עמידה ביחס האמור, הודיעו הבנקים לחברה כי הם מוותרים על עמידה ביחס האמור וזאת עד ליום 31 בדצמבר 2020. בנוסף, נכון למועד פרסום הדוח, חלק מהבנקים העניקו לחברה ארכה לעמידה ביחס האמור עד ליום 30 ביוני 2021, בכפוף להתקיימות תנאים עתידיים מסוימים ומול בנק נוסף עומדת החברה ביחס האמור.

חשיפה לשינויים בשיעור הריבית

מרבית הלוואות החברה נושאות ריבית המבוססת על ריבית הליבור הדולרית וכן הריבית בחלק מההלוואות מגודרת באמצעות נגזרים המבוססים גם הם על ריבית הליבור הדולרית. באמצע שנת 2023 יופסק בעולם השימוש בריבית הליבור הדולרית ויחל שימוש בריביות חדשות. בשלב זה אין באפשרות החברה להעריך את השפעת הפסקת השימוש בריבית הליבור והאם השפעה זו תהיה מהותית או לאו וזאת מאחר וטרם ידוע מה יהא מנגנון הריבית במתכונת שתחליף את ריבית הליבור כאמור. ראו גם ביאור 19.ו.2) לדוחות הכספיים.

במועד הסמוך לפרסום הדוח, כ-22% מיתרת ההלוואות שקיבלה החברה הן בריבית משתנה וכ-78% מיתרת ההלוואות הן בריבית קבועה או מגודרת לתקופה של עד כ-10 שנים. להלן טבלה המציגה את רגישות הוצאות הריבית על יתרת ההלוואות למועד הדוח, על פני תקופה של 12 החודשים הבאים (בסמוך למועד פרסום הדוחות הכספיים) לרבות השפעת פעולות החברה בדבר ניהול סיכון הריבית.

שינוי בשיעור ריבית ה-Libor הממוצע ב-12 החודשים הבאים ביחס לשיעור הריבית Libor סמוך למועד פרסום הדוח (0.2%)	שיעור הגידור הממוצע ו/או שיעור האשראי בריבית קבועה מהחשיפה החזויה ל-12 החודשים הבאים	היקף ההשפעה על ההוצאה ב-12 החודשים הבאים אחרי השפעת גידור (מ' דולר)
50%		0.5
15%		0.1
-15%	78%	-0.1
-50%		-0.5

חשיפה בגין שערי החליפין

עיקר הכנסותיה והוצאותיה של החברה הינן בדולר, 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. בנוסף, לשינויים בשער החליפין השפעה על יתרות המאזניות השקליות של החברה, אשר עשויים להתבטא בהוצאה או בהכנסה ברווח והפסד, וכן בהגדלה או בהקטנה של תזרים המזומנים הדולרי הנדרש לסילוק ההתחייבויות. סמוך למועד פרסום דוח זה, החשיפה השקלית התזרימית ל-12 החודשים הקרובים לא גודרה, אולם יצוין כי בשנת 2021 החשיפה צפויה להיות נמוכה יחסית עקב הירידה בהיקפי הפעילות הצפויים וההוצאות השקליות (לרבות שכר) הנגזרות מכך. 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 ביחס לשנת הדוח).

שינוי בשע"ח הממוצע ב-12 החודשים הבאים ביחס לשע"ח במועד הסמוך לפרסום הדוח (3.31 ש"ח לדולר בספוט)	השינוי בערך הדולרי של ההוצאות השקליות לפני השפעת גידור (מ' דולר)
10%	-32
-10%	40

בנוסף, ירידה או עליה של 10% בשער החליפין ליום 31 בדצמבר 2020 הייתה מביאה לעליה או ירידה בערך הדולרי של ההתחייבויות השקליות בסך של כ-18.8 מיליון דולר.

במהלך שנת 2019 ותחילת שנת 2020, כחלק ממימון תוכנית ההצטיידות, נטלה החברה מספר הלוואות במתכונת JOLCO, אשר חלק ממרכיבין צמודים ליין היפני בהיקף כולל שווה ערך לכ-100 מיליון דולר. מרכיבים אלו הינם מרכיבים המהווים הלוואות בלון לתקופה של 10 שנים. החברה גידרה חלק מהחשיפה לשער דולר/יין באמצעות עסקת פורוורד. נכון למועד הדוחות הכספיים, השווי ההוגן של עסקת גידור זו עומד על כ-5.2 מיליון דולר לחובת החברה. להרחבה בעניין חשיפת החברה לשינויים בשער החליפין של היין היפני מול הדולר, ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים השנתיים.

ירידה או עליה של 10% בשער היין היפני ליום 31 בדצמבר 2020 הייתה מביאה לעליה או (ירידה) בערך הדולרי של ההתחייבויות הנקובות במטבע זה בסך של כ-14.0/11.5) מיליון דולר, ולאחר התחשבות בפעולות הגידור, בסך של כ-9.7/7.9) מיליון דולר.

ג. היבטי אחריות תאגידית וממשל תאגיד

1. תרומות וסיוע לקהילה
החברה מייחסת חשיבות רבה להענקת תרומות וסיוע למקומים ולקהילה. במסגרת פעילותה, תרמה החברה בשנת 2019 בכסף ובשווה כסף סכום של כ-2.4 מיליון דולר. עקב משבר הקורונה והשפעתו על פעילות החברה, תרמה החברה בשנת 2020 סכומים שאינם משמעותיים. החברה שמרה על מעמדה בדירוג מעלה לשנת 2019 במעמד פלטינה פלוס.

2. דירקטורים בעלי מיומנות חשבונאית ופיננסית
למידע בדבר ניסיונם והשכלתם של הדירקטורים אותם ראה הדירקטוריון כבעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית בשנת הדוח ראו 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 כר.
- 1.2 תחילת כהונתו: 1 ביוני 2009. מועד סיום התפקיד נקבע ליום 1 באפריל 2021. הגב' סיון סיגמן מצוות מבקר החברה תשמש כממלאת מקום עד למינוי מחליף/פה.
- 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), CDSPE (מוסמך בפתרונות להגנת הפרטיות), ו-QAR (מוסמך בקרת איכות). בעל כשרים וחמש שנות ניסיון בביקורת פנים, ביקורת דוחות כספיים, ניהול סיכונים וייעוץ. עד למינוי היה ר"ח כר שותף במשרד ר"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, אריאל, תל אביב, ובקריה האקדמית אונו בתחום ניהול סיכונים וביקורת הפנימית. בנוסף מכהן כדירקטור בלשכת המבקרים הפנימים IIA ישראל וי"ר פורום מבקרים ראשיים וי"ר פורום ניהול סיכונים ואסטרטגיה.
- 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 המבקר הפנימי אושר והומלץ על ידי וועדת הביקורת בישיבתה מיום 21 באפריל 2009 ועל ידי דירקטוריון החברה בישיבתו מיום 30 באפריל 2009 ולאחר שקילת השכלתו, כישוריו וניסיונו של המבקר בביקורת פנימית וניהול סיכונים בתאגידים בהיקפים מהותיים.
- 2.2 על המבקר הפנימי הוטלו חובות והוענקו סמכויות בהתאם לנוהל הביקורת הפנימית של החברה, שהוראותיו מבוססות על חוקי מדינת ישראל. במסגרת זו, הוטלה על המבקר הפנימי החובה להציע תוכנית עבודה, לבצע בהתאם לתוכנית ביקורות בחברה ולהפיץ בכתב דוחות הכוללים ממצאים, מסקנות והמלצות.

3. זהות הממונה על המבקר הפנימי
- המבקר הפנימי כפוף בחברה ליו"ר הדירקטוריון ולמנכ"ל החברה, בהתאם לאמור בתקנון החברה.

4. תוכנית העבודה
- 4.1 תוכנית עבודתו של המבקר הפנימי היא שנתית.

- 4.2 תוכנית עבודתו של המבקר הפנימי נקבעת על בסיס השיקולים הבאים:
- 4.2.1 הסיכון הגלום בנושא על פעילויות החברה ורווחיותה.
- 4.2.2 השפעת הנושא על בטיחות וביטחון הנסעים, 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 כמתואר בדוח זה, התפרצות מגיפת נגיף הקורונה (COVID-19) הביאה להשפעה שלילית מהותית על ענף התעופה והתיירות ועל חברות התעופה בארץ ובעולם ובכלל זה החברה. השפעות המגיפה באו לידי ביטוי, בין היתר, בירידה מהותית בפעילות החברה וחייבו את החברה לפעול במתכונת מצומצמת מאד. בהמשך לירידה המהותית בפעילות החברה ולצורך בהתאמת תוכנית העבודה לירידה בפעילות ובמצב החברה הנגזר מכך, החליטה ועדת הביקורת ותגמול ביום 19 במרץ 2020 כי היא מאשרת את דחיית תוכנית עבודת הביקורת לשנת 2020 בשלב זה, לאור מצב החברה ועד שתתאפשר חזרה לפעילות סדירה, והנחתה את הביקורת להתאים את משאבי הביקורת ותוכנית העבודה להיקף, אופי הפעילות ומצב החברה, תוך מיקוד במשימות של ביקורת מלווה ובדיקות אד הוק בנושאים הקשורים לצמצום הוצאות, נזילות, בטיחות, ניהול סיכונים, בריאות ויישום הנחיות משרד הבריאות והרגולטורים השונים בעניין פעילות בסביבת קורונה.
- 4.6 תוכנית העבודה מותירה בידי המבקר הפנימי שיקול דעת לסטות מהתוכנית.
- 4.7 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 ועדת 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 בשנת פעילות רגילה המבקר הפנימי מועסק בחברה במשרה מלאה ואילו כפופים שבעה מבקרים פנימיים במשרה מלאה. בשנת 2020, בעקבות הצורך להתאים את תוכנית העבודה להשפעות על פעילות ומצב החברה ובהמשך להחלטת ועדת הביקורת והתגמול כאמור, לדחות את תוכנית העבודה לשנת 2020, היקף משאבי הביקורת ירד באופן מהותי. מבקר החברה הועסק במשרה מלאה למעט 3 חודשים בהם הועסק בהיקף של 80% משרה, כמפורט בסעיף 12 להלן. יתר צוות הביקורת הועסק במשרה מלאה עד לחודש מרץ 2020 וממועד זה נמצא בחופשה ללא תשלום (חל"ת).
- 7.2 בשנת 2020 הושקעו כ-4,600 שעות עבודת ביקורת בחברה ובחברות הבנות בארץ ובחו"ל כמפורט להלן:

שעות עבודה בגין פעילות החברה בארץ	שעות עבודה בגין פעילות החברה בחו"ל *	שעות עבודה בגין תאגידים מוחזקים **	סה"כ
4,150	370	80	4,600

* כ- 95% 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 ועדת הביקורת ותגמול מקיימים מדי חודש דיון עם המבקר הפנימי אודות עבודתו ואודות התקנים המקצועיים אשר על פיהם עובד המבקר הפנימי.
- 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 ועדת 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 2020, השלים המבקר הפנימי 10 דוחות ביקורת לרבות ביקורות משנת 2019 שהושלמו ב-2020. דוחות הביקורת הוגשו ליו"ר הדירקטוריון, לחברי ועדת הביקורת ותגמול של הדירקטוריון ולמנכ"ל החברה. בנוסף ערך המבקר הפנימי מספר בדיקות מיוחדות וביקורות מלוות אשר תוצאותיהם דווחו בשוטף לוועדת הביקורת ותגמול וליו"ר הדירקטוריון.
- 10.3 בשנת 2020, התכנסה ועדת הביקורת ותגמול 17 פעמים לדיון בדיווחי המבקר הפנימי, במועדים הבאים: 8.1, 20.1, 27.2, 11.3, 19.3, 5.4, 7.4, 19.4, 3.5, 17.5, 15.6, 13.7, 27.7, 14.9, 8.11, 18.11, 23.12.
- 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.
- 12.2 במסגרת מהלכיה של החברה על מנת להתמודד עם השלכות מגיפת הקורונה, אישרו ועדת ביקורת ותגמול והדירקטוריון ביום 9 במרץ 2020 את הויתור של כלל נושאי המשרה בחברה על חלק מהשכר והתגמול ובכלל זה הפחתה של 20% משכר הבסיס החודשי של המנכ"ל והסמנכ"לים, לרבות מבקר החברה, זאת החל מיום 1 במרץ 2020.
- בנוסף להפחתת השכר כאמור, אישרו ועדת ביקורת ותגמול והדירקטוריון החברה את צמצום היקף המשרה של חלק מנושאי המשרה בחברה. בהתאם, היקף משרתו של מבקר החברה צומצם בשיעור של 20% בין החודשים יולי ועד ספטמבר 2020.
- 12.3 סך התגמול לשנת 2020 הינו 957 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

שנה	ביקורת		שירותים נוספים		סה"כ	
	שעות	אלפי דולר	שעות	אלפי דולר	שעות	אלפי דולר
שנת 2020	9,108	394	848	168	9,956	562
שנת 2019	9,379	380	1,673	261	11,052	641

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, ראו ביאור 22 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 2020-2022 ("מדיניות התגמול"), ראו דוח מתוקן לזימון אסיפה מיום 24 באוקטובר 2019 (מספר אסמכתא 090309-01-2019) הנכלל בזאת על דרך ההפניה, וכן התיקון למדיניות התגמול כפי שמופיע בדוח הזימון המתוקן לאסיפה אשר פורסם ביום 23 באוגוסט 2020 (מספר אסמכתא: 082948-01-2020).

ג6. תוכניות אכיפה פנימיות

תכנית אכיפה פנימית בתחום דיני ניירות ערך ודיני תאגידים
בשנת 2011, אישר דירקטוריון החברה, לאחר אישור ועדת ממשל תאגידי, את עיקרי תכנית האכיפה הפנימית בתחום דיני ניירות ערך ודיני תאגידים ("תכנית האכיפה הפנימית"). בהתאם להמלצת ועדת ממשל תאגידי מינה דירקטוריון החברה את היועצת המשפטית של החברה כממונה על האכיפה הפנימית בתחום זה ("הממונה"). תכנית האכיפה הפנימית מבטאת את הכרת החברה בחשיבות הציות לחוק על ידי עובדי החברה, מנהליה, חברי הדירקטוריון שלה ונותני שירותים רלוונטיים ומרכזת את מדיניות החברה בנושא מניעת הפרות והטיפול בהן, לרבות מדיניות להערכת נזקיהן של הפרות חוק ומניעת הישנותן. מטרתה של תכנית האכיפה הפנימית הינה להטמיע ולאכוף נורמות של שמירת הדין, כללי אתיקה וכללי התנהגות אחרים בקרב החברה, נושאי המשרה בה ועובדיה ולפיכך לוודא ציות של החברה ושל יחידים בה להוראות דיני ניירות ערך.

תכנית האכיפה כוללת אמצעים לזיהוי פנימי של הפרות וכשלים פוטנציאליים, אשר תפקידם בין היתר לאתר כשלים ולתקנם, לייעל תהליכי דיווח, לזהות ולטפל במקרים של ניגוד עניינים, למנוע דליפת מידע פנים מחוץ לחברה ולמנוע השפעה אסורה על מסחר במניות החברה. יובהר, כי תכנית אכיפה פנימית יעילה עשויה להוות כלי בידי המנכ"ל והדירקטוריון במסגרת ביצוע חובת הפיקוח המוטלת עליהם וכן עשויה להיזקק לזכות החברה בקרות 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, נוהל התחשבות בשיקולי אכיפה בקידום עובדים ומנהלים, נוהל התחשבות בשיקולי אכיפה בתוכנית תגמול וכן נוהל הכשרת חברי הדירקטוריון.

הממונה נוהג להעביר לחברי הדירקטוריון במסגרת דוח הממונה על האכיפה, תיאור של הפעולות שנקטו במהלך תקופת הדיווח במסגרת יישום והטמעת תוכנית האכיפה, סקירה של אירועי ציות

והאמצעים שננקטו לטיפול באירועים כאמור ולמניעת הישנות מקרים דומים בעתיד וכן קובץ עדכונים לגבי תיקוני חקיקה, הנחיות רשות ניירות ערך והחלטות מהותיות שהתקבלו במסגרת הליכים משפטיים בתחום דיני ניירות ערך ודיני תאגידים. בחודש ינואר 2020 אושרה תכנית עבודה לשנת 2020, עם זאת לאור משבר הקורונה בחודש יולי 2020 אישר דירקטוריון החברה לבטל את ישיבת ועדת הממשל התאגידי החצינית, כמתחייב מתכנית האכיפה הפנימית של החברה, זאת מאחר ולא ניתן לקיים את תכנית האכיפה הפנימית במלואה (בעיקר ביקורות פנימיות והדרכות), בשל היציאה לחופשה ללא תשלום (חל"ת) של מרבית עובדי החברה.

תכנית אכיפה פנימית בתחום דיני תחרות

בשנת 2014, אישר דירקטוריון החברה תוכנית אכיפה פנימית בתחום דיני תחרות, אשר כוללת מתווה לפעולות מערך האכיפה הפנימית בחברה ונהלים מרכזיים בתחומי פעילותה של החברה. בהתאם להמלצת ועדת ממשל תאגידי, מינה דירקטוריון החברה את היועצת המשפטית של החברה 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 להליכי אכיפה ותביעות כנגד החברה, עובדיה ומנהליה. בנוסף, סעיף 48(א) לחוק התחרות הכלכלית, תשמ"ח-1988 (תוקן במסגרת תיקון 21 לחוק ונקבעה בו חובה על נושא משרה בתאגיד "לפקח ולעשות כל שניתן למניעת עבירה לפי חוק זה בידי התאגיד או בידי עובד מעובדיו". הפרת חובה זו מקימה אחריות פלילית לנושאי המשרה שבצדה סנקציה פלילית של עד שנת מאסר. החידוש בהוראה זו הוא שהאחריות הפלילית קמה לנושאי המשרה גם אם לא בוצעה כל עבירה של התאגיד על דיני התחרות. על פי התיקון, אי קיום חובת הפיקוח מקים כשלעצמו את העבירה הפלילית. תוכנית אכיפה פנימית, המבוצעת באופן שיטתי ואפקטיבי על ידי התאגיד, עשויה לסייע לנושאי המשרה לעמוד בחובה זו. יש לציין כי סעיף 48(ב) קובע חזקה כי חובת נושא המשרה למנוע הפרות של הוראות החוק הופרה מקום בו בוצעה עבירה על ידי התאגיד, למעט אם נושא המשרה הוכיח שעשה כל הניתן לקיום חובתו. תוכנית האכיפה הפנימית תסייע לנושא המשרה גם במצבים אלה, ככל שלא היה מעורב בביצוע העבירה ולא ידע על קיומה.

בחודש ינואר 2020 אושרה תכנית עבודה לשנת 2020 בהתאם לתכנית האכיפה הפנימית בתחום דיני תחרות אך לאור משבר הקורונה ויציאת מרבית עובדי החברה לחל"ת לא בוצעו פעולות כגון ביקורות והדרכות במהלך תקופת המשבר.

תכנית אכיפה פנימית בתחום איסור מתן או קבלת שוחד ואיסור שחיתות

בשנת 2018, אישר דירקטוריון החברה תכנית אכיפה פנימית בתחום איסור מתן או קבלת שוחד ואיסור שחיתות ומינה את סמנ"ל משאבי אנוש ומינהל של החברה כממונה על האכיפה בתחום זה. תכנית האכיפה משקפת את החשיבות הרבה שמייחסת החברה למילוי קפדני אחר הוראות החוק לעניין עבירות שוחד ושחיתות.

לאור משבר הקורונה ויציאת מרבית עובדי החברה לחל"ת לא בוצעו בשנת 2020 הדרכות בתחום זה לעובדים ומנהלים בחברה.

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, ראו ביאור 2.ג לדוחות הכספיים השנתיים ליום 31 בדצמבר 2020.

ד2. גילוי בדבר הערכות שווי

בשנת 2020, לאור משבר הקורונה והעמקתו במהלך השנה, העריכה החברה את שווי השימוש של צי המטוסים שלה, במועדים המפורטים להלן.

להערכת השווי ליום 30 בספטמבר 2020, ראו דוח רבעוני ליום 30 בספטמבר 2020 אשר פורסם ביום 25 בנובמבר 2020 (מספר אסמכתא: 2020-01-126828) הנכלל בדוח זה על דרך ההפנייה.

להערכת השווי ליום 30 ביוני 2020, ראו דוח רבעוני ליום 30 ביוני 2020 אשר פורסם ביום 26 באוגוסט 2020 (מספר אסמכתא: 2020-01-084766) הנכלל בדוח זה על דרך ההפנייה.

להערכת השווי ליום 31 במרץ 2020, ראו דוח רבעוני ליום 31 במרץ 2020 אשר פורסם ביום 30 ביוני 2020 (מספר אסמכתא: 2020-01-061504) הנכלל בדוח זה על דרך ההפנייה.

ד3. הנושאים שאליהם מפנים רואי החשבון של החברה את תשומת הלב במסקנתם על הדוחות הכספיים

1. לספקות המשמעותיים לגבי המשך קיומה של החברה כעסק חי, ראו ביאור 1 לדוחות הכספיים השנתיים.
2. לפירוט החשיפה מתובענות ייצוגיות כנגד החברה וחשיפה של החברה לתובענות ייצוגיות אלו, ראו ביאור 16 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. למידע בדבר התפרצות מגיפת הקורונה, המשבר הכלכלי והתעופתי בעולם והשלכותיהם על מחירי הנפט והריבית, ראו פרק א. לדוח זה.
2. להלן השינויים שחלו במחירי הדס"ל וריבית הליבור מתום השנה ועד למועד הסמוך לפרסום הדו"ח הכספי ליום 31 בדצמבר 2020 :
נכון למועד הדוח, מחיר השוק של הדס"ל (לפני אגרות ומרווחי ספקים) המשוקלל בהתאם לשווקים בהם רוכשת החברה דס"ל, היה כ-131 סנט לגלון ואילו נכון למועד הסמוך לאישור הדוח מחיר זה הינו כ-165 סנט לגלון, עליה של כ-26%. לשינויים החדים במחיר יש השפעה מהותית על תוצאותיה הכספיות של החברה. במקביל, ערך השווי ההוגן של מכשירי גידור מחירי הדס"ל יקבע בהתאם לשינויי המחירים שהתרחשו מאז מועד הדוח וכן מסיום ההתחשבות בגין חלק מהעסקאות כאמור.
3. החברה מיישמת חשבונאות גידור ומייעדת את עסקאות ההגנה כמכשירים מגדרים. לעניין המדיניות החשבונאית לעניין זה ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים השנתיים. במועד הסמוך לפרסום הדוח, היות והיקפי הפעילות של החברה נמוכים משמעותית לעומת תוכניתיה המקוריות לשנת 2021 שעל פיהן בוצעו עסקאות הגידור, הרי שבאופן מעשי בחלק מהחודשים כמות הדס"ל המגודרת גבוהה מכמות הדס"ל הנצרכת. אי לכך, עסקאות גידור אלה לא הוכרו חשבונאית כאפקטיביות ושווין במועד הדוח נזקף לרווח והפסד.
4. הסכמי המסגרת החלים על עסקאות הגידור קובעים, בין היתר, את התנאים בהם ידרשו הצדדים להעביר בטחונות כנגד עסקאות הגידור. מול חלק מהגופים המגדרים אין צורך בהעברת בטחונות כלל, ומול חלקם נדרשת העברת בטחונות (בצורה של פקדון כספי נושא ריבית) כאשר השווי ההוגן השלילי של העסקאות ביום מסוים חורג מסף הקבוע בהסכם. שווי עסקאות גידור הדס"ל נכון למועד הסמוך לפרסום הדוח הינו כ-1 מ' דולר לזכות החברה (עסקאות לגידור חלק מהצריכה צפויה לשנת 2021) ובמועד זה אין לחברה בטחונות כלשהם כנגד עסקאות אלה.
5. נכון למועד הדוח, שיעור ריבית הליבור ל-3 חודשים היה כ-0.24% ואילו נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, עומד שיעור זה על כ-0.2%. הירידה המשמעותית עקב משבר הקורונה של ריבית ארוכת הטווח הביאה לכך שהשווי ההוגן של עסקאות לגידור ריבית שביצעה החברה במועד הסמוך לפרסום דוח זה עומד על כ-19.5 מיליון דולר לחובת החברה. למועד זה, השווי ההוגן של עסקת גידור דולר/יין עומד על כ-5.3 מיליון דולר לחובת החברה. לאור זאת, נדרשה החברה להעמיד בטחונות כנגד עסקאות גידור הריבית ועסקת גידור היין בהיקף כולל של כ-5.5 מיליון דולר. הגדלה והקטנה של הבטחונות נעשית ברמה יומית בהתאם לתנודות בשווי ההוגן של העסקאות מול כל אחד מהגופים המגדרים.

אביגיל שורק - מנהל כללי

דוד ברודט - יו"ר הדירקטוריון
24 במרץ, 2021

נספח א' לדוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד

הלוואות מהותיות של החברה בשנה שנסתיימה ביום 31/12/2020

מאפייני המלווה		הלוואות בגין מטוסים	היקף ההלוואות (אלפי דולר)	יתרה בלתי מסולקת (אלפי דולר)	בטוחות	ריבית	תדירות פירעון קרן וריבית	היקף החזר קרן (אלפי דולר)	יתרת בלון (אלפי דולר)	תאריך תחילת ההלוואות	תאריך פירעון סופי של ההלוואות
שוק ההון האמריקאי בערבות EXIM		737-900	188,894	81,664	4 מטוסים 737-900	קבועה - 2.45% - 2.623%	רבעוני	3,935	-	26/11/2013	25/06/2026
מוסדות בנקאים זרים (*)		787-9	135,000	102,500	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	126,938	מטוס 787-9	משתנה ליבור + מרווח - 1%-2%	רבעוני	2,500	52,000	27/06/2018	30/06/2028
מוסד בנקאי זר בערבות UKEF (*)		787-9	125,000	107,594	מטוס 787-9	משתנה ליבור + מרווח - 0%-1%	רבעוני	2,600	-	10/08/2018	10/08/2030
מוסד בנקאי זר ומשקיעים יפניים		787-9	149,872	139,535	מטוס 787-9	משתנה ליבור + מרווח - 0.5%-1.5%	רבעוני	2,556	50,530	18/06/2019	30/08/2029
מוסד בנקאי זר ומשקיעים יפניים		787-8	132,894	126,700	מטוס 787-8	משתנה ליבור + מרווח - 0%-1%	רבעוני	2,293	44,873	27/11/2019	31/10/2029
מוסד בנקאי זר ומשקיעים יפניים		787-8	126,099	120,493	מטוס 787-8	משתנה ליבור + מרווח - 0.5%-1.5%	רבעוני	2,213	40,392	18/12/2019	18/12/2029
מוסד בנקאי זר ומשקיעים יפניים		787-8	132,650	128,368	מטוס 787-8	משתנה ליבור + מרווח - 0%-1%	רבעוני	2,305	44,615	19/02/2020	31/01/2030

(*) בהלוואות אלו הגיעה החברה להסכמות עם הגופים המממנים בדבר דחייה ופריסה של תשלומים, לפרטים ראו ביאור ג14. (2) לדוחות הכספיים.

פרק ג

דוחות כספיים מאוחדים

לשנת 2020

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוח תקופתי לשנת 2020

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוחות כספיים מאוחדים לשנת 2020

תוכן העניינים

ע מ ד

דוחות רואי החשבון המבקרים ג-3 - ג-1

הדוחות הכספיים:

דוחות מאוחדים על המצב הכספי ג-5 - ג-4

דוחות מאוחדים על הרווח והפסד ג-6

דוחות מאוחדים על הרווח הכולל ג-7

דוחות מאוחדים על השינויים בהון ג-10 - ג-8

דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים ג-12 - ג-11

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים ג-101 - ג-13

מכתב הסכמה בקשר לתשקיף מדף מאת רואי החשבון ג-102

דוח רואי החשבון המבוקרים

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 וחברות בנות (להלן ביחד "החברה") ליום 31 בדצמבר 2020. 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 (ישראל) 911 של לשכת רואי חשבון בישראל "ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי" (להלן "תקן ביקורת (ישראל) 911"). רכיבים אלה הינם: (1) בקורות ברמת הארגון, לרבות בקורות על תהליך עריכה וסגירה של דיווח כספי ובקורות כלליות על מערכות מידע; (2) בקורות על הכנסות נוסעים ממכירת כרטיסי טיסה; (3) בקורות על מועדון הנוסע המתמיד; (4) בקורות על רכוש קבוע - מטוסים, מנועים וחלפים; (5) בקורות על הוצאות דלק; (6) בקורות על הוצאות שכר לעובדים בישראל; (7) בקורות על הטבות לעובדים בישראל; (8) הכנסות ממשען. כל רכיבי הבקרה הפנימית הינם למעט חברות בנות (כל אלה יחד מכונים להלן "רכיבי הבקרה המבוקרים").

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 911. 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 קוימו באופן אפקטיבי מכל הבחינות המהותיות. ביקורתנו כללה השגת הבנה לגבי בקרה פנימית על דיווח כספי, זיהוי רכיבי הבקרה המבוקרים, הערכת הסיכון שקיימת חולשה מהותית ברכיבי הבקרה המבוקרים, וכן בחינה והערכה של אפקטיביות התכנון והתפעול של אותם רכיבי בקרה 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 בקשר עם הדיווח הכספי, ולפיכך חוות דעתנו מתייחסת לרכיבי הבקרה המבוקרים בלבד. כמו כן, ביקורתנו לא התייחסה להשפעות הדדיות בין רכיבי הבקרה המבוקרים לבין כאלה שאינם מבוקרים ולפיכך, חוות דעתנו אינה מביאה בחשבון השפעות אפשריות כאלה. אנו סבורים שביקורתנו מספקת בסיס נאות לחוות דעתנו בהקשר המתואר לעיל.

בשל מגבלות מובנות, בקרה פנימית על דיווח כספי בכלל, ורכיבים מתוכה בפרט, עשויים שלא למנוע או לגלות הצגה מוטעית. כמו כן, הסקת מסקנות לגבי העתיד על בסיס הערכת אפקטיביות נוכחית כלשהי חשופה לסיכון שבקורות 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 2020.

ביקורנו גם, בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, את הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לימים 31 בדצמבר 2020 ו-2019 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020 והדוח שלנו, מיום 24 במרץ, 2021 כלל חוות דעת בלתי מסויגת על אותם דוחות כספיים וכן הפניית תשומת לב בדבר ספקות משמעותיים לגבי המשך קיומה של החברה כעסק חי וחשיפת החברה לאישור תובענות ייצוגיות, בהתבסס על ביקורתנו.

בריטמן אלמגור זהר ושות'

רואי חשבון

A Firm in the Deloitte Global Network

תל אביב, 24 במרץ 2021

תל אביב - משרד ראשי

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

משרד נצרת
מרני אבן עאמר 9
נצרת, 16100

טלפון: 073-3994455
פקס: 073-3994455
info-nazareth@deloitte.co.il

משרד אילת
המרכז העירוני
ת.ד. 583
אילת, 8810402

טלפון: 08-6375676
פקס: 08-6371628
info-ellat@deloitte.co.il

משרד חיפה
מעלה השחרור 5
ת.ד. 5648
חיפה, 3105502

טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

משרד ירושלים
קרת המדע 3
מנזר הר חוצנים
ירושלים, 914510
ת.ח. 45396

טלפון: 02-5018888
פקס: 02-5374173
info-jer@deloitte.co.il



דוח רואי החשבון המבקרים לבעלי המניות של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביקרנו את הדוחות המאוחדים על המצב הכספי המוצגים של חברת אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן - החברה) לימים 31 בדצמבר 2020 ו-2019 ואת הדוחות המאוחדים על הרווח או הפסד, הרווח הכולל, השינויים בהון ותזרימי המזומנים לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020. 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 שאוחדו אשר נכסיהן הכלולים באיחוד מהווים כ-0.3% וכ-0.4% מכלל הנכסים המאוחדים לימים 31 בדצמבר 2020 ו-2019 בהתאמה, והכנסותיהן הכלולות באיחוד מהוות כ-2.7%, כ-1.1% וכ-0.9%, מכלל ההכנסות המאוחדות לשנים שהסתיימו בימים 31 בדצמבר 2020, 2019 ו-2018, בהתאמה. כמו-כן, לא ביקרנו את הדוחות הכספיים של חברה כלולה המטופלת לפי שיטת השווי המאזני, אשר ההשקעה בה ליום 31 בדצמבר, 2019 הסתכמה לסך של כ-15,453 אלפי דולר, והחלק בתוצאותיה לשנים שהסתיימו בימים 31 בדצמבר 2020, 2019 ו-2018 הסתכם לסך של כ-129 אלפי דולר, כ-1,268 אלפי דולר, וכ-820 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 מאתנו לתכנן את הביקורת ולבצעה במטרה להשיג מידה סבירה של ביטחון שאין בדוחות הכספיים הצגה מוטעית מהותית. ביקורת כוללת בדיקה מדגמית של ראיות התומכות בסכומים ובמידע שבדוחות הכספיים. ביקורת כוללת גם בחינה של כללי החשבונאות שיושמו ושל האומדנים המשמעותיים שנעשו על ידי הדירקטוריון והנהלה של החברה וכן הערכת נאותות ההצגה בדוחות הכספיים בכללותה. אנו סבורים שביקורתנו ודוחות רואי החשבון האחרים מספקים בסיס נאות לחוות דעתנו.

לדעתנו, בהתבסס על ביקורתנו ועל הדוחות של רואי חשבון אחרים, הדוחות הכספיים המאוחדים הנ"ל משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי של החברה והחברות המאוחדות שלה לימים 31 בדצמבר 2020 ו-2019 ואת תוצאות פעולותיהן, השינויים בהון ותזרימי המזומנים שלהן לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020 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 1 לדוחות הכספיים המאוחדים בדבר השלכות התפשטות נגיף "קורונה" (COVID-19), אשר הביאו לפגיעה מהותית בביקוש לטיסות ולירידה חדה בהיקף טיסות הנוסעים הסדירות של החברה ואי הוודאות השוררת בדבר ההתפתחויות בישראל ובעולם בקשר עם התפתחות המשבר המשליכה על קצב פתיחת שוק הטיסות הנוסעים, ובדבר הגירעון בהון החוזר וההפסדים המהותיים לתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2020 אשר בעטיים נוצר לחברה גירעון בהון. תוכניות החברה להתמודדות עם ההשלכות המהותיות של הנגיף כוללות בין היתר, פעולות לצורך התאמת הוצאותיה התזרימיות לירידה המהותית בהכנסותיה וכן גיוס הון. בנוסף, לאחר תאריך המאזן, חתמה החברה על הסכם מימון עם המדינה בסך של כ-210 מיליון דולר אשר בעיקרו מהווה הקדמה של רכישות כרטיסי טיסה עבור מערך אבטחת התעופה ונכסיה לתוקף מותנית בקיומם של מספר תנאים.

2020

2-ג

תל אביב - משרד ראשי

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

משרד נצרת
חרג' אבן עאמר 9
נצרת, 16100

טלפון: 073-3994455
פקס: 073-3994455
info-nazareth@deloitte.co.il

משרד אילת
המרכז העירוני
583, ת.ד.
אילת, 8810402

טלפון: 08-6375676
פקס: 08-6371628
info-ellat@deloitte.co.il

משרד חיפה
מעלה השחרור 5
5648, ת.ד.
חיפה, 3105502

טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

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

טלפון: 02-5018888
פקס: 02-5374173
info-jer@deloitte.co.il



כמפורט בביאור, למועד אישור הדוחות הכספיים, היות ויכולת החברה לעמוד בכל התחייבויותיה הפיננסיות תלויה בקיומם של אירועים שאינם בשליטתה המלאה של החברה ואשר אינם וודאיים והינם הכרחיים על מנת לאפשר לחברה להתמודד עם השלכות המשבר, קיימים ספקות משמעותיים בדבר המשך קיומה של החברה כעסק חי. בדוחות הכספיים לא נכללו התאמות לגבי ערכי הנכסים והתחייבויות וסיווגם, שיתכן ותהינה דרושות אם החברה לא תוכל להמשיך ולפעול כעסק חי.

כמו כן, אנו מפנים את תשומת הלב לאמור בביאור 16 ב. לדוחות הכספיים המאוחדים בדבר החשיפה לאישור תובענות ייצוגיות כנגד החברה וחשיפה של החברה לתובענות ייצוגיות אלו.

ביקרנו גם, בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 911 של לשכת רואי חשבון בישראל "ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי", את רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה ליום 31 בדצמבר 2020 והדוח שלנו מיום 24 במרץ 2021 כלל חוות דעת בלתי מסויגת על קיומם של אותם רכיבים באופן אפקטיבי.

בריטמן אלמגור זהר ושות'

רואי חשבון

A Firm in the Deloitte Global Network

תל אביב, 24 במרץ, 2021

2020

ג-3

תל אביב - משרד ראשי

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

משרד נצרת
מרני אבן עאמר 9
נצרת, 16100

טלפון: 073-3994455
פקס: 073-3994455
info-nazareth@deloitte.co.il

משרד אילת
המרכז העירוני
583 ת.ד.
אילת, 8810402

טלפון: 08-6375676
פקס: 08-6371628
info-ellat@deloitte.co.il

משרד חיפה
מעלה השחרור 5
ת.ד. 5648
חיפה, 3105502

טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

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

טלפון: 02-5018888
פקס: 02-5374173
info-jer@deloitte.co.il

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על המצב הכספי

ליום 31 בדצמבר		ביאור	נכסים
2019	2020		
אלפי דולר	אלפי דולר		
			נכסים שוטפים
229,260	68,251	3	מזומנים ושווי מזומנים
35,031	25,666	4	פיקדונות לזמן קצר
139,896	39,678	5	לקוחות
45,035	26,221	6	חייבים ויתרות חובה
4,706	-	19	מכשירים פיננסיים נגזרים
15,913	13,570	7	הוצאות מראש
15,971	12,271	8	מלאי
<u>485,812</u>	<u>185,657</u>		סה"כ נכסים שוטפים
			נכסים לא שוטפים
76,455	99,530	4	פיקדונות לזמן ארוך
23,230	3,064	9	השקעות לזמן ארוך
6,253	-	19	מכשירים פיננסיים נגזרים
983,418	892,423	11	זכויות שימוש בנכסים חכורים
1,841,597	1,826,088	10	רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים
79,171	-	15	נכסים בגין הטבות לעובדים
<u>3,010,124</u>	<u>2,821,105</u>		סה"כ נכסים לא שוטפים
<u><u>3,495,936</u></u>	<u><u>3,006,761</u></u>		סה"כ נכסים

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על המצב הכספי

ליום 31 בדצמבר			ביאור	התחייבויות והון
2019	2020			
אלפי דולר	אלפי דולר			
217,852	1,201,936	14	הלוואות מתאגידים בנקאיים ואחרים ואשראי לזמן קצר	התחייבויות שוטפות
93,408	122,306	11	חליות שוטפות בגין חכירות ספקים ונותני שירותים	
172,296	129,104		זכאים ויתרות זכות הכנסות מראש הפרשות	
95,930	66,577	12	מכשירים פיננסיים נגזרים	
347,987	260,870	13	התחייבויות בגין הטבות לעובדים	
23,741	14,650	16	סה"כ התחייבויות שוטפות	
3,735	26,911	19		
127,968	152,981	15		
1,082,917	1,975,335			
996,434	-	14	הלוואות מתאגידים בנקאיים ואחרים	התחייבויות לא שוטפות
927,875	895,573	11	התחייבויות בגין חכירות הכנסות מראש	
98,604	160,151	13	יתרות זכות לזמן ארוך	
63,338	100,316	12	התחייבויות בגין הטבות לעובדים	
93,746	92,012	15	מכשירים פיננסיים נגזרים	
9,847	39,230	19	התחייבות מסים נדחים	
54,523	241	17	סה"כ התחייבויות לא שוטפות	
2,244,367	1,287,523			
3,327,284	3,262,858			סה"כ ההתחייבויות
155,012	375,141	18	הון (גירעון בהון)	
260,368	146,527		הון מניות פרמיה וקרנות הון	
(247,643)	(778,554)		יתרת הפסד	
167,737	(256,886)		סה"כ (גירעון בהון) הון המיוחס לבעלי המניות של החברה	
915	789		זכויות שאינן מקנות שליטה	
168,652	(256,097)		סה"כ הון (גירעון בהון)	
3,495,936	3,006,761		סה"כ התחייבויות והון	

ינקלה שחר – גזבר החברה
ומ"מ סמנכ"ל הכספים

אביגל שורק – מנכ"ל

דוד ברודט – יו"ר הדירקטוריון

תאריך אישור הדוחות הכספיים: נתב"ג 24 במרץ, 2021.
הביאורים המצורפים 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	
2018	2019	2020		
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר		
2,141,993	2,177,997	623,075	א20	הכנסות מהפעלה
(1,843,870)	(1,833,603)	(800,403)	ב20	הוצאות הפעלה
298,123	344,393	(177,327)		רווח גולמי
(215,116)	(213,564)	(60,709)	ג20	הוצאות מכירה
(132,461)	(138,839)	(101,996)	ד20	הוצאות הנהלה וכלליות
14,001	12,498	(24,267)	ה20	הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו
(333,576)	(339,905)	(186,973)		
(35,453)	4,489	(364,300)		רווח (הפסד) מפעולות רגילות
(33,821)	(88,201)	(196,786)	ו20	הוצאות מימון
3,201	5,307	331	ז20	הכנסות מימון
(30,620)	(82,894)	(196,456)		הוצאות מימון, נטו*
(1,675)	1,844	(801)		חלק החברה ברווחי (הפסדי) חברות כלולות ושערוך אופציות בגין
(67,748)	(76,562)	(561,557)		הפסד לפני מסים על ההכנסה
15,581	16,961	30,520	17	הטבת מס
(52,167)	(59,601)	(531,037)		הפסד נקי לשנה
				הפסד למניה רגילה אחת בת 1 ש"ח ע.ג. (בדולר):
(0.11)	(0.12)	(0.74)		הפסד למניה בסיסי ומדולל
				הממוצע המשוקלל של מספר המניות (באלפים)
495,719	495,719	714,501		ששימש בחישוב הפסד למניה: בסיסי ומדולל

*יישום מדיניות חשבונאית למפרע, ראו ביאור 15.א(1)

הביאורים המצורפים 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		
2018	2019	2020
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
(52,167)	(59,601)	(531,037)
2,888	(4,603)	2,922
(1,146)	933	(699)
(37,235)	20,931	(43,178)
(1,109)	299	481
(36,602)	17,560	(40,474)
(88,769)	(42,041)	(571,511)

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 הפסד כולל לשנה

הביאורים המצורפים 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 2020

הון מניות	פרמיה על מניות	קרנות הון אחרות	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים	קרן הון בגין הפרשי תרגום של פעילויות חוץ	קרן הון בגין ההתחייבויות בגין הטבה מוגדרת	יתרת הפסד המיוחס לבעלי המניות של החברה	זכויות שאינן מקנות שליטה	סה"כ
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
155,012	35,554	240,750	(2,502)	(633)	979	(13,780)	915	168,652
-	-	-	-	-	-	-	(126)	(531,037)
-	-	-	(43,178)	481	(699)	2,922	-	(40,474)
-	-	-	(43,178)	481	(699)	2,922	(126)	(571,511)
220,129	(35,554)	(37,927)	-	-	-	-	-	146,648
-	-	116	-	-	-	-	-	116
375,141	-	202,938	(45,681)	(153)	280	(10,858)	789	(256,097)

יתרה ליום 1 בינואר 2020

התנועה בתקופת הדוח:

הפסד לשנה

רווח (הפסד) כולל אחר

סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה

הנפקת מניות בניכוי עלויות הנפקה, נטו

מס

(ראה ביאור 1.1)

הלוואה מבעל שליטה (ראה ביאור 2.2 א)

סה"כ הון ליום 31 בדצמבר 2020

הביאורים המצורפים 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 2019

הון מניות	פרמיה על מניות	קרנות הון אחרות	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן	קרן הון בגין הפרשי תרגום של פעילויות חוץ	קרן הון בגין מדידות מחדש של ההתחייבויות בגין הטבה מוגדרת	יתרת הפסד המיוחס לבעלי המניות של החברה	זכויות שאינן מקנות שליטה	סה"כ
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
155,012	35,554	240,750	(23,433)	(932)	46	(9,177)	(169,220)	838	229,438
-	-	-	-	-	-	-	(18,763)	-	(18,763)
155,012	35,554	240,750	(23,433)	(932)	46	(9,177)	(187,983)	838	210,675
-	-	-	-	-	-	-	(59,660)	77	(59,583)
-	-	-	20,931	299	933	(4,603)	-	-	17,560
-	-	-	20,931	299	933	(4,603)	(59,660)	77	(42,023)
155,012	35,554	240,750	(2,502)	(633)	979	(13,780)	(247,643)	915	168,652

יתרה ליום 1 בינואר 2019
השפעה מצטברת בגין יישום תקן דיווח
כספי בינלאומי IFRS 16

יתרה ליום 1 בינואר 2020 לאחר השפעה
מצטברת בגין יישום תקן דיווח כספי
בינלאומי IFRS 16

התנועה בתקופת הדוח:
רווח (הפסד) לשנה
רווח (הפסד) כולל אחר

סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה

סה"כ הון ליום 31 בדצמבר 2019

הביאורים המצורפים 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 2018

הון מניות	פרמיה על מניות	קרנות הון אחרות	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן	קרן הון בגין הפרשי תרגום של פעילויות חוץ	קרן הון בגין מדידות מחדש של			זכויות שאינן מקנות שליטה	סה"כ
						ההתחייבויות בגין הטבה מוגדרת	יתרת הפסד המיוחס לבעלי המניות של החברה	המיוחס לבעלי המניות של החברה		
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
155,012	35,554	238,911	13,802	177	1,192	(12,065)	(154,599)	206	278,190	
-	-	-	-	-	-	-	37,517	-	37,517	
155,012	35,554	238,911	13,802	177	1,192	(12,065)	(117,082)	206	315,707	
-	-	-	-	-	-	-	(52,138)	(29)	(52,167)	
-	-	-	(37,235)	(1,109)	(1,146)	2,888	-	-	(36,602)	
-	-	-	(37,235)	(1,109)	(1,146)	2,888	(52,138)	(29)	(88,769)	
-	-	1,839	-	-	-	-	-	661	2,500	
155,012	35,554	240,750	(23,433)	(932)	46	(9,177)	(169,220)	838	229,438	

יתרה ליום 1 בינואר 2018
השפעה מצטברת בגין יישום תקן
דיווח כספי בינלאומי IFRS 15

יתרה ליום 1 בינואר 2018 לאחר השפעה
מצטברת בגין יישום תקן דיווח כספי
בינלאומי IFRS 15

התנועה בתקופת הדוח:
הפסד לשנה
רווח (הפסד) כולל אחר

סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה

הנפקת מניות בחברת בת

סה"כ הון ליום 31 בדצמבר 2018

הביאורים המצורפים 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		
2018	2019	2020
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר

(52,167)	(59,601)	(531,037)
143,396	353,452	392,217
91,229	293,851	(138,820)

תזרימי מזומנים מ(ל)פעילות שוטפת

הפסד לשנה
 התאמות הדרושות כדי להציג את תזרימי
 המזומנים מפעילות שוטפת - נספח א'
 מזומנים שנבעו (ששימשו) מ/לפעילות שוטפת

תזרימי מזומנים לפעילות השקעה

(512,815)	(429,234)	(115,251)
10,548	23,127	23,123
(13,360)	(12,571)	(3,603)
28,655	(14,947)	(16,691)
-	-	15,432
(486,972)	(433,625)	(96,990)

רכישות רכוש קבוע (כולל תשלומים על חשבון מטוסים ושיפוצי מנוע כלליים)
 תמורה ממימוש רכוש קבוע
 השקעה ברכוש לא מוחשי
 שינוי בפקדונות
 תמורה ממכירת ממון (ראה ביאור 9.ב)

מזומנים ששימשו לפעילות השקעה

תזרימי מזומנים מ(ל)פעילות מימון

(11,514)	(21,474)	(10,716)
550,089	563,722	132,650
-	-	10,000
(189,037)	(280,666)	(157,268)
311	(5,299)	(2,356)
-	(81,868)	(45,440)
-	-	146,331
2,500	-	-
352,349	174,415	73,201

תשלום בגין הוצאות גיוס הלוואות
 קבלת הלוואות מתאגידים בנקאיים
 קבלת הלוואה מבעל שליטה (ראה ביאור 22.א)
 פירעון הלוואות מתאגידים בנקאיים
 עליה (ירידה) באשראי לזמן קצר, נטו
 פירעון התחייבויות בגין חכירות
 תמורה מהנפקת מניות, נטו (ראה ביאור 1.ב)
 הנפקת מניות בחברת בת

מזומנים שנבעו מפעילות מימון

(2,856)	1,522	1,600
(46,250)	36,163	(161,009)
239,347	193,097	229,260
193,097	229,260	68,251

השפעת השינויים בשערי חליפין על יתרות מזומנים המוחזקות במטבע חוץ

עליה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים

יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת השנה

יתרת מזומנים ושווי מזומנים לסוף השנה

הביאורים המצורפים 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		
2018	2019	2020
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר

נספח א' - התאמות הדרושות להצגת תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת:

			הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:
			פחת והפחתות (כולל גרועות אביזרים, רכיבים
149,200	153,685	128,033	שיצאו משימוש ותצרוכת ציוד מתכלה)
-	97,659	113,399	פחת בגין זכויות שימוש בנכסים חכורים
-	59,394	-	מענקים שהתקבלו מחברות כרטיסי אשראי
(15,967)	(17,529)	(32,115)	מסים נדחים, נטו
(25,289)	20,226	98,164	עליה (ירידה) בהתחייבויות בשל הטבות לעובדים ובהפרשות (ראה ביאור 16.ב.19)
(7,664)	(11,791)	(9,178)	רווח הון (נטו) ממימוש נכסים
2,856	(1,522)	(1,600)	הוצאות (הכנסות) מהפרשי שער בגין מזומנים ושווי מזומנים
			שינויים בשווי הוגן של מכשירים פיננסיים בגין עסקאות גידור
-	-	6,831	דלק סילוני לא אפקטיביות
3,652	6,552	15,586	הפחתת הוצאות גיוס והפרשי שער בגין הלוואות
-	2,432	19,608	הוצאות ריבית נדחות והפרשי שער המיוחסים להתחייבויות בגין חכירות
1,675	(2,890)	3,097	שינויים אחרים
			שינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות:
10,627	(22,253)	109,144	ירידה (עליה) בלקוחות וחייבים אחרים
(1,098)	7,917	2,065	ירידה (עליה) בהוצאות מראש
(1,553)	244	3,700	ירידה (עליה) במלאי
33,573	17,192	(38,946)	עליה (ירידה) בספקים וזכאים
(6,616)	44,136	(25,569)	עליה (ירידה) בהכנסות מראש
<u>143,396</u>	<u>353,452</u>	<u>392,217</u>	

נספח ב' - תשלום ריבית ותקבול ריבית, מסים ששולמו ודיבידנדים
שנתקבלו והמסווגים בתזרימי מזומנים מפעילות שוטפת (1):

<u>25,079</u>	<u>77,105</u>	<u>55,877</u>	תשלומי ריבית (2)
<u>3,278</u>	<u>2,712</u>	<u>730</u>	תקבולי ריבית
<u>945</u>	<u>436</u>	<u>35</u>	תשלומי מס - מקדמות בגין הוצאות עודפות
<u>741</u>	<u>579</u>	<u>-</u>	תקבולי דיבידנד

- (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.
- (2) החל משנת 2019, כולל ריבית רעיונית על התחייבויות בגין חכירות בהתאם לתקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16 "חכירות".

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 1 - כללי

א. בתקופות של פעילות רגילה, החברה פועלת בעיקר בהובלה אווירית של נוסעים ומטען ומפעילה טיסות סדירות, טיסות שכר (המשווקות על ידי חברת הבת, סאן דור) וכן מובילה 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. בנוסף, ניהול סוכנויות נסיעות בחו"ל וכן בתחום הפיתוח והיזמות באמצעות חברה בת. בנוסף, לחברה שיתופי פעולה עם מוסדות פיננסיים במיזם כרטיסי אשראי באמצעות מועדון הנוסע המתמיד של החברה.

ב. משבר הקורונה:

השלכות המשבר על פעילות החברה, תוצאותיה ומצבה הכספי:

בסוף שנת 2019, החלה התפרצות של נגיף ה"קורונה" (COVID-19) ברחבי העולם, לרבות במדינות אסיה, אירופה וארצות הברית. התפרצות הנגיף הוכרזה בסוף חודש ינואר 2020 כמצב חירום בריאות עולמי, כאשר ביום 11 במרץ 2020 סווגה ההתפרצות כמגפה עולמית.

החל מתחילת האירוע, פרסם משרד הבריאות בישראל הודעות שונות בדבר מגבלות החלות על הנוסעים היוצאים והשבים ממדינות שונות בעולם וזאת עד להודעת משרד הבריאות אשר פורסמה בתחילת חודש מרץ 2020 בדבר חובת בידוד על הנכנסים לישראל מכל מדינות העולם. הודעות משרד הבריאות וכן הנחיות שהתקבלו מגופים שונים בארץ ובעולם גרמו לירידה בביקוש ולביטול טיסות בהיקף משמעותי, עד כדי הפסקת טיסות הנוסעים הסדירות של החברה וכפועל יוצא, השפיעו באופן מהותי לרעה על פעילות החברה.

בהתאם, מבצעת החברה מתחילת המשבר שינויים והתאמות תפעוליות ומסחריות בפעילותה וברשת הנתיבים, וזאת תוך התחשבות, בין היתר, בשמירה על קשר אווירי לישראל וממנה ביחס להובלת נוסעים ומטען ובמתן פתרונות ללקוחות החברה במידת האפשר. תחילה, בסוף חודש ינואר 2020 השהתה החברה באופן זמני את טיסותיה לבייג'ינג (סין) ולאחר מכן התאימה גם את פעילותה בקווים להונג קונג ולבנגקוק, וביעדים שונים באירופה ובצפון אמריקה וזאת עד להפסקה מלאה של טיסות הנוסעים הסדירות שלה החל מסוף חודש מרץ ועד לסוף חודש בספטמבר 2020.

במהלך תקופת השהיית טיסות הנוסעים הסדירות, המשיכה החברה לקיים טיסות מטען אל-מ-ישראל, לרבות שימוש במטוסי נוסעים למטרה זו וכן טיסות נוסעים מיוחדות לפי הצורך. יצוין, כי פעילות הטיסות במטוסי נוסעים (מטען ונוסעים) הופסקה באופן מוחלט בתחילת חודש יולי 2020, בשל אי אישור הטיסות על ידי טייסי החברה וחודשה החל מיום 22 לחודש ספטמבר 2020.

בחודש אוקטובר 2020, החלה בפעילות הדרגתית של טיסות נוסעים ליוון וחיידשה בהדרגה את פעילותה לארה"ב, אנגליה, צרפת ויעדים נוספים וכן החלה בהפעלת קווים לדובאי ולאיי סיישל. בסוף חודש דצמבר 2020, עם החלטת ממשלת ישראל בדבר חובת בידוד במלונית לשבים מכלל היעדים, ערכה החברה התאמות בלוח הטיסות ליעדי דובאי וסיישל.

עם כניסתו לתוקף של הסגר השלישי המשיכה החברה בפעילות עד למועד סגירת נתב"ג לתנועת נוסעים ביום 26 בינואר 2021. עם הסרת הסגר על נתב"ג ביום 21 בפברואר 2021, החלה החברה לחדש בהדרגה פעילות לארה"ב, לונדון, פריז ופרנקפורט. היקף הטיסות בשלב זה אינו מהותי ונקבע בהתאם לביקוש ולהנחיות הממשלה בדבר מגבלות נוסעים נכנסים לישראל. נכון למועד הסמוך לאישור הדוחות הכספיים, חל איסור כניסה למדינת ישראל למי שאינו בעל דרכון ישראלי (למעט חריגים) וקיימת מגבלה לכמות הנכנסים בנוסף לחובת בדיקה לאבחון הדבקות בנגיף הקורונה לפני הטיסה חזרה לישראל. ביחס ליעדים עיקריים של החברה, נכון למועד הסמוך לאישור הדוח ולפי מיטב ידיעת החברה, קיימות מגבלות דומות כגון חובות בדיקת קורונה והנחיות בדבר בידוד (יצוין כי המידע משתנה כל הזמן בהתאם להתפתחויות במדינת הרלוונטית).

המשבר האמור גרם להשלכות פיננסיות מהותיות על החברה, כמפורט להלן:

- בשנת 2020, הכירה החברה בהפסד של כ-531 מיליון דולר, אשר בעטיו נוצר לחברה גירעון בהון של כ-256 מיליון דולר.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 1 - כללי (המשך)

ב. משבר הקורונה: (המשך)

- הגירעון בהון החוזר ליום 31 בדצמבר 2020 גדל משמעותית ביחס לגירעון ליום 31 בדצמבר 2019, זאת בעיקר בשל סיווג הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים בסך של כ-1,012 מיליון דולר, כהתחייבויות שוטפות, על פי הסכמי ההלוואות עליהן חתמה החברה, שלפיהם הרעה משמעותית בעסקי החברה הינה עילה למלוים לדרוש את העמדת ההלוואה לפירעון מיידי. לאור האמור, על פי התקינה החשבונאית, מחוייבת החברה לסווג את מלוא יתרת החוב כהתחייבות שוטפת, אף על פי שעמדה בפירעון התשלומים כנדרש, פרט לדחיית תשלומים בהסכמה על ידי מספר בנקים (ראו ביאור 14 להלן) ולא התקבלה דרישה כאמור ממי מהממנים.
- בנוסף, גרם המשבר לירידת ערך במחירוני מטוסים בעולם. בהתאם, הירידה בערך המטוסים, אשר משמשים בטוחה להלוואות שנטלה החברה מבנקים ישראליים בקשר לרכישת מטוסים (הלוואות שאינן "אשראי בר דיווח"), הביאה לאי עמידה באמות המידה הפיננסיות של יחס בין שווי בטחונות להלוואה (LTV), או במקרים מסויימים - לכלל האשראי שהעמיד הבנק. בהמשך לפניית של החברה לבנקים אלו בבקשה ליתור (Waiver) על עמידה ביחס האמור, הודיעו הבנקים לחברה, כי הם מוותרים על עמידה ביחס האמור וזאת עד ליום 31 בדצמבר 2020. בנוסף, נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, חלק מהבנקים העניקו לחברה ארכה לעמידה ביחס האמור עד ליום 30 ביוני 2021, בכפוף להתקיימות תנאים עתידיים מסויימים ומול בנק נוסף עומדת החברה ביחס האמור.
- עקב ביטולי הטיסות, נדרשת החברה לביצוע החזרים ללקוחות בהיקפים מהותיים. בסמוך לאחר הנפקת המניות שביצעה החברה בחודש ספטמבר 2020, החלה החברה בביצוע החזרים לנוסעים עבור טיסות שבוטלו ובהתאם פרסמה החברה לנוסעים מדיניות החזרים חדשה על פיה ניתן לקבל, חלק החזר כספי, שוברי נסיעה למימוש עתידי בטיסות החברה, על פי בחירת הנוסע. יתרת ההתחייבויות בגין מכירה מראש של כרטיסי טיסה (לרבות מסי נמל) ליום 31 בדצמבר 2020, הינה כ-234 מיליון דולר (אשר כולל גם מכירות חדשות בתקופה), מתוך סכום זה, סך של כ-48 מיליון דולר הינם בגין שוברים אשר החברה הנפיקה כחלופת החזר כספי כמוסבר לעיל. יצוין, כי השווי הכספי המגולם בשוברי הנסיעה גבוה ב-25% מיתרת ההתחייבות בספרים¹. סמוך למועד הסמוך לאישור הדוח, עומדת היתרה בגין מכירה מראש של כרטיסי טיסה על סך של כ-238 מיליון דולר (אשר כולל גם מכירות חדשות בתקופה), מתוכם סך של כ-53 מיליון דולר הינם בגין שוברים כאמור לעיל. ראה גם ביאור 16 ב. (12) להלן. הטיפול בהחזרי כרטיסי הטיסה נעשה באופן הדרגתי בהתאם למועד ההמראה המקורי. לאור כמות הכרטיסים הגדולה הנדרשת את טיפול החברה ובעיקר לנוכח המצב התזרימי שלה, לא עלה בידי החברה להשלים את ביצוע החזרים בגין ביטולי הטיסות במועדים הנדרשים לפי הדינים הרלוונטיים. יצוין, כי קבלת מימון הינו הכרחי ליכולתה של החברה לתשלום ההחזרים כאמור.
- האטת הפעילות הכלכלית העולמית הביאה לירידה חדה במחירי הנפט העולמי ולירידה בריביות. בשל השימוש שעושה החברה במכשירים פיננסיים נגזרים על מנת לנהל את החשיפות לשינויי מחיר של הדלק הסילוני ולריביות משתנות, נוצרו לחברה התחייבויות מהותיות בגין שערך המכשירים הפיננסיים האמורים, אשר בעטיין נדרשה להעמיד בטחונות. נכון ליום 31 בדצמבר 2020, הפיקדונות האמורים הסתכמו לכ-26 מיליון דולר, וזאת בנוסף לתזרים המזומנים השלילי בגין פקיעת הנגזרים במהלך שנת 2020, בסך של כ-102.5 מיליון דולר. לפרטים נוספים לרבות השפעת הנגזרים על הרווח והפסד של החברה, ראו ביאור 19 להלן.

¹ על פי תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 15 "הכנסות מחוזים עם לקוחות", סכום ההכנסה שיוצר בעת ההטסה העתידית צריך להיות שווה לסכום העסקה המקורי (מחיר העסקה בלשון התקן). על כן, החברה לא הכירה בגידול ביתרת ההכנסות מראש בגין מתן שוברי הפיצוי המוגדלים. לעניין המדיניות החשבונאית בדבר הכרה בהכנסה ראה ביאור 13 א. להלן.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 1 - כללי (המשך)

ב. משבר הקורונה: (המשך)

פעולות תפעוליות ופיננסיות המבוצעות על ידי החברה:

לאור זאת, ולאור הירידה המשמעותית בביקוש לטיסות נוסעים, השבתה של מרבית טיסות הנוסעים הסדירות של החברה ואי הוודאות השוררת בדבר ההתפתחויות בישראל ובעולם בקשר עם התפשטות נגיף הקורונה וההשלכות על מועד וקצב פתיחת שוק הטיסות הנוסעים, מבצעת החברה, בין היתר, את הפעולות הבאות וזאת לצורך התאמת הוצאותיה התזרימיות לירידה המהותית בהכנסותיה מטיסות נוסעים:

(1) פעולות בתחום כוח אדם - החברה הוציאה החל מחודש מרץ 2020 את מרביתם המכריע של עובדי החברה וחברות הבנות שלה לחופשה ללא תשלום, אשר הוארכה נכון למועד פרסום הדוח עד ליום 30 באפריל (נכון למועד פרסום הדוח כ- 4,297 עובדים נמצאים בחל"ת, כאשר חזרה הדרגתית של עובדים מחל"ת תהיה בהתאם להיקף הטיסות המתוכנן). בנוסף, ביצעה החברה צמצום היקפי משרה של מנהלים, הפחתות שכר לנושאי משרה בחברה, עזירת קליטה של עובדים חדשים ופיטורי עובדים חדשים שהיו בהליך הכשרה, והכל במטרה להקטין באופן מיידי את עלויות השכר בחברה.

בחודשים יוני ויולי 2020, חתמה החברה עם מגזרי העובדים על הסכמי התייעלות. לפרטים נוספים, ראו ביאור 15 ט. להלן.

החל מיום 1 במרץ 2020, בוצעה הפחתת שכר בשיעור של 20% משכר הבסיס החודשי של המנכ"ל ושל הסמנכ"לים, וכן מדמי הניהול ליו"ר הדירקטוריון ומהגמול לחברי הדירקטוריון (בגין הישיבות ובגין הגמול השנתי) וזאת עד למועד בו דירקטוריון החברה יחליט לבטל את הפחתות השכר המוזכרות לעיל. כמו כן, הפחיתה החברה שכר למנהלים נוספים בחברה.

החל מיום 1 ביולי 2020 ועד ליום 31 באוקטובר 2020 בוצעו הפחתות שכר נוספות כדלקמן: לבקשת יו"ר הדירקטוריון לשעבר, הפחתת התמורה החודשית לה היה זכאי בהיקף של 70% מהתמורה החודשית המקורית (כך שהיה זכאי עד לפרישתו ל-30% בלבד מן התמורה החודשית המקורית). בנוסף, לבקשת יתר חברי הדירקטוריון, ובכלל כך דירקטורים חיצוניים ודירקטורים בלתי תלויים, הופחת הגמול לו הם זכאים, הן בגין ישיבות והן בגין גמול שנתי, מן הסכום הקבוע לסכום המזער הקבוע בדיון. החל מיום 1 בנובמבר 2020 תמשיך לחול ההפחתה בשיעור של 20% על חברי הדירקטוריון (למעט דירקטורים חיצוניים ובלתי תלויים אשר ישונו להיות זכאים לסכום הקבוע כקבוע בדיון ללא ההפחתה).

בנוסף, ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה אישרו ביום 23 ביולי 2020 וביום 26 ביולי 2020, בהתאמה, ביצוע הפחתה נוספת - ביטול זכאות חברי הדירקטוריון לכרטיסי טיסה בהנחה של 50% מהתעריפים המקובלים בחברה (כמפורט בסעיף ג' לנספח א' למדיניות התגמול של החברה, זאת עד לתום תקופת ההלוואה. במסגרת ההסכם שנחתם עם ממשלת ישראל, כמפורט להלן, התחייבה החברה להפחתת עלות שכרם של חברי הנהלת החברה ויו"ר הדירקטוריון וצמצום הטבת כרטיסי הטיסה על בסיס מקום מובטח לחברי הנהלת החברה ולחברי הדירקטוריון ובני משפחתם.

(2) פעולות תפעוליות ופיננסיות שמטרתן להקטין את הוצאותיה של החברה ולצמצם את הירידה בתזרימים המזומנים, ובכלל כך דחייה בהסכמה של תשלומי חכירה עבור חלק מהמטוסים החכורים (ראו ביאור 11. ה. להלן), ביטול הסכמי חכירה של שני מטוסי 737-800 אשר היו צפויים להיכנס לשירות בשנת 2020 והחזרת 3 מטוסים שהיו מוכרים בחכירה רטובה ודחייה בהסכמה של תשלומי הלוואות (ראו ביאור 14 להלן).

(3) דחייה של תשלומי חכירה והתאמת יציאות המזומנים בגין חלק מהחכירות להיקף הפעילות, לפרטים ראו ביאור 11 להלן.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 1 - כללי (המשך)

ב. משבר הקורונה: (המשך)

- (4) הקפאת/ביטול פרויקטים הכרוכים בהשקעות בצ"י המטוסים ובתחומים נוספים. בין היתר, נדחתה קבלתו של מטוס מדגם דרימליינר 787-8, אשר הינו המטוס השמיני אותו היתה החברה צפויה לרכוש מחברת בואינג וכן הינו המטוס השישה עשר והאחרון אותו היתה החברה צפויה לקבל במסגרת עסקת ההצטיידות במהלך חודש מרץ 2020 ובסיום עם חברת בואינג נדחתה קבלתו (נכון למועד זה) עד לחודש יולי 2021.
- (5) בהתאם, החברה פנתה בבקשה לדחיית מועד פירעון תשלום ההלוואה שנלקחה ממוסד פיננסי לצורך תשלום מקדמה בסך של 31 מיליון דולר בגין המטוס.
- (6) החברה שחררה את עודפי קופות הפיצויים המרכזיות (להלן - "הקופות"), אשר נפתחו כחלק מהליך הפרטת החברה לפרטים ראו ביאור 16.ב. להלן.
- (7) החברה חתמה ביום 23 באפריל 2020, על מזכר הבנות עם חברה זרה למכירה וחכירה מחדש (Sale & Lease Back) של שלושה מטוסים מדגם בואינג 737-800 משנת יצור 2009. על פי העסקה, המטוסים אמורים היו להימכר לחברה הזרה במחיר כולל של כ- 76 מיליון דולר ולהיחזר חזרה ממנה על ידי החברה לתקופה של 8 שנים ובסוף התקופה לחזור לחברה הזרה. השלמת העסקה הוכפפה, בין היתר, לקבלת מימון בתמיכת המדינה. בעקבות העמקת משבר קורונה, חלו שינויים במתווה העסקה ובכלל זה בסכום המכירה לעיל. החברה מנהלת משא ומתן עם החברה הזרה לעדכון התנאים. נכון למועד זה טרם נחתם הסכם מחייב בן הצדדים.
- (8) ביום 27 במאי 2020, מכרה החברה את כלל מניותיה בחברת ממנ - מסופי מטען וניטול בע"מ ("ממנ"), המהוות כ- 25% ממניות ממנ (כולל מניות שנבעו ממימוש כתבי אופציה שהיו לחברה לרכישת 10% ממניות ממנ ואשר מומשו בסמוך לפני מועד המכירה). התמורה הכוללת לחברה בגין מכירת המניות הנ"ל הסתכמה לסך של כ-15.4 מיליון דולר, (ראו ביאור 10.ב. להלן).
- (9) לעניין מכירת מנועים ששימשו את המטוסים מדגם 747 אשר יצאו משימוש, ראו ביאור 10.ה. להלן.
- (10) ביום 2 בדצמבר 2020, הודיע משרד האוצר כי הסכים לבקשת החברה להקדים את התשלומים המגיעים לה בגין הוצאות אבטחת תעופה עבור החודשים ינואר ופברואר 2021 בסך של כ-15 מיליון דולר. לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, הקדימה המדינה תשלומים עבור הוצאות ביטחון בגין החודשים מרץ ואפריל 2021 בסכום נוסף של כ-10 מיליון דולר.
- (11) קבלת הלוואת גישור מבעלת השליטה בהיקף של 10 מיליון דולר, לפרטים ראו ביאור 22 להלן.

גיוסי הון ופרסום תשקיף מדף:

(1) מתווה הסיוע הראשוני

ביום 6 ביולי 2020, החליט דירקטוריון החברה לבחור במתווה שהוצע לחברה על ידי משרד האוצר שעניינו קבלת הלוואה בנקאית בסך של 250 מיליון דולר המגובה במרבית בערבות המדינה וכן ביצוע של הנפקת מניות לציבור בהיקף של 150 מיליון דולר, לפיו המדינה תתחייב לרכוש את המניות שלא יירכשו על ידי הציבור במחיר של 67.1 אגורות למניה שהינו המחיר הממוצע בחודש מאי 2020 וזאת עד להיקף הגיוס האמור.

כמו כן, לצורך ביצוע ההנפקה האמורה נדרש אישור אסיפת בעלי המניות של החברה להגדלת הון המניות הרשום שלה (ביום 18 באוגוסט 2020, התקיימה אסיפה מיוחדת של בעלי מניות החברה אשר במסגרתה הוחלט על הגדלת הון מניות החברה ב-500 מיליון מניות רגילות בנות 1 ש"ח ערך נקוב) וכן פרסום תשקיף הנפקה על ידי החברה (התשקיף פורסם, ראו להלן).

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 1 - כללי (המשך)

ב. משבר הקורונה: (המשך)

ביום 29 ביולי 2020, קיבלה החברה מכתב נוסף מאת מנכ"לית משרד האוצר ולפיו המדינה תסכים להעמיד ערבות של 75%, בכפוף לאישור ועדת הכספים של הכנסת, להלוואה מגורם מממן בהיקף של 250 מיליון דולר וזאת לאחר השלמת הדיונים בנושא והסכמות מול החברה והגורם המממן ולאחר פרסום ההנפקה. המכתב התייחס גם לעודפי קופות הפיצויים המרכזיות של החברה, ראו ביאור 2.ג.15 להלן.

(2) פרסום תשקיף המדף

ביום 31 באוגוסט 2020, פרסמה החברה תשקיף מדף, במסגרתו נקבע כי יכול שיוצעו לציבור מניות רגילות, אגרות חוב שאינן ניתנות להמרה (לרבות בדרך של הרחבת סדרה קיימת של אגרות חוב של החברה, כפי שהתהיינה מעת לעת), אגרות חוב הניתנות להמרה למניות החברה (לרבות בדרך של הרחבת סדרה קיימת של אגרות חוב הניתנות להמרה של מניות החברה, כפי שהתהיינה מעת לעת), כתבי אופציה הניתנים למימוש למניות החברה, כתבי אופציה הניתנים למימוש

ביום 14 בספטמבר 2020, התקבל בחברה מכתב נוסף מאת מנכ"לית משרד האוצר, בו צוין כי ממשלת ישראל אישרה בהחלטת ממשלה ("ההחלטה") את מתווה הסיוע באופן שהחברה תבצע הנפקת מניות לציבור בדרך של הצעה אחידה, שבה החברה תגייס מן הציבור כמות של 753,353,000 מניות במחיר מינימום של 67.1 אגורות למניה, וזאת עד ליום 17 בספטמבר 2020, כאשר כמות המניות שתרכשנה בפועל על ידי המדינה לא תעלה על שיעור של 44.9%. עוד נקבע בהחלטה, כי ממועד קבלתה ועד למועד מתן ערבות המדינה לגיוס החוב, לא תבצע החברה הקצאת ניירות ערך כלשהי בדרך אחרת ללא אישור משרד האוצר.

בנוסף, נקבע בהחלטה כי בכל הנוגע להעמדת ערבות מדינה להלוואה שתיטול החברה, היא תועמד בכפוף להתקיימות התנאים הבאים, אשר יחולו בכל מקרה ממועד ההנפקה לציבור: יישום תכנית ההתייעלות, איסור על חלוקת דיבידנדים לרבות רכישות עצמיות של מניות עד מועד סילוק ההלוואה (החלטה כאמור התקבלה על-ידי החברה ביום 26 ביולי 2020), איסור על ביצוע עסקה עם בעל עניין או בעל שליטה ללא אישור מראש של משרד האוצר (האמור חל גם על עסקאות שנכרתו בעבר וטרם יושמו), שכרם של חברי הנהלת החברה ויו"ר הדירקטוריון יופחת, לרבות הטבות נלוות, אי ביצוע העלאת שכר למי מעובדיה עד סילוק ההלוואה שלא במסגרת תכנית ההתייעלות ויישום ההסכמים הקיבוציים שנחתמו עם העובדים.

(3) הנפקת מניות

בהתאם, ביום 15 בספטמבר 2020, פרסמה החברה דוח הצעת מדף על-פי תשקיף המדף. במסגרת דוח הצעת המדף הציעה החברה לציבור עד 753,353,000 מניות רגילות של החברה, במחיר מזערי של 67.10 א"ג למניה. במסגרת המכר אשר התקיים בקשר עם הצעת המניות, הקצתה החברה סך הכל 753,353,000 מניות רגילות בנות 1 ש"ח ערך נקוב של החברה בתמורה (ברוטו) לסך של 505.5 מיליון ש"ח, המהווים למועד ההנפקה כ-147.7 מיליון דולר. לאחר ההנפקה, מספר המניות המונפקות של החברה מסתכם ל-1,249,072,135 מניות בנות 1 ש"ח ערך נקוב. עלויות ההנפקה הסתכמו בכ-1.4 מיליון דולר והופחתו מתמורת ההנפקה אשר נזקפה להון העצמי של החברה (לאחר ייחוס מס הסתכם סכום זה לכ-1.1 מיליון דולר), סך הסכום שנזקף להון העצמי של החברה הינו כ-146.6 מיליון דולר. לאור העובדה שהמחיר המזערי בו הוצעו המניות הינו נמוך מערך הנקוב, אזי ההפרש שבין הערך הנקוב של המניות לבין הסכום שהתקבל בפועל נזקף לפרמיה על מניות עד איפוסה, והיתרה נזקפה לקרנות הון אחרות. בעקבות הנפקת המניות חלו חילופי בעלי שליטה בחברה, לפרטים ראו ביאור 22 להלן.

(4) הנפקת אופציות

בעקבות הסגר השני, במסגרת הסכמת משרד האוצר להעלות את רכיב החוב ל-300 מיליון דולר בערבות מדינה של 82.5% (להלוואה מתאגידים בנקאיים) בכפוף למספר תנאים וביניהם, גיוס הון מידי בסכום של 75 מיליון דולר, לפחות, נערכה החברה להנפקת אופציות.

בהתאם, ביום 14 בפברואר 2021, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, פרסמה החברה דוח הצעת מדף נוסף על פי תשקיף המדף. במסגרת דוח הצעת המדף הנוסף הציעה החברה לציבור בין 750,000,000 לבין 1,250,000,000 כתבי אופציה (סדרה 2) חדשים, נסחרים בבורסה, רשומים על שם, הניתנים למימוש למניות החברה, במחיר מזערי של 20 אג' לאופציה. במסגרת המכר אשר התקיים בקשר עם הצעת כתבי האופציה, הקצתה החברה סך הכל 1,250,000,000 כתבי אופציה בתמורה (ברוטו) לסך של 250 מיליון ש"ח, המהווים למועד ההנפקה כ-77 מיליון דולר, אשר ייזקפו (בניכוי עלויות הנפקה) להון העצמי של החברה ברבעון הראשון לשנת 2021. לעניין תנאי האופציות והשפעתן הפוטנציאלית על מספר המניות והרווח למניה, ראו ביאור 18 להלן.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 1 - כללי (המשך)

ב. משבר הקורונה: (המשך)

(5) מתווה חלופי - מימון המדינה על ידי תשלום מראש עבור הטסת כח אדם במערך אבטחת התעופה

חלף המימון שעניינו קבלת הלוואה מתאגידים בנקאיים ישראלים המובטחת בערבות מדינה כמפורט לעיל, ביום 18 במרץ 2021, חתמו החברה וסאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ ("סאן דור") (חברה בת בבעלות מלאה של החברה) על הסכם עם מדינת ישראל ("ההסכם"), שעיקרי תנאיו הם:

(א) מדינת ישראל תשלם לחברה סך של 210 מיליון דולר בעד אספקת כרטיסי טיסה של כח האדם במערך אבטחת התעופה במספר תשלומים, כמפורט להלן: (1) סך של 450 מיליון ש"ח יועבר לחברה תוך שני ימי עסקים מיום כניסת ההסכם לתוקף; (2) סך של 118 מיליון ש"ח ישולם בתוך לכל היותר שני ימי עסקים מיום כניסת ההסכם לתוקף, לנאמן שימונה על ידי החברה לצורך עמידת החברה במחויבותה לגבי פיצויי פיטורים ותשלומי פנסיה שמגיעים לעובדי החברה שפוטרו או יפוטרו בהתאם להסכמים הקיבוציים שנחתמו עם העובדים; (3) יתרת הסכום תועבר לחברה בתוך שני ימי עסקים לאחר קבלת אישור רואה חשבון מבקר לפיו החברה שילמה סך של לפחות 20 מיליון דולר מכספים שאינם כספי הנאמן לטובת תשלומי גמר חשבון לעובדים עבור סיום העסקתם.

סכום זה ישולם חלף התשלומים לפי ההסכמים הקיימים בין החברה וסאן דור למדינה, אשר יבוטלו עם כניסתו לתוקף של ההסכם.

(ב) בתמורה לסכום המפורט בסעיף (א) לעיל, החברה וסאן דור מתחייבות להטיס את כח האדם במערך אבטחת התעופה ולשאת בכל העלויות הכרוכות בכך, זאת כדי לאפשר הגעתו של כח האדם במערך אבטחת התעופה ליעדים הנדרשים ובמועדים הנדרשים, בהתאם להנחיות שירות הביטחון הכללי ועל מנת ליתן מענה מלא לצרכי מערך אבטחת התעופה. שיקול הדעת ביחס לרכישת כרטיסי טיסה לגבי עובדי מערך האבטחה נתון למדינה בלבד.

(ג) החברה מתחייבת לקיים, בין היתר, את ההוראות המפורטות להלן, שאי עמידה במי מהן תחשב כהפרה יסודית של ההסכם: (1) ביצוע הנפקת הון מניות, אופציות או תמחיל של השניים עד ליום 31 ביולי 2021 בהיקף של לפחות 105 מיליון דולר, כאשר בעלת השליטה בחברה מתחייבת להזמין בהנפקה מניות, אופציות או תמחיל של השניים בהיקף של לפחות 43 מיליון דולר; (2) יישום תכנית התייעלות להפחתת הוצאות החברה בשנים 2021 ועד 2025 (כולל) בהשוואה להוצאותיה בשנת 2019; (3) לא לבצע חלוקת דיבידנד, לרבות רכישה עצמית של מניות, עד תום שנת 2025; (4) כל ביצוע חלוקה או חלוקות דיבידנד, לרבות רכישה עצמית של מניות, בשנים 2026 ועד 2028 (כולל) לא יעלה על 30% מסך הרווח הנקי בכל השנים האמורות יחד נכון למועד החלוקה; (5) לא לבצע עד לתום שנת 2028, עסקה עם בעל עניין כהגדרתו בחוק ניירות ערך התשכ"ח-1968, למעט המדינה, העולה על 1 מיליון דולר או עסקה עם בעל שליטה בכל סכום שהוא, ללא אישור מראש של משרד האוצר; (6) עלות שכרם השנתית הכוללת של חברי הנהלת החברה וכן יו"ר הדירקטוריון תופחת בשנת 2021 בשיעור כולל של 15% בהשוואה לשכר ששולם בשנת 2019, וההפחתה האמורה תהיה בתוקף גם בשנים 2022 עד 2024 (כולל) ולא יינתנו במקומה העלאות שכר; (7) תצומצם לנושאי המשרה ולחברי דירקטוריון החברה ובני משפחתם הטבת כרטיסי הטיסה על בסיס מקום מובטח וזאת החל מיום 1 במאי 2021 ולכל המוקדם עד לתום שנת 2025.

(ד) במקרה בו החברה הפרה את ההסכם בהפרה יסודית, ולאחר מתן הודעה מוקדמת בו לא תיקנה את ההפרה כאמור, ההסכם יבוטל והסכום שהתקבל בחברה יהפוך להלוואה שעומדת לפירעון מיד בהתאם לסכומים הקבועים בהסכם ולשנת ההפרה. בנוסף, גם במקרה בו החברה תכנס להליכי חדלות פירעון, יעמוד הסכום המפורט בהסכם, לפי השנה בה אירע ההליך כאמור, לפירעון מיד ויהווה חוב של החברה כלפי המדינה.

(ה) ההסכם מותנה בקיומם של התנאים המפורטים להלן: (1) קבלת החלטת ממשלה שעניינה אישור עיקרי ההסכם; (2) אישור הגורמים המוסמכים בהתאם לסעיף 3ב לחוק יסוד: משק המדינה; (3) אישור דירקטוריון החברה ודירקטוריון סאן דור; (4) כניסה לתוקף של כלל ההסכמים בין החברה ובין ההסתדרות הנוגעים לתכנית ההבראה של החברה וזאת לאחר שתוקנו באופן שמשקף שנחתם הסכם זה ולא הסכם הלוואה בערבות מדינה; (5) קבלת החלטה על ידי דירקטוריון החברה לפיה החברה תבצע הנפקת הון מניות, אופציות או תמחיל של השניים עד ליום 31 ביולי 2021 בהיקף של לפחות 105 מיליון דולר; (6) קבלת התחייבות בכתב מבעלת השליטה בחברה שלפיה היא תזמין בהנפקת ההון האמורה בסכום שלא יפחת מ- 43 מיליון דולר.

(ו) ההסכם יהיה בתוקף מהמועד בו התמלאו כלל התנאים המפורטים בסעיף (ה) לעיל ועד ליום 1 ביוני 2041.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 1 - כללי (המשך)

ב. משבר הקורונה: (המשך)

ביום 21 במרץ 2021 דירקטוריון החברה ודירקטוריון סאן דור אישרו את ההסכם עם המדינה.
ביום 21 במרץ 2021 אישר דירקטוריון החברה ביצוע הנפקת הון מניות, אופציות או תמהיל של השניים עד ליום 31 ביולי 2021 בהיקף של לפחות 105 מיליון דולר

(6) מצב עסקי החברה

היות ויכולת החברה לעמוד בכל התחייבויותיה הפיננסיות תלויה בקיומם של אירועים שאינם בשליטה מלאה של החברה ואשר אינם וודאיים והינם הכרחיים על מנת לאפשר לחברה להתמודד עם השלכות משבר הקורונה, נכון למועד אישור הדוחות הכספיים קיימים ספקות משמעותיים בדבר המשך קיומה של החברה כעסק חי. בדוחות הכספיים לא נכללו התאמות לגבי ערכי הנכסים וסיווגם ולגבי ערכי ההתחייבויות, שיתכן ותהינה דרושות אם החברה לא תוכל להמשיך ולפעול כעסק חי.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

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 ומימנם.

עסקאות שבוצעו במטבעות השונים ממטבע הפעילות של החברה מוכרות 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.

(2) הפרשות והתחייבויות תלויות:

לצורך בחינת החשיפות הנובעות מתביעות שהוגשו כנגד החברה, כמו גם לגבי קביעת הסבירות כי הן תתמשנה 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 להכיר 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 הפרשות והתחייבויות התלויות ליום 31 בדצמבר 2020, ראו ביאור 16.

(3) הטבות עובדים:

הערך הנוכחי של התחייבות החברה לתשלום פיצויי פרישה ופיטורין עבור חלק מהעובדים בישראל, לתשלום חופשה לכלל העובדים בישראל, פדיון מחלה עבור חלק מהעובדים בישראל וכן להטבות נוספות לרבות תכניות הפנסיה לחלק מעובדי החברה המקומיים בארה"ב ובאנגליה, מתבסס על מספר רב של נתונים, אשר נקבעים על בסיס הערכה אקטוארית, תוך שימוש בהנחות אקטואריות. שינויים בהנחות האקטואריות עשויים להשפיע על ערך המוערך של התחייבויות החברה לתשלום ההטבות כאמור. לפירוט ההנחות האקטואריות ולניתוח רגישות לגביהן, ראו ביאור 15.

כמו כן, בשל הערכתה של החברה לפיה אין לה יכולת בלתי מותנית לחזור בה מהמחויבויות הרלוונטיות בהסכמי ההתחייבות שנחתמו עם מגזרי החברה, הכירה החברה בהשפעת ההסכם על התחייבויותיה בגין הטבות לעובדים, לרבות הכרה בהתחייבות בשל הטבות בגין פיטורין. ראו ביאור 15.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

- ביאור 2 - הבסיס לעריכת הדוחות הכספיים (המשך)
- ג. שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים: (המשך)
- (4) אורך חיים שימושיים וערכי שייר של מטוסים ומנועים:
- מטוסי החברה ומנועיהם מופחתים לאורך יתרת החיים השימושיים שלהם ובהתחשב בערכם השירי. כאמור בביאור 10 להלן, אומדן אורך החיים השימושיים של מטוסי החברה ומנועיה, וכן ערכי השייר שלהם, נקבעים בהתאם לתכניות ההנהלה והערכותיה לגבי אופן השימוש בצי המטוסים וכן בהתאם להערכות שוק בדבר סכומי המכירה של הציוד בעת הוצאתו משירות, בין היתר על בסיס מחירוני מטוסים המפורסמים מעת לעת. שינויים בפועל ביתרת אורך החיים השימושיים ו/או בערך השייר עשויים להביא לשינויים מהותיים בשיעורי הפחת ובהוצאות הפחת של החברה, ראו ביאור 10 ב (1).
- (5) בחינה לירידת ערך:
- כאמור בביאור 10 להלן ולאור הסביבה העסקית בשנת הדיווח, נדרשה החברה מספר פעמים להעריך את שווי השימוש של נכסיה התפעוליים. בעשותה כן, אומדת החברה את תזרימי המזומנים העתידיים הצפויים לנבוע משימוש מתמשך בנכסי החברה וממימושם בתום תקופת השימוש, ומנכה אותם לערכם הנוכחי, תוך שימוש בשיעור היוון המשקף את הסיכון התפעולי של צי המטוסים המבוסס על שיעור היוון המשוקלל של החברה.
- לגבי ההנחות העיקריות אשר שימשו בהערכות שווי השימוש, ראו ביאור 10 ג. שינויים מהותיים בהנחות אלו, או בחלקן, עלולים להשפיע על שווי השימוש כאמור ולגרום לירידת ערך.
- (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.
- (7) אפקטיביות של מכשירים מגדרים:
- לצורך הערכת עסקאות גידור הדלק הסילוני כעסקאות אפקטיביות, מעריכה החברה בכל תאריך חתך את היקפי הצריכה העתידיים של הדלק הסילוני הצפויים באותה עת ביחס להיקפי הגידור בפועל. הפסד בגין עסקאות גידור שלא הוכרו חשבונאית כאפקטיביות, נזקף להוצאות המימון. ראו ביאור 19 להלן.
- (8) אי הכרה בנכס מס על הפסדים מועברים:
- החברה הכירה בנכסי מסים נדחים עבור ההפסדים המועברים רק עד לגובה ההתחייבות למסים נדחים, בשל אי הוודאות השוררת בסביבה העסקית בה פועלת החברה.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 3 - מזומנים ושווי מזומנים

מזומנים ושווי מזומנים כוללים פיקדונות הניתנים למשיכה מידית 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	
2019	2020
אלפי דולר	אלפי דולר
48,126	68,250
181,134	1
<u>229,260</u>	<u>68,251</u>

מזומנים ויתרות בבנקים

שווי מזומנים

סה"כ מזומנים ושווי מזומנים

ביאור 4 - פיקדונות

ההרכב:

ליום 31 בדצמבר	
2019	2020
אלפי דולר	אלפי דולר
25,514	13,584
9,517	101
-	11,981
<u>35,031</u>	<u>25,666</u>
1,801	18,590
5,374	5,097
<u>69,280</u>	<u>75,842</u>
<u>76,455</u>	<u>99,529</u>

פיקדונות שהעמידה החברה כבטוחה בגין הסכמי חכירת מטוסים
פיקדונות מיועדים (1)
פיקדון שהעמידה החברה כבטוחה בגין נגזרים
סה"כ פיקדונות לזמן קצר

פיקדונות בבנקים לזמן ארוך (2)
פיקדונות אצל נותני שירותים
פיקדונות שהעמידה החברה כבטוחה לטובת הסכמי חכירת מטוסים
סה"כ פיקדונות לזמן ארוך

- (1) בשנת 2019 - פיקדון שקלי שמקורו בתמורת מימושי אופציות (סדרה 1) שקיבלה החברה כחלק מתהליך הנפקת החברה בשנת 2003. במהלך שנת 2020 משכה החברה את הפיקדון, ראו גם ביאור 16 ב. (19).
- (2) פיקדונות בבנקים לזמן ארוך כוללים, בעיקר, פיקדונות שהשקיעה החברה כבטוחה בגין מכשירים פיננסיים נגזרים המוכרים כהתחייבות. ראו גם ביאור 1 לעיל וביאור 19 להלן.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 5 - לקוחות

א. מדיניות חשבונאית:

לקוחות החברה נבחנו 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, מכירה החברה בהפסד ובהפרשה לחוב מסופק. ההפרשה מחושבת באופן ספציפי (החברה לא מבצעת הפרשה כללית מטעמי מהותיות). כאשר מעריכה החברה, כי החובות אינם ברי-גבייה באופן סופי, מוכר החוב כאבוד.

ב. ההרכב:

ליום 31 בדצמבר	
2019	2020
אלפי דולר	אלפי דולר
102,567	45,391
42,420	-
144,987	45,391
(5,092)	(5,713)
139,895	39,678

חשבונות פתוחים (ראה (3) להלן)
תקבולים צפויים בגין מכירות בכרטיסי אשראי

בניכוי - הפרשה לחובות מסופקים (רובם מעל 90 ימים)
סך הכל יתרת לקוחות

(1) בפעילות טיסות הנוסעים, המהווה בשגרה את מרבית יתרת הלקוחות של החברה, תקופת האשראי של מכירות החברה נעה בין שבוע לחודש ימים ממועד הכרטוס. יצוין, כי ההכנסה בגין אותן מכירות מוכרת בעת ההטסה בפועל, המתרחשת לרוב לאחר גביית התשלום בפועל.

(2) תקופת החוב הממוצעת של חובות לקוחות שתאריך פירעונם חלף ליום 31 בדצמבר 2020 היא כ- 113 ימים (ליום 31 בדצמבר 2019: כ- 60 ימים).

(3) ליום 31 בדצמבר 2019, 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 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. ביטוחים אלו, אינם מכסים את כלל החשיפה של החברה בגין סיכון האשראי.

ליום 31 בדצמבר 2020, יתרת הלקוחות כוללת בעיקר חשבונות פתוחים בגין מכירות של נקודות מועדון הנוסע המתמיד לשותפים עסקיים, ולקוחות פעילות המטען של החברה.

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.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 5 - לקוחות (המשך)

ג. גיול חובות הלקוחות:

ליום 31 בדצמבר		
2019	2020	
אלפי דולר	אלפי דולר	
123,029	27,138	אינם בפיגור
12,702	3,797	בפיגור עד 90 ימים
9,256	14,456	בפיגור מעל 90 ימים
144,987	45,391	סך הכל
(5,092)	(5,713)	בניכוי הפרשה לחובות מסופקים (רובם מעל 90 יום)
139,895	39,678	סך הכל לסוף שנה

ד. תנועה בהפרשה לחובות מסופקים:

ליום 31 בדצמבר		
2019	2020	
אלפי דולר	אלפי דולר	
5,362	5,092	יתרה לתחילת שנה
516	1,175	הפסד מירידת ערך בגין לקוחות, נטו
(785)	(554)	סכומים שנמחקו
5,092	5,713	יתרת הפרשה לחובות מסופקים

ביאור 6 - חייבים

ליום 31 בדצמבר		
2019	2020	
אלפי דולר	אלפי דולר	
13,513	4,876	מוסדות ממשלתיים
8,048	10,776	חייבים בגין שיפוץ מנועים חקורים
9,907	-	מקדמות בגין מס הוצאות עודפות
13,568	10,571	חייבים אחרים
45,036	26,222	סה"כ חייבים

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 7 - 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.

ליום 31 בדצמבר	
2019	2020
אלפי דולר	אלפי דולר
5,905	2,075
3,492	1,519
6,516	9,976
15,913	13,570

עמלות לסוכנים
עמלות בגין כרטיסי אשראי
אחרות
סה"כ הוצאות מראש

ביאור 8 - מלאי

ליום 31 בדצמבר	
2019	2020
אלפי דולר	אלפי דולר
6,191	2,764
6,337	6,095
1,567	1,632
1,876	1,780
15,971	12,271

דלק סילוני לתצרוכת
חומרים ומצרכי מזון
כימיקלים
מוצרי דיוטי פרי
סה"כ מלאי

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 9 - השקעות לזמן ארוך

א. ההרכב:

ליום 31 בדצמבר	
2019	2020
אלפי דולר	אלפי דולר
20,111	4
3,119	3,060
23,230	3,064

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. בבחינת קיומה של השפעה מהותית, מובאות בחשבון זכויות הצבעה פוטנציאליות, הניתנות למימוש או להמרה באופן מיידי למניות הישות המוחזקות. החברה החזיקה בכ-15% ממניותיה של חברת "מסופי מטען וניטול בע"מ" (ממ"ן). היות והחברה החזיקה גם באופציות למניות ממ"ן, אשר היו עשויות להביא להחזקה של עד כ-25% ממניות ממ"ן, היוותה ההשקעה בממ"ן כהשקעה בחברה כלולה.

ביום 27 במאי 2020, מכרה החברה את כלל מניותיה בממ"ן אשר היוו כ-25% ממניות ממ"ן (כולל מניות שנבעו מימוש כתבי אופציה שהיו לחברה לרכישת 10% ממניות ממ"ן ואשר מומשו בסמוך לפני מועד המכירה). התמורה הכוללת לחברה בגין מכירת המניות הנ"ל הסתכמה לסך של כ-15.4 מיליון דולר. בעקבות המכירה הכירה החברה בהפסד הון (לפני מס) בסך של כ-2.9 מיליון דולר אשר נזקף לסעיף הוצאות אחרות בדוח רווח והפסד (לא כולל השפעה חיובית של שערור האופציה עד ליום המכירה בסך כ-1.5 מיליון דולר, אשר נזקף לסעיף חלק החברה ברווחי חברה כלולה).

ביום 6 ביולי 2020, מימשה ממ"ן את האופציה שהוענקה לה על ידי החברה ובעקבות המימוש הוארך תוקפו של הסכם המסגרת שבין ממ"ן לחברה עד ליום 31 בדצמבר 2024, וזאת מבלי שיחול שינוי בתמורה וביתר התנאים שנקבעו בהסכם המסגרת, ותוך שהחברה מחוייבת לרכוש מממ"ן בכל שנה קלנדרית שירותים בהיקף מינימלי שנקבע במסגרת האופציה.

ג. השקעות בשווי הוגן:

ההשקעות בשווי הוגן כוללות מיזמי השקעה, אשר פועלים בשיתוף פעולה עם חברת הבת "קוקפיט חדשנות בע"מ" (למידע נוסף ראו ביאור 21 א (6)), ובתמורה מחזיקה קוקפיט מכשירים הוניים באותם מיזמים (בעיקר חברות הזנק Start-Up).

ד. אופציה מסוג "פאנטום" בחברת כאל

לחברה הוענקה אופציה מסוג "פאנטום", אשר מקנה לחברה זכויות כלכליות בחברת כאל (שוות ערך ל-8.75% מעליית השווי של חברת כאל), או בדיירס (שוות ערך ל-35% מעליית השווי של דיירס). האופציה ניתנת למימוש אך ורק באירועי מכירה או הנפקה של מי מהן, בהתאם לתנאים שנקבעו בהסכם בקשר לכך ותסולק במזומן. לאור העובדה שקיימת אי וודאות מהותית בדבר סבירות התקיימותם של התנאים כאמור, שווי האופציה הוערך בסכום שאינו מהותי.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 10 - רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים

א. הרכב הרכוש הקבוע:

הרכוש הקבוע של החברה כולל בעיקר את מטוסי החברה וציוד הטיסה שלה (כגון: מנועים, לרבות דרבניים, 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	
2019	2020
אלפי דולר	אלפי דולר
1,747,154	1,746,469
94,443	79,620
<u>1,841,597</u>	<u>1,826,089</u>

עלות מופחתת:

מטוסים וציוד טיסה

רכוש קבוע אחר ונכסים בלתי מוחשיים (ראה ביאור 10.ו.)

(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	
2,755,813	245,148	197,388	232,281	2,080,996	עלות:
-	-	(135,734)	20,238	115,496	ליום 1 בינואר 2019
415,912	28,558	35,065	54,209	298,080	מיון
(509,202)	(45,729)	-	(18,390)	(445,083)	תוספות
2,662,523	227,977	96,719	288,338	2,049,489	גריעות
-	-	(45,782)	1,500	44,282	ליום 31 בדצמבר 2019
118,572	15,226	12,470	16,761	74,115	מיון
(104,693)	(64,952)	-	(39,741)	-	תוספות
2,676,403	178,251	63,408	266,858	2,167,886	גריעות
1,282,085	134,996	-	90,860	1,056,229	ליום 31 בדצמבר 2020
113,868	20,235	-	11,190	82,443	פחת שנצבר:
(480,584)	(23,886)	-	(12,770)	(443,928)	ליום 1 בינואר 2019
915,369	131,345	-	89,280	694,744	פחת השנה
105,556	19,570	-	2,792	83,193	גריעות
(90,991)	(58,608)	-	(32,384)	-	ליום 31 בדצמבר 2019
929,934	92,307	-	59,688	777,938	פחת השנה
1,746,469	85,944	63,408	207,170	1,389,948	ליום 31 בדצמבר 2020
1,747,154	96,632	96,719	199,058	1,354,745	עלות מופחתת:
					ליום 31 בדצמבר 2019

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 10 - רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים (המשך)

א. הרכב רכוש קבוע (המשך)

ככלל, מטוסי החברה ומנועיה משועבדים לטובת הגופים המלווים בשעבוד קבוע וספציפי בדרגה ראשונה, ואף בחלק מהמקרים המטוסים נרכשו באמצעות הלוואות, אשר נלקחו על ידי חברות ייעודיות ("Special Purpose Company" - SPC), אשר הוקמו במסגרת עסקאות המימון ולפיכך המתכונת המשפטית הינה, כי המטוסים הינם בבעלות החברות הייעודיות, אשר מחכירות את המטוסים לחברה למשך תקופות המימון ובתום תקופות החכירה המטוסים מועברים לחברה (בין בתשלום ובין בהעברה ללא תמורה נוספת), לרבות זכויות פוטנציאליות ונלוות כגון ביטוח. החברה מנועה מלהעביר או לרשום שעבוד נוסף על הנכסים ללא הסכמה מראש של הגופים המלווים. ראו גם ביאור 13 (ג) להלן.

ב. מדיניות חשבונאית להפחתה של מטוסי החברה וציוד הטיסה שלה:

(1) הפחתה של מטוסי החברה ומנועיהם:

עלות המטוסים כוללת את כל העלויות הנדרשות לרכישת המטוס, לרבות עלויות קליטה. עלויות נוספות בהן נושאת החברה לאחר קליטת המטוס תיזקפנה לעלות מטוסי החברה, במידה ומהוות נכס אשר ישמש את החברה במספר תקופות (תוספת או שדרוג משמעותיים בביצועי המטוס או בצורתו). עלויות תחזוקה שוטפות נזקפות לדוח רווח והפסד במועד התהוותן.

מטוסי החברה מופחתים תוך הפרדה לרכיבים בעלי עלות משמעותית - אשר עיקרם גוף המטוס ורכיב עלות שיפוף כללי ("אוברול") של מנוע מטוס, המכונה "פוטנציאל". גוף המטוס מופחת בקו ישר על פני אורך החיים השימושי הצפוי שלו תוך הבאה בחשבון של ערך השייר הצפוי בתום התקופה, בהתאם לערך השייר של המטוס הצפוי למועד ב, 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 השיפוף הבא (או עד מועד היציאה משירות של המנוע, לפי העניין).

במקרים בהם התקשרה החברה בהסכמי שיפוף מנועים בעלי אופי ביטוחי, מכירה החברה בהוצאות (שאינן פחת) על פי המוגדר בהסכמי הביטוח, ועלות השיפוף הכללי הינה על חשבון המבטח. במקרים אלו, רכיב הפוטנציאל אינו מופחת, אלא אם ערך השייר הצפוי במועד היציאה נמוך מערך הפוטנציאל בספרים, אז מופחת ההפרש כאמור בקו ישר עד מועד היציאה של המנוע.

מטוסי החברה מופחתים על פני תקופה שבין 20 ל-29 שנים. ערכי השייר, שיטות הפחת ואורך החיים השימושיים נסקרים בידי הנהלת החברה באופן שוטף. שינויים באומדנים אלה מטופלים בדרך של "מכאן ולהבא".

(2) אביזרים וחלפים:

עלותם של חלפים ואביזרים מתכלים נקבעת לפי שיטת ממוצע משוקלל נע, והיא מופחתת על פי קצב השימוש (ניפוקים). בנוסף, מבצעת החברה הפרשה שוטפת לירידת ערך של אותם חלפים, בהתאם למדיניות החברה לעניין זה.

חלפים ואביזרים סריאליים (Rotables) ומתכלים ברי תיקון (Consumables), 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 צי המטוסים של החברה.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 10 - רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים (המשך)

ג. בחינה לירידת ערך

מדיניות חשבונאית:

בתום כל תקופת דיווח, בוחנת החברה האם קיימים סימנים כלשהם המעידים על ירידת ערך של צי המטוסים של החברה, המהווה בכללותו יחידה מניבה מזומנים אחת. הנהלת החברה סבורה, כי תזרימי המזומנים החיוביים הנובעים מצי מטוסים של החברה אינם בלתי תלויים בתזרימי המזומנים של ציים אחרים. זאת, מאחר וצי המטוסים של החברה, טסים במקרים רבים לאותם יעדים אליהם טסים מטוסים מציים אחרים ולכן הינם ברובם תחליפיים ובכל מקרה מהווים כולם חלק מרשת הנתיבים של החברה אותה מנהלת החברה כמכלול. סכום בר-השבה הינו הגבוה מבין שווי ההוגן של הצי לבין שווי השימוש בו. בהערכת שווי השימוש, אומדת החברה את תזרימי המזומנים העתידיים הצפויים לנבוע מהשימוש במטוסים (תרומה חזויה) וממימושם בתום תקופת השימוש, ומנכה אותם לערכם הנוכחי, תוך שימוש בשיעור הדיסקונט המשקף את הסיכון התפעולי של צי המטוסים המבוסס על שיעור הדיסקונט המשוקלל של החברה. שווי השימוש, לרבות שיעור הדיסקונט, חושב באמצעות מעריך שווי חיצוני. היות ולמועדי הערכות שווי השימוש, הייתה החברה בשלבים סופיים של עסקת ההצטיידות, חישוב שווי השימוש כלל את תזרימי המזומנים בגין כלל המטוסים הכלולים בעסקה, לרבות ההשקעה הצפויה לטובת קליטת המטוס ה-16 והאחרון בעסקת ההצטיידות, מדגם 787-8, אשר טרם התקבל בחברה.

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.

בחירות לירידות ערך אשר נערכו בשנת 2020:

ליום 31 במרץ 2020 זוהו סימנים לירידת ערך בשל ירידה בנתוני התרומה בפועל ובשל הירידה שהייתה צפויה בנתוני התרומה בעתיד, בעקבות משבר הקורונה (ראו ביאור 1), זאת ביחס לאומדנים ששימשו במסגרת חישוב סכום בר ההשבה ליום 30 ביוני 2019. ליום 30 ביוני 2020, בשל התמשכות משבר הקורונה והעמקתו, זוהו פעם נוספת סימנים לירידת ערך, אשר בעטיים ערכה החברה תחשיב עדכני לאמידת שווי השימוש של צי המטוסים. התחשיבים הנ"ל נערכו על ידי מעריך שווי חיצוני, ותוצאותיהם הראו כי אומדן שווי השימוש של צי המטוסים, נכון למועדי ההערכה על פי כללי תקן חשבונאות בינלאומי IAS 36, עלה על הערך בספרים שלו, ועל כן לא הוכרה ירידת ערך.

ליום 30 בספטמבר 2020, לאור התמשכות אי הוודאות בשוק והתגברותה בפרט בטווח הקצר, בין היתר בשל חוסר הבהירות באותו מועד בקשר עם ההיקף ואופן פתיחת השמיים, התפתחות הגל השני של המגיפה בישראל וביעדים נבחרים של החברה וכפועל יוצא שינויים אפשריים בהוראות רשויות הבריאות בישראל ובעולם לגבי תנועות נוסעים בין ישראל ויעדים אלו, זוהו פעם נוספת סימנים לירידת ערך ועל כן ביצעה החברה תחשיב עדכני של שווי השימוש, כמפורט להלן.

תקופת התחזית שנלקחה הינה כ-25 שנים, עד למועד היציאה משירות המתוכנן של המטוסים מדגם 787-9 ו-787-8 שהינם הצי העיקרי של החברה. בהתאם לכך, הונח לצרכי אומדן שווי השימוש, כי ממועד יציאתם משירות של הציים האחרים (200-777, 800-737, 900-737) תעשה החברה שימוש במטוסים חקורים מאותם דגמים וזאת על מנת לשמור על רצף פעילות צי המטוסים לאורך כל תקופת התחזית ובהתאמה, במועדים אלו, תשקיע החברה סכום השווה לערך הנוכחי של דמי החכירה הצפויים בגין אותן חכירות, בהתאם למחירי החכירה הצפויים על פי מחירון שמפרסמת חברת AVAC. בנוסף, הונח כי בכל אחת מחכירות ההמשך, תחכור החברה מטוס, באופן שהגיל הממוצע של הצי ינוע סביב ה-12 שנים לאורך התקופה, שהינו ממוצע גיל המטוסים המקובל בענף.

להלן עיקרי ההנחות אשר שימשו בתחשיב שווי השימוש ליום 30 בספטמבר 2020:

- לטובת קביעת שווי השימוש החברה אמצה שלושה תרחישים שונים בהסתברויות שונות (בסיס, אופטימי ופסימי) הנבדלים זה מזה במועד החזרה לפעילות ובקצב החזרה לשגרה ממשבר הקורונה. כל תרחיש מורכב ממספר מתווי ביניים עד הגעה לתרחיש החזרה לשגרה שממנו ואילך פעילות החברה מתייצבת.
- להלן שיעור היקפי הפעילות אשר הונחו לצורך תחשיב שווי השימוש ליום 30 בספטמבר 2020 (שיעור ASK מתוך ה-ASK אשר תוכנן ערב המשבר לשנת 2020):

הערות	2025 ואילך	2024	2023	2022	2021	Q4/2020	תרחיש
(1)	100%	90%	83%	75%	44%	11%	פסימי
(2)	100%	100%	90%	75%	44%	11%	בסיס
(3)	100%	100%	100%	85%	44%	11%	אופטימי

אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 10 - רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים (המשך)

ג. בחינה לירידת ערך (המשך)

(1) בהערכת שווי השימוש שנערכה ליום 30 ביוני 2020, הניחה החברה בתרחיש הפסימי כי תחל את פעילותה בחודש דצמבר 2020 ותגיע לרמת פעילות של 75% ברבעון הרביעי לשנת 2021. בהערכת שווי השימוש שנערכה ליום 31 במרץ 2020, הונח כי החברה תחל את פעילותה בחודש אוקטובר 2020 ברמה של 40%.

(2) בתחשיב שווי השימוש ליום 30 ביוני 2020, הונח בתרחיש הבסיס כי בחודש אוגוסט 2021 תגיע החברה להיקף טיסות של כ-75%. עוד יצוין, כי בהערכת שווי השימוש שנערכה ליום 31 במרץ 2020, הונח כי החברה תחל את פעילותה בחודש אוקטובר 2020 ברמה של 40%, וכן הונח כי החברה תשוב בהדרגה לפעילות מלאה בשנת 2023.

(3) בהערכת שווי השימוש שנערכה ליום 30 ביוני 2020, הונח בתרחיש האופטימי כי בחודש אוגוסט 2021 תגיע החברה להיקף טיסות של כ-75% והחל משנת 2022 תפעל בהיקף פעילות של 90%. עוד יצוין, כי בהערכת שווי השימוש שנערכה ליום 31 במרץ 2020, הונח בתרחיש האופטימי כי החברה תחל את פעילותה בחודש אוקטובר 2020 ברמה של 40%, וכן הונח כי החברה תשוב בהדרגה לפעילות מלאה בשנת 2022.

- הנחות החברה לגבי היקפי הפעילות ותקופת ההתאוששות הינה בהתאם לתחזיות העדכניות המתפרסמות על ידי ארגון חברות התעופה הבינלאומי (International Air Transport Association - IATA) (להלן - "אט"א"), אשר מעריך כי החזרה לרמת הפעילות שהייתה בשוק התעופה בשנת 2019 תשוב בשנת 2024. זאת, ללא שינוי לעומת אומדן שווי השימוש ליום 30 ביוני 2020, ומחמיר יותר ביחס להערכתו שהייתה ידועה בעת עריכת חישוב שווי השימוש ליום 31 במרץ 2020, על פיה החזרה לרמת פעילות מלאה הייתה צפויה בשנת 2023.
- הכנסות מהפעלה - הונח כי לאור, הירידה בביקוש לטיסות, וכן הירידה במחירי הדלק תחול ירידה ריאלית במחיר כרטיסי הטיסה (Yield).
- ערך שייר בתום תקופת החיים השימושיים של המטוסים חושב בהתבסס על תחזיות חברת AVAC, בין היתר כתלות במצב המטוסים והמנועים הצפוי במועד היציאה שלהם, והסתכם לסך של כ-22 מיליון דולר (ערכים מהווונים).
- הוצאות המשתנות כללו הוצאות שכר צוות אוויר, דלק, אגרות, קייטרינג, עלויות מטענים והוצאות הפעלה ישירות אחרות. מחיר הדלק נקבע בהתאם לעקום הדלק מיום 30 בספטמבר 2020.
- הונח כי הסכמים עם המדינה בקשר למימון אבטחת התעופה, לרבות שיעור ההשתתפות בהוצאות והסכמי הטסת עובדי המערק, יתחדשו למשך כל תקופת התחזית ותנאיהם יישארו ללא שינוי¹.
- ההוצאות העקיפות כוללות את הוצאות התקורה של החברה, בין היתר שכר עובדי קרקע ותפעול.
- לצורך היוון תזרימי המזומנים הצפויים מפעילות צי המטוסים והיוון ערכי השייר שלהם, נעשה שימוש בשיעור היוון של 8.75% לאחר מס, אשר משקף שיעור היוון לפני מס של כ-10.1%. שיעור ההיוון משקף את הסיכון התפעולי של צי המטוסים, המבוסס על שיעור ההיוון המשוקלל של החברה. יצוין, כי שיעור ההיוון הינו ללא שינוי לעומת השיעור שהובא בחשבון בשווי השימוש אשר חושב ליום 30 ביוני 2020. עוד יצוין, כי בהערכת שווי השימוש אשר נערכה ליום 31 במרץ 2020, שיעור ההיוון לאחר מס היה 8.25% (לפני מס כ-9.5%).
- שער החליפין של השקל מול הדולר הינו בהתאם לשער החליפין היציג ליום 30 בספטמבר 2020 (אשר עמד על 3.44 ש"ח לדולר).
- במסגרת חישוב שווי השימוש, הניחה החברה התייעלות בסעיפי ההוצאות הישירות והעקיפות שלה, הן בהיבט היקף השירותים הנצרכים (לאור הירידה הצפויה בהיקף הפעילות בתקופת ההתאוששות), והן ירידה במחיר השירותים כתוצאה מהפחתות שכר צפויים והתאמות מחיר מול ספקי החברה. בתום תקופת ההתאוששות, הניחה החברה כי תשוב לפעילות מלאה ולכן הגדילה את הוצאותיה בהיבט היקף השירותים לרמה של פעילות כזו. יצוין כי בחישוב שווי השימוש ליום 30 בספטמבר 2020 הניחה החברה שיעור התייעלות גבוה יותר בשכר (95%) ביחס

¹ כאמור בביאור 1. בלעיל לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, חתמה החברה על מתווה מימון עם מדינת ישראל שעיקרו רכישה מראש בעד אספקת כרטיסי טיסה של כח אדם במערך אבטחת התעופה.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 10 - רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים (המשך)

ג. בחינה לירידת ערך (המשך)

לזה שנכלל בחישוב שווי השימוש ליום 30 ביוני 2020 (85%) וביחס לזה שנכלל בחישוב שווי השימוש ליום 31 במרץ 2020 (50%), וזאת בשל עליית הוודאות בין התקופות בהקשר זה לאור חתימת הסכמי ההבראה המגזריים (ראו ביאור 15.ט).

נמצא, כי סכום בר ההשבה של צי המטוסים ליום 30 בספטמבר 2020 עולה על עלותו המופחתת בדוחות הכספיים של החברה. בהתאם לכך, לא הכירה החברה בהפרשה לירידת ערך.

בחינת סימנים לירידת ערך ליום 31 בדצמבר 2020:

ליום 31 בדצמבר 2020, לא נמצאו סימנים נוספים ביחס לאלו אשר בעטיים נערכו בחינות סכום בר ההשבה למועדים האמורים לעיל ובפרט זו אשר נערכה ליום 30 בספטמבר 2020, אשר עשויים להביא לירידת ערך. בחינה זו כללה בין היתר שינויים בשיעור ההיוון, שינויים בתחזיות ארוכות הטווח של IATA או במועדים הצפויים לחזרה לפעילות בהתאם לתחזיות הארגון.

בעקבות הסגר השלישי עליו הכריזה ממשלת ישראל בחודש פברואר 2021, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, חלה הרעה מסוימת בתחזיות קצרות הטווח של החברה לשנת 2021. לאור העובדה שכאמור לעיל לא חלו אירועים נוספים אשר עשויים להצביע על ירידת ערך וכן כי פגיעה זו הינה לטווח זמן מוגבל בלבד ללא הרעה בתחזיות ארוכות הטווח, כימתה החברה את הפגיעה כאמור ומצאה כי היא נמוכה משמעותית מהפער שנמצא בין אומדן סכום בר ההשבה לבין העלות המופחתת בספרים ליום 30 בספטמבר 2020.

אילו הייתה החברה מטמיעה את ההנחות העדכניות לגבי שנת 2021 בתחזיותיה מיום 30 בספטמבר 2020, היה קטן שווי השימוש בסכום של כ-45 מיליון דולר לכ-2,249 מיליון דולר, סכום הגבוה בכ-83 מיליון דולר מהערך בספרים של היחידה מניבה המזומנים ליום 30 בספטמבר 2020.

ד. תכנית ההצטיידות לרכישה ולחכירה של מטוסים רחבי גוף מדגם 787:

(1) בחודש פברואר 2020 התקבל בידי החברה מטוס בבעלות מדגם 787-8, כך שבסך הכל התקבלו בחברה עד מועד פרסום הדוח 15 מטוסי דרימליינר, כמפורט בטבלה שלהלן:

דגם	בעלות / חכירה	2017	2018	2019	2020	סה"כ
787-9	חכירה	2	2	4	-	8
787-9	בעלות	-	3	1	-	4
787-8	בעלות	-	-	2	1	3
		2	5	7	1	15

על פי עסקת רכישת המטוסים המקורית, הייתה צפויה החברה לקלוט מטוס בבעלות מדגם 787-8 נוסף בחודש מרץ 2020. בשל משבר הקורונה, נדחתה קבלת המטוס ונתקבלה מיצרנית המטוס חברת בואינג, ארכה לקבלתו עד לחודש יולי 2021. לעניין מימון המטוס והמקדמות ששולמו בגינו, ראו ביאור 14.ו (2) להלן.

(2) בעקבות הממצאים שהתגלו במנועי TRENT-1000 TEN ("מנועי TEN") מתוצרת רולס רויס המותקנים על המטוסים מדגם 787, גיבשה רולס רויס עם החברה תכנית להחלפת חלקים במתקניה של רולס רויס ובאחריותה, תכנית אשר החלה (ומותאמת מעת לעת) וצפויה להימשך בשנים הקרובות. התוכנית אמורה לתת מענה להחלפת החלקים בהתאם לאופן ההפעלה של מטוסי 787 על ידי החברה וככל שלא ישתנו הוראות אלו ולא יימצאו ממצאים נוספים בבדיקות האמורות.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 10 - רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים (המשך)

ד. תכנית ההצטיידות לרכישה ולחכירה של מטוסים רחבי גוף מדגם 787 (המשך)

בחודש מרץ 2020 סוכם בין החברה לבין רולס רויס, כי רולס רויס תשפה את החברה בגין חלק מההוצאות אשר נגרמו לחברה עקב הממצאים שהתגלו במנועים והפעולות אותן נוקטת החברה בעקבותיהם.

יובהר, כי היות וכפועל יוצא מהשלכות משבר הקורונה על פעילות החברה, ירד באופן משמעותי היקף הטיסות שמפעילה החברה במטוסיה מדגם 787, בהם מותקנים המנועים האמורים וכן נוכח השלכות משבר הקורונה על פעילותה של רולס רויס, חלים שינויים בתוכנית ההחלפות שסיכמה החברה עם רולס רויס.

ה. מכירת מנועים וחלקי חילוף ששימשו את המטוסים מדגם 747 אשר יצאו משימוש:

בחודש נובמבר 2019 חתמה החברה עם חברה זרה ("הקונה") על הסכם למכירת שנים עשר מנועים מתוצרת Pratt & Whitney ("המנועים" ו-"ההסכם", בהתאמה), כאשר לפי ההסכם מימוש המכירה היה כפוף להשלמת בדיקה טכנית של המנועים ומסמכיהם לשביעות רצון הקונה. יצוין כי אחד המנועים נמסר לקונה בשנת 2019.

לאחר מסירתם של ארבעה מנועים נוספים בשנת 2020 לקונה (סה"כ חמישה) ועל רקע משבר הקורונה, הודיעה הקונה לחברה, כי ברצונה לנהל משא ומתן מחודש לגבי עצם המכירה של שבעת המנועים הנותרים. בהתאם, נחתם בחודש מאי 2020 הסכם עם הקונה בדבר דחיית מסירתם של המנועים הנותרים לרבעון הרביעי של שנת 2020, כאשר לחברה עמדה הזכות למכרם לצדדים שלישיים.

במהלך הרבעונים השני והשלישי לשנת 2020, חתמה החברה על הסכמים למכירת שבעת המנועים הנותרים. סך הכל, הכירה החברה בשנת 2020 ברווח הון בגין מכירת המנועים בסך של כ-12.2 מיליון דולר.

בנוסף לאמור לעיל, מכרה החברה במהלך השנה חלקי חילוף בגינם הכירה החברה ברווח הון בסכום לא מהותי.

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 2020

עלות	פחת נצבר	יתרה
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
104,677	72,999	31,678
32,202	27,081	5,121
64,850	52,012	12,838
25,966	25,842	125
8,439	6,626	1,813
6,938	2,983	3,955
80,515	56,424	24,091
323,587	243,967	79,620

מבנים ומתקנים בנתב"ג
מחשבים וריהוט משרדי
מכונות וציוד קרקע
שיפורים במשרדים שכורים
כלי רכב וציוד מוסך
מבנים בבעלות
נכסים בלתי מוחשיים (1)

ליום 31 בדצמבר 2019

עלות	פחת נצבר	יתרה
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
103,993	69,389	34,604
32,068	24,178	7,890
64,081	49,411	14,670
27,094	25,462	1,632
8,325	6,057	2,268
3,237	2,964	273
76,912	43,806	33,106
315,710	221,267	94,443

מבנים ומתקנים בנתב"ג
מחשבים וריהוט משרדי
מכונות וציוד קרקע
שיפורים במשרדים שכורים
כלי רכב וציוד מוסך
מבנים בבעלות
נכסים בלתי מוחשיים (1)

(1)

יתרה זו כוללת בעיקר תוכנות שנרכשו על ידי החברה לרבות עלויות לפיתוחן.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 11 - חכירות

א. מדיניות חשבונאית:

(1) כללי

חכירות המטוסים של החברה, וכן חכירות מסוימות נוספות כגון מבנים, לרבות שטח הקמפוס בנתב"ג החכור על ידי החברה מרשות שדות התעופה, מתקנים ורכבים, מוכרות, החל משנת 2019 עם יישום תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16 "חכירות" ("התקן"), כנכסים והתחייבויות בדוח על המצב הכספי של החברה בהתאם לתקופת החכירה ותשלומי החכירה החוזיים.

תקופת החכירה הינה התקופה שאינה ניתנת לביטול על ידי החוכר, בתוספת תקופות שלגביהן קיימת אופציה להארכת החכירה, אם ודאי באופן סביר שהחברה תממש את האופציה, וכן תקופות שלגביהן קיימת אופציה לביטול החכירה, אם ודאי באופן סביר שהחברה לא תממש את האופציה לביטול. בקביעת תקופת החכירה, מביאה החברה בחשבון את המאפיינים הכלכליים של הנכס ושל החכירה, לרבות, בין היתר, היחס בין תשלומי החכירה למחירי השוק הצפויים בעת מימוש האופציה, חשיבות הנכס החכור לפעילות החברה, עלות החלפתו או ההשקעה שנעשתה בו, או זו הנדרשת בנכס שיחליף את אותו נכס חכור וכן ניסיון העבר של החברה לגבי אותם נכסים. יצוין, כי נכסים בהם פקע תוקף החוזה, אך החברה ממשיכה לעשות שימוש בהם כנגד תשלומים שוטפים לבעל הנכס, מוכרים כחכירה לטווח קצר, שכן לא קיימת תקופת חכירה שאינה ניתנת לביטול.

התחייבויות בגין חכירות מוצגות בנפרד בדוח על המצב הכספי (תוך חלוקה להתחייבויות לא שוטפות ולהתחייבויות שוטפות - חלויות שוטפות), והן נמדדות בעת הכרתן הראשונה על פי הערך הנוכחי של תשלומי החכירה הקבועים בתקופת החכירה, בתוספת תשלומים הצפויים בתקופות המכוסות על ידי אופציות אשר ודאי באופן סביר כי תמומשנה. לאחר ההכרה הראשונה, מופחתת ההתחייבות לפי שיטת הריבית האפקטיבית באופן המגדיל את ערכה בספרים להכרה בהוצאות ריבית ובאופן המקטין את היתרה בספרים עם התשלום המיוחס לרכיב הקרן ("שפיצר"). הפרשי שער בגין התחייבויות הנקובות במטבע שאינו דולר, נזקפים להוצאות המימון בדוח על הרווח והפסד עם התהוותם.

שיעור ההיוון המשמש לצורך חישוב הערך הנוכחי של דמי החכירה כאמור לעיל, ככלל, הינו שיעור ההיוון הגלום בחכירה (שיעור התשואה הפנימי מהעסקה בראיית המחיר). מקום בו לא ניתן למצוא בנקל שיעור זה, עושה החברה שימוש בשיעור ההיוון התוספתי שלה (מחיר המימון הרעיוני ברכישת זכות השימוש בנכס מהמחכיר באשראי מלא) במועד ההתקשרות בחכירה, כתלות בסכום החכירה, משך החיים הממוצע שלה וטיב הנכס החכור. עבור חכירות שהיו קיימות ליום 1 בינואר 2019, בהתאם להוראות המעבר של התקן, שיעור ההיוון שלהן נקבע בהתאם לשיעור ההיוון התוספתי באותו מועד. טווח שיעורי ההיוון עבור המטוסים החכורים הינו בין 2.9% ל-9.1% וטווח שיעורי ההיוון עבור הנדל"ן החכור הינו בין 5.5% ל-8.25%.

הנכס המוכר בגין החכירות מוצג גם הוא בנפרד בדוח על המצב הכספי בסעיף "זכויות שימוש בנכסים חכורים". נכסים אלו נמדדים על פי שיטת העלות ומופחתים בקו ישר לאורך תקופת החכירה, והם מוכרים לראשונה בגובה הסכום הראשוני של ההתחייבות בגין החכירה, בתוספת מקדמות ששולמו ועלויות ישירות שנשאה בהן החברה לצורך ההתקשרות בחכירה.

זכויות השימוש מופחתות בממוצע על פני תקופה של 5 שנים עבור מטוסים חכורים מדגם בואינג 737-800 ו-12 שנים עבור מטוסים חכורים מדגם בואינג 787-9, ואילו זכויות השימוש בגין הנדל"ן מופחתות על פני תקופה של 3-19 שנים.

לגבי חכירות רכבים, בחרה החברה ליישם את הוראות התקן כמקשה אחת ("פורטפוליו"), שכן להערכת החברה, חכירות אלו הינן בעלות מאפיינים דומים.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 11 - חכירות (המשך)

א. מדיניות חשבונאית: (המשך)

(2) שינויים בהסכמי החכירה

כאשר מבוצע תיקון להסכמי חכירה (שאינו מטופל כחכירה נפרדת), נמדדת ההתחייבות מחדש על פי שיעור ההיוון למועד השינוי, כאשר השינויים בערך ההתחייבות נזקפים לעלות נכס זכות השימוש ותהיה להם השפעה על הוצאות הפחת העתידיות. זאת, למעט כאשר השינוי מיוחס לקיטון בהיקף החכירה, במקרה זה מוכר רווח או הפסד המשקף את ביטול היתרות הרלוונטיות בגין חלק החכירה (או החכירה המלאה) שבוטל.

תיקון חכירה הנובע מויתור או דחייה של הסכמי חכירה המיוחסים באופן ישיר למשבר הקורונה, אשר השינויים בהם מתייחסים לתקופות שאינן מאוחרות מיום 30 ביוני 2021, מטופלים כדמי חכירה משתנים, אשר מוכרים בתקופה אליה מתייחסים דמי החכירה.

(3) תחזוקת מטוסים חכורים

התחייבויות החברה בגין תחזוקת מטוסים חכורים כלפי המחכירים, מונרות כהפרשות על פני תקופת החכירה (המוצגות בסעיפי הזכאים לזמן ארוך ולזמן קצר לפי העניין) כנגד רישום הוצאות תחזוקה שוטפות, בהתאם לדפוס השימוש באותו רכיב לגביו נדרשת תחזוקה ובהתאם לתנאים החוזיים בכל חכירה, ובהתבסס על הסכום הצפוי להיות משולם על ידי החברה בעת אירוע התחזוקה. בחוזים בהם נדרשת החברה בתשלום רזרבות תחזוקה (תשלומים המשולמים למחכיר לצורך הבטחת ביצוע עבודות התחזוקה על ידי החוכר), מוכרים תשלומים אלו כפקידון (לזמן ארוך או לזמן קצר לפי העניין), אשר יושב לחברה בעת ביצוע עבודות התחזוקה בפועל.

(4) דוח על תזרימי המזומנים

בדוח על תזרימי המזומנים, מסווגת החברה כתזרים מזומנים ששימש לפעילות מימון, את חלק תשלומי החכירה אשר מהווה החזר של הקרן הרעיונית של התחייבות החברה בגין החכירה. חלק התשלום אשר מהווה תשלום ריבית, מסווג על פי מדיניות החברה כתזרים מזומנים ששימש לפעילות שוטפת. בנוסף, תזרימי המזומנים המשולמים למחכירי המטוסים עבור הבטחת טיפול תחזוקה עתידיים ("רזרבות תחזוקה"), מסווגים כתזרימי מזומנים לפעילות השקעה. בעת ביצוע הטיפול בפועל, מסווג תזרים המזומנים בגין הטיפול, אשר שולם על ידי החברה, בתזרים מזומנים מפעילות שוטפת, ואילו החזר הכספים מהבטוחה (רזרבה) מסווג כתזרים חיובי מפעילות השקעה.

ב. הרכב חכירות החברה והיקפן:

נכון ליום 31 בדצמבר 2020, חוכרת החברה 18 מטוסים. יתרת תקופות החכירה נעות בין שנה וחצי ל-11 שנים. 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.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 11 - חכירות (המשך)

(1) זכויות שימוש בנכסים חכורים

מטוסים	מבנים ורכבים	סה"כ	זכויות שימוש בנכסים חכורים - עלות מופחתת
אלפי דולר			
875,770	107,648	983,418	יתרה ליום 1 בינואר 2020
(99,240)	(14,159)	(113,399)	פחת לתקופה
22,334	645	22,979	תוספות ושינויים במהלך התקופה בגין הסכמים חדשים
-	(107)	(107)	שינויים כתוצאה מהצמדה
-	(468)	(468)	גריעות בגין הסכמי חכירה שהסתיימו
798,864	93,559	892,423	יתרה ליום 31 בדצמבר 2020
493,892	111,415	605,307	יתרה ליום 1 בינואר 2019
(82,130)	(15,529)	(97,659)	פחת לתקופה
456,225	7,223	463,448	תוספות במהלך התקופה בגין ההסכמים החדשים
7,783	4,283	12,066	שינויים כתוצאה משינויים בחוזה במהלך התקופה
-	256	256	שינויים כתוצאה מהצמדה
875,770	107,648	983,418	יתרה ליום 31 בדצמבר 2019

(2) התחייבויות בגין חכירות :

מטוסים	מבנים ורכבים	סה"כ	התחייבויות בגין חכירה
אלפי דולר			
894,586	126,697	1,021,283	יתרה ליום 1 בינואר 2020
22,319	110	22,429	תוספות/גריעות
(40,657)	(4,783)	(45,440)	תשלום רכיב הקרן הרעיונית (ללא ריבית)
16,315	1,386	17,701	ריבית שנצברה וטרם שולמה
-	2,026	2,026	הפרשי שער
-	(120)	(120)	הצמדה
892,563	125,316	1,017,879	יתרה ליום 31 בדצמבר 2020
500,490	124,694	625,184	יתרה ליום 1 בינואר 2019
464,007	11,263	475,270	תוספות/גריעות
(69,912)	(11,956)	(81,868)	תשלום רכיב הקרן הרעיונית (ללא ריבית)
-	(36)	(36)	ריבית שנצברה וטרם שולמה
-	2,468	2,468	הפרשי שער
-	264	264	הצמדה
894,586	126,697	1,021,283	יתרה ליום 31 בדצמבר 2019

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 11 - חכירות (המשך)

ב. הרכב חכירות החברה והיקפן: (המשך)

(2) התחייבויות בגין חכירות: (המשך)

סה"כ	מטוסים	מבנים ורכבים	אלפי דולר
122,307	105,581	16,726	
895,572	786,982	108,591	
1,017,879	892,563	125,316	

התחייבויות בגין חכירה ליום 31 בדצמבר 2020

התחייבויות בגין חכירה שוטפות

התחייבויות בגין חכירה לזמן ארוך

סה"כ התחייבויות בגין חכירה ליום 31 בדצמבר 2020

נכון ליום 31 בדצמבר 2020, כוללת יתרת ההתחייבויות השוטפות בגין חכירה סך של כ-34.4 מיליון דולר בגין דחיית תשלומי חכירת מטוסים ומנועים ושל כ-7.7 מיליון דולר בגין דחיית תשלומי מבנים.

- לעניין מועדי הפירעון החזויים של ההתחייבויות, ראו ביאור 14.1 להלן בדבר סיכון הנזילות.

ג. סכומים שהוכרו בדוח רווח והפסד בגין חכירות

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר	סכומים שהוכרו בדוח רווח והפסד בגין חכירות
2019	2020
אלפי דולר	
97,684	113,399
43,663	48,655
2,468	2,101
39,863	37,349
2,973	1,590
9,621	1,422
23,265	9,325

הוצאות פחת בגין נכסי זכות שימוש

הוצאות ריבית בגין התחייבויות חכירה

הוצאות בגין הפרשי שער חליפין

הוצאות המתייחסות לחכירות לטווח קצר (*)

הוצאות המתייחסות לחכירות של נכסים בעלי ערך נמוך

הוצאות המתייחסות לתשלומי חכירה משתנים אשר לא נכללו במדידה של התחייבויות החכירה

הוצאות בגין תחזוקת מטוסים חכורים

(*) סכום זה מורכב בעיקר מהוצאות בגין חכירות רטובות (חכירת מטוס על צוותו) אשר לרוב נחתמות לתקופות קצרות ומשמשות בעיקר את תחום המטענים.

ד. תזרימי מזומנים בגין חכירות

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר	תזרימי מזומנים בגין חכירות (פעילות מימון)
2019	2020
אלפי דולר	
81,868	45,440
43,861	30,951
125,729	76,391

תזרימי מזומנים בגין ריבית רעיונית על חכירות (פעילות שוטפת)

סה"כ תזרימי מזומנים בגין התחייבויות חכירה

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 11 - חכירות (המשך)

ה. שינויים בהסכמי החכירה המיוחדים למשבר הקורונה ודחיית תשלומי חכירה

(1) הסדרים עם מחירי מטוסים

במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2020 חתמה החברה על הסדר ארוך טווח עם מחיר זר ממנו חוזרת החברה 4 מטוסים מדגם בואינג 787-9. במסגרת ההסדר החברה תשלם, באופן זמני, את דמי החכירה החודשיים במודל של שעות טיסה בפועל ("Power by the Hour") לתקופה מסוימת כך שדמי חכירה ישולמו על פי שיעור ניצולת של שעות הטיסה החודשיות בפועל או על פי סכום מינימלי שנקבע כאשר הפער בין התשלום החודשי המקורי לבין הסכום שישולם בפועל, יידחה ויפגע בעתיד בהתאם ללוח סילוקין שנקבע בין הצדדים. בנוסף, הוסכם על הסדר תשלומים לפירעון סכומים שנדחו עד מועד החתימה על ההסדר עקב משבר הקורונה.

במהלך הרבעון הראשון לשנת 2021, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, חתמה החברה מול מחיר זר על הארכת הסכם חכירה של מטוס נוסעים מדגם בואינג 737-800 לתקופה נוספת של 54 חודשים (בצמוד לביקורת תחזוקה כבדה המתוכננת לחודש יולי 2022), החל מחודש נובמבר 2022. ההארכה נחתמה כחלק מהסדר ארוך טווח עם מחיר זר, במסגרתו החברה תשלם, באופן זמני, את דמי החכירה החודשיים במודל של שעות טיסה בפועל ("Power by the Hour") לתקופה מסוימת כך שדמי חכירה ישולמו על פי שיעור ניצולת של שעות הטיסה החודשיות בפועל או על פי סכום מינימום שנקבע, כאשר המחיר מוותר על הפער בין התשלום החודשי המקורי לבין הסכום שישולם בפועל. ההסדר כולל גם הסדר תשלומים לפירעון סכומים שנדחו עד מועד החתימה על ההסדר עקב משבר קורונה.

(2) הסדרים עם רשויות שדות תעופה בהם פועלת החברה

במהלך שנת 2020 וכן לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, הגיע החברה להסדרים עם רשויות שדות תעופה בהם פועלת החברה, בנוגע לחכירות של שטחים מסוימים באותם שדות במהלך תקופת המשבר, כגון טרקליני עסקים אשר היו סגורים לקהל.

(3) השפעת ההסדרים על תזרימי המזומנים והרווח והפסד של החברה

בגין ההסדרים המתוארים לעיל, הכירה החברה במהלך שנת 2020 בקיטון הוצאה של כ-0.6 מיליון דולר וכן בחסכון תזרימי בסך של כ-30.7 מיליון דולר. בנוסף, צופה החברה כי בשנת 2021 תכיר החברה בקיטון הוצאה בסך של כ-5.6 מיליון דולר וכן בחסכון תזרימי בסך של כ-14 מיליון דולר בגין ההסדרים כאמור.

(4) דחיית תשלומים נוספים

מעבר לאמור לעיל, הכירה החברה בגידול התחייבות בגין חכירה בסכום של כ-42 מיליון דולר בגין דחיית תשלומי חכירה.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 12 - זכאים ויתרות זכות

התחייבויות שוטפות:

ליום 31 בדצמבר		
2019	2020	
אלפי דולר	אלפי דולר	
46,474	22,713	מיסי נמל לשלם
13,613	3,307	זכאים בגין קטעי טיסה חברות זרות שטרם מומשו (1)
232	15,000	מוסדות ממשלתיים
4,436	2,741	ריבית לשלם
7,384	1,614	פיקדונות שהתקבלו בגין קבוצות נוסעים
		הפרשות לשיפוצים עתידיים של מטוסים חכורים (ראה ביאור
16,097	8,891	10.א.)
7,694	12,311	זכאים אחרים
95,930	66,577	סה"כ

(1) יתרה זו משקפת סכומים של כרטיסי טיסה שנמכרו על ידי החברה, ועליה להעבירם לחברות זרות אשר תבצענה את הטיסות.

התחייבויות לא שוטפות:

ליום 31 בדצמבר		
2019	2020	
אלפי דולר	אלפי דולר	
62,247	94,570	הפרשות לשיפוצים עתידיים של מטוסים חכורים
1,091	5,746	אחרים
63,338	100,316	סה"כ

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 13 - הכרה בהכנסה והכנסות מראש מכרטיסי טיסה ונקודות מועדון הנוסע המתמיד

א. רקע ומדיניות חשבונאית:

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.

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 בגין נקודות מועדון הנוסע המתמיד בדוחות הכספיים, ראו ביאור 2.ג. (6).

הכנסות מהטסת מטענים מוכרות במועד בו מועבר המטען ליעדו. הכנסות הנובעות משיתוף פעולה עם חברות זרות 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. במהלך שנת 2020 החלה החברה בהטסת מטענים במסגרת מיזם בו התקשרה עם חברה זרה, על פיו החברה תדאג למכירת הקיבולת ואילו החברה הזרה תטיס את המטען. לאור העובדה שהחברה הינה הגורם האחראי בפני הלקוח ושולטת בשירות המתבצע, מכירה החברה גם בהכנסות אלו בברוטו, ואילו הסכום המועבר לחברה הזרה מוכר כהוצאה.

מענקים מחברות כרטיסי אשראי אשר נתקבלו בשנת 2019 בידי החברה כחלק מהסכם הנפקה ותפעול של כרטיסי אשראי ממותגים לחברי מועדון הנוסע המתמיד של החברה, הוכרו כהכנסות מראש ומופחתות לרווח והפסד באופן המשקף את תקופת ההסכם אליה מיוחסים המענקים (התקופה שבה ההסכם אינו ניתן לביטול על ידי כל אחד מהצדדים ללא קנס משמעותי). בשל רכיב המימון הרעיוני (על פי כללי החשבונאות) המגולם בחלק מהמענקים שהתקבלו, מכירה החברה בהוצאות ריבית רעיוניות כנגד הגדלת סכום ההכנסות מראש, אשר תגדלנה בעתיד את הסכום שיוכר כהכנסה. לעניין קבלת אופציית פאנטום ראה ביאור 9.ד לעיל.

ב. התחייבויות שוטפות:

ליום 31 בדצמבר	
2019	2020
אלפי דולר	אלפי דולר
266,802	219,777
60,051	29,736
16,189	8,593
4,945	2,764
347,987	260,870

ממכירת כרטיסי טיסה
בגין נקודות מועדון
מענקים מחברות אשראי
אחרות
סה"כ

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 13 - הכרה בהכנסה והכנסות מראש מכרטיסי טיסה ונקודות מועדון הנוסע המתמיד

ג. התחייבויות לא שוטפות:

ליום 31 בדצמבר	
2019	2020
אלפי דולר	אלפי דולר
58,096	128,187
40,508	31,964
98,604	160,151

בגין נקודות מועדון
מענקים מחברות אשראי
סה"כ

יצוין כי הגידול ביתרת ההתחייבות לזמן ארוך בגין נקודות המועדון נובע מהיקף הפעילות המצומצם יחסית הצפוי בשנת 2021, דבר אשר יש לו השלכה על קצב מימוש הנקודות הצפוי.

ד. תנועה בהתחייבות בגין נקודות מועדון הנוסע המתמיד:

ליום 31 בדצמבר	
2019	2020
אלפי דולר	אלפי דולר
98,585	118,147
102,769	59,797
(83,207)	(20,021)
118,147	157,923

יתרת פתיחה
גידול בהתחייבות בגין צבירת נקודות
קיטון בהתחייבות בגין מימושים ופקיעות של נקודות
יתרת סגירה

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 14 - הלוואות מתאגידים בנקאיים ואחרים

א. מדיניות חשבונאית

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 וסוכנות ממשלתית לקידום היצוא מאנגליה UKEF וקונסורציום חברות ביטוח המעמיד פוליסות ביטוח לבנקים באמצעות פוליסת ביטוח הניתן על ידי קונסורציום AFIC (Aircraft Finance Insurance Consortium), (ראה להלן). לאחר מועד ההכרה הראשונית, נמדדות ההלוואות בעלות מופחתת תוך שימוש בשיטת הריבית האפקטיבית.

כאשר חל שינוי בתנאי ההלוואה, בין היתר דחייה של תשלומי הקרן והריבית (ראו להלן), בוחנת החברה האם מדובר בשינוי תנאים מהותי של החוב. שינוי שאינו מהותי מטופל כך שהחברה מחשבת את יתרת תזרימי המזומנים בהתאם לתנאים העדכניים, מהוונת אותם בשיעור הריבית האפקטיבי המקורי, ומעמידה את יתרת ההלוואה בספרים בהתאם לערך שחושב. הפער בין הערך המחושב לערך בספרים של ההלוואה נזקף לסעיף המימון בדוח על הרווח והפסד. לא נמצאו שינויים אשר נמצאו כשינוי תנאי חוב מהותי.

ב. תנועות ויתרות:

הלוואות בריבית קבועה	הלוואות בריבית משתנה (ריבית ליבור)	הלוואות למימון מקדמות על מטוסים ("PDP")	הלוואה מבעל שליטה	משיכות יתר	סה"כ
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2020:					
1.82-5.56	0.74-4.44	2.81	-	-	-
ריבית שנתית באחוזים					
ליום 1 בינואר 2020:					
35,613	98,208	62,024	-	22,007	217,852
254,661	741,773	-	-	-	996,434
290,274	839,981	62,024	-	22,007	1,214,286
תנועות במהלך שנת 2020:					
18,750	113,900	(30,944)	-	-	101,706
קבלת הלוואות לזמן ארוך ופירעון הלוואות למימון PDP (ראה ביאור 14. ג. (1))					
-	-	-	10,000	-	10,000
(31,473)	(94,851)	-	-	(2,356)	(128,680)
9,258	(4,633)	-	-	-	4,625
286,809	854,397	31,080	10,000	19,651	1,201,937
32,799	96,646	31,080	10,000	19,651	190,176
254,010	757,751	-	-	-	1,011,761
סה"כ הלוואות ליום 31 בדצמבר 2020					
מזה: חלויות שוטפות					
סה"כ הלוואות לזמן ארוך*					

*לעניין סיווג הלוואות החברה כהתחייבויות לזמן קצר בשל עילה של המלווים לפירעון מדי, ראו ביאור 1. ב. לעיל.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 14 - הלוואות מתאגידים בנקאיים ואחרים (המשך)

ב. תנועות ויתרות: (המשך)

הלוואות בריבית קבועה	הלוואות בריבית משתנה (ריבית ליבור)	הלוואות למימון מקדמות על מטוסים ("PDP")	משיכות יתר	סה"כ
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2019:				
1.79-5.56	2.54-6.09	4.69-4.81	-	-
ריבית שנתית באחוזים				
ליום 1 בינואר 2019:				
27,654	135,975	102,230	27,306	293,165
189,272	426,132	42,917	-	658,321
216,926	562,107	145,147	27,306	951,486
תנועות במהלך שנת 2019:				
104,650	439,965	(102,230)	-	442,385
קבלת הלוואות לזמן ארוך ופירעון הלוואות למימון PDP				
-	-	19,107	-	19,107
(33,982)	(144,454)	-	(5,299)	(183,735)
2,680	(17,637)	-	-	(14,957)
290,274	839,981	62,024	22,007	1,214,286
35,613	98,208	**62,024	22,007	217,852
254,661	741,773	-	-	996,434
סה"כ הלוואות ליום 31 בדצמבר 2019				
מזה: חלויות שוטפות				
סה"כ הלוואות לזמן ארוך				

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 14 - הלוואות מתאגידים בנקאיים ואחרים (המשך)

ג. שינויים במצבת ההלוואות של החברה בשנת הדיווח

(1) בחודש פברואר 2020, חתמה החברה על הסכמים לקבלת מימון בסך של כ-125 מיליון דולר בתוספת עמלה ("ההסכמים" ו-"המימון", בהתאמה) לרכישת מטוס מדגם דרימליינר 787-8, אשר מהווה את המטוס השביעי שנרכש על ידי החברה מחברת בואינג (השלישי מדגם זה) וכן מהווה את המטוס החמישה עשר אותו קיבלה החברה במסגרת עסקת ההצטיידות ואשר נמסר במהלך חודש פברואר 2020 ("המטוס"). עסקת המימון התבצעה במבנה משפטי המכונה JOLCO, על פיו המטוס מוחזק על ידי חברה ייעודית (SPC) ביפן ולאחר כ-10 שנים יועבר המטוס פורמלית לבעלות החברה, בכפוף לפירעון יתרת החוב באותה עת במחיר מוסכם וידוע מראש (הכולל רכיב דולרי ורכיב יפני), אשר נכון למועד ביצוע העסקה הסתכם לכ-44 מיליון דולר.

המימון מורכב מהלוואה בסך של כ-106 מיליון דולר מבנק זר בתוספת עמלה כאמור בסך של כ-8 מיליון דולר ל- UKEF, לתקופה של 12 שנים ("ההלוואה") ומסכום נוסף של כ-19 מיליון דולר במטבע יפני שהועמד לחברה הייעודית על ידי חברה יפנית.

ההלוואה בריבית LIBOR ל-3 חודשים בתוספת מרווח בטווח שבין 0% ל-1% עם החזר רבעוני לתקופה של 12 שנים מיום קבלתה אשר בכפוף לפירעון יתרת החוב, כאמור לעיל, תיפרע לאחר כ-10 שנים.

ההלוואה מובטחת בערבות UKEF 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.

ההסכמים כוללים סעיפים שונים אשר מקובלים בעסקאות מסוג זה, כגון אפשרות של המממנים לפירעון מוקדם של המימון בקרות אירועי הפרה כמפורט בהסכמים או במקרה בו הפרה החברה את התחייבויותיה על פי הסכמים אחרים (Cross Default). ההלוואה אינה כוללת התחייבות לעמידה באמות מידה פיננסיות כמותיות.

לחברה לא תהיה אפשרות לבצע פירעון מוקדם של המימון, למעט במקרים המקובלים בעסקאות מסוג זה כגון הגדלת עלויות המימון לבנק (Increased Costs), שינויים במימון שיושגת במסגרת עסקת המימון, הפרה על ידי החברה הייעודית, וזאת בכפוף לתשלום שהוסכם בעסקת המימון.

(2) בשל משבר הקורונה אשר הביא להשבתת טיסות הנסעים לתקופה ממושכת (ראה ביאור 1 לעיל), ועל מנת להתאים את תשלומי ההלוואות השוטפים למתווה חזרה לפעילות, פנתה החברה למספר גופים מממנים (ישראלים וזרים) בבקשה לדחיית תשלומי קרן של ההלוואות תוך התחייבות לתשלום שוטף של ריבית בתקופה בה יידחו תשלומי הקרן (תקופת הדחייה), ופריסת תשלומי הקרן שנדחו לתקופות מאוחרות יותר. נכון ליום 31 בדצמבר 2020, הגיעה החברה להסכמות עם הגופים המממנים על דחיית תשלומים בהיקף של כ-35 מיליון דולר, אשר ישולמו במהלך השנים 2021 – 2026.

ד. בטוחות ויחס הלוואות לביטחונות:

חלק מהסכמי האשראי (אשר אינם נכללים במסגרת "אשראי בר-דיווח" בהתאם להנחיות רשות ניירות ערך) קובעים, כי יחס יתרת החוב לבנק אל מול שווי שוק המטוסים המשועבדים לא יעלה על יחס של כ-80% (ראה טבלה להלן). בדיקה לעמידה ביחס זה תבוצע בהתבסס על פרסומים מקצועיים בינלאומיים מסוימים שנקבעו לגבי שווי השוק של המטוסים. כמו כן, נקבע, כי במידה ויחס הביטחונות בפועל יהיה נמוך מהשיעור לעיל, החברה תעמיד בטוחות נוספים, או תקדים פירעונות של התחייבויות לתאגידים הבנקאיים, על מנת לעמוד ביחס הנדרש.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 14 - הלוואות מתאגידים בנקאיים ואחרים (המשך)

ד. בטוחות ויחס הלוואות לביטחונות (המשך):

בשל משבר הקורונה חלה ירידת ערך במחירי מטוסים בעולם. בהתאם, הירידה בערך המטוסים, אשר משמשים בטוחה להלוואות כמוסבר לעיל, או במקרים מסוימים - לכלל האשראי שהעמיד הבנק לחברה, הביאה לאי עמידה באמות המידה הפיננסיות, של יחס בין שווי בטחונות להלוואה או האשראי (LTV) וזאת למועד הדוח על המצב הכספי ולמועד פרסומו. בהתאם להסכמי ההלוואות, אי עמידה ביחס הנדרש מקימה לבנקים זכות להשלמת בטוחות כמפורט להלן ובמידה ואלה לא תועמדנה, הזכות לדרוש פירעון מיידי של ההלוואות. בהמשך לפנייתם של החברה לבנקים אלו בבקשה לווייתור (Waiver) על עמידה ביחס האמור, הודיעו הבנקים לחברה כי הם מוותרים על עמידה ביחס האמור וזאת עד ליום 31 בדצמבר 2020. בנוסף, נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, חלק מהבנקים העניקו לחברה ארכה לעמידה ביחס האמור עד ליום 30 ביוני 2021, בכפוף להתקיימות תנאים עתידיים מסוימים ומול בנק נוסף עומדת החברה ביחס האמור.

להלן פירוט מקורות המימון של החברה, הבטוחות שהועמדו כנגד ההלוואות וכן, מקום שרלוונטי, דרישה ליחס יתרה בלתי מסולקת לשווי בטחונות:

מקור המימון	יתרה בלתי מסולקת ליום 31/12/2020	מטוסים ומנועים רזרביים כבטוחה	דרישה ליחס יתרה בלתי מסולקת לשווי בטחונות
אלפי דולר			
		3 מטוסי 777-200	
		3 מטוסי 737-800	
בנק מקומי (1)	37,496	1 מטוס 737-900	80%
בנקים מקומיים	49,542	2 מטוסי 737-900	80%
		3 מטוס 777-200 (*)	
		4 מנועים רזרביים	
בנקים זרים	335,180	2 מטוסי 787-9	-
		1 מטוס 737-900	
		3 מטוסי 737-800 (*)	
		1 מטוס 787-9	
בנקים זרים (2)	400,407	2 מטוסי 787-8	-
		1 מטוס 787-9	
בנקים זרים (3)	260,028	1 מטוס 787-8	-
אגרות חוב אשר הונפקו על ידי חברה ייעודית (4)	77,728	4 מטוסי 737-900	-

(*) הבטוחה הוסרה לאחר מועד הדוח על המצב הכספי על 3 מטוסי 737-800

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 14 - הלוואות מתאגידים בנקאיים ואחרים (המשך)

ד. בטוחות וחס הלוואות לביטחונות (המשך):

- (1) קיים מנגנון Cross Default בין ההלוואות השונות של אותו מוסד בנקאי.
- (2) קיים מנגנון Cross Default בין ההלוואות המובטחות בערבויות EXIM או UKEF של המוסדות המממנים השונים.
- (3) קיים מנגנון Cross Default בין ההלוואות המובטחות בפוליסת ביטוח AFIC באמצעות קונסורציום חברות ביטוח המעמיד פוליסות ביטוח לבנקים המממנים רכישות מטוסים.
- (4) הלוואות שנלקחו למימון מטוסים, ומומנו על ידי אגרות חוב אשר הונפקו על ידי חברות ייעודיות (SPC) אשר אינן בבעלות החברה, ומובטחות בערבות EXIM, בנק בבעלות ממשלת ארה"ב, כאשר מקור פירעון ההתחייבות הוא תשלומי קרן וריבית אשר משולמים לחברה הייעודית על ידי החברה. במקרה שאגרות החוב לא תפרענה כסדרן על ידי החברה, ותמומש ערבות ה- EXIM, EXIM רשאית לממש את המטוסים המשועבדים לפירעון יתרת אגרות החוב. ככל שכספי מימוש המטוסים לא יספיקו לכיסוי סכום הערבות, תהא החברה מחויבת להשיב ל-EXIM את יתרת החוב. יצוין, כי קיים מנגנון Cross Default בין הלוואות אלו להלוואות המנויות בהערה (2) לעיל.

יצוין, כי חלק מההלוואות הקיימות ליום 31 בדצמבר 2020, ניתנות לפירעון מוקדם על ידי החברה, כמקובל. כמו כן, חלק מהסכמי הלוואות שנטלה החברה כוללים זכות לבנק לדרוש ממנה פירעון מיידי של יתרת הלוואות 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. לעניין עילה למלווים לדרוש את העמדת כלל הלוואות לפירעון מיידי בשל הרעה משמעותית בעסקי החברה, ראו ביאור 1.ב לעיל.

ה. שווי הוגן של הלוואות:

ליום 31 בדצמבר 2019		ליום 31 בדצמבר 2020	
שווי הוגן	ערך בספרים	שווי הוגן	ערך בספרים
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
302,050	297,767	313,516 (*)	292,457

הלוואות דולריות לזמן ארוך
בריבית קבועה

(*) השווי ההוגן של הלוואות אלה ליום 31 בדצמבר 2020 זהה בקירוב ליתרה הבלתי המסולקת של הלוואות, בתוספת ריבית שנצברה וקנסות פירעון מוקדם, וזאת לאור סיווגן של ההלוואות האמורות כהתחייבויות שוטפות (ראו ביאור 1.ג לעיל). השווי ההוגן של הלוואות אלה ליום 31 בדצמבר 2019 מבוסס על חישוב הערך הנוכחי של תזרימי המזמנים לפי שיעור ריבית של 3.26%, שהיה מקובל להלוואות בעלות מאפיינים דומים (רמה 2).

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 14 - הלוואות מתאגידים בנקאיים ואחרים (המשך)

1. סיכון מזילות בגין הלוואות וחכירות:

הטבלה שלהלן מפרטת את מועדי הפירעון החוזיים (לרבות הסכמות עם הגופים המממנים לדחייה או לפריסת תשלומים, ראו ביאור 2.14 ג) של התחייבויות החברה לתשלומי 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. יודגש, כי ניתוח הנזילות נערך באופן זה אף על פי שהתחייבויות החברה בגין הלוואות מתאגידים בנקאיים ואחרים סווגו כהתחייבויות שוטפות על פי כללי החשבונאות עקב עליה להעמדת הלוואות לפירעון מיידי, כאמור בביאור 1 ב. לעיל.

שנת 2021	שנת 2022	שנת 2023	שנת 2024	שנת 2025 ואילך	סה"כ
מיליוני דולר					
145	125	127	121	668	1,186
110	102	102	103	586	1,003
255	227	229	224	1,254	2,189
פירעונות שוטפים של קרן הלוואות (1)					
תשלומי קרן שוטפים בגין חכירה					
סה"כ פירעונות שוטפים					
פירעונות הלוואה למימון מקדמות על					
חשבון מטוסים (PDP) (2)					
31	-	-	-	-	31
תשלומים אשר יכללו בדוח רווח					
והפסד ולכן יכללו בתזרימי המזומנים					
מפעילות שוטפות:					
19	16	13	10	64	122
57	42	36	32	101	268
76	58	49	42	165	390
תשלומי ריבית בגין הלוואות (3)					
תשלומי ריבית בגין חכירה					
סה"כ תשלומי ריבית					
סה"כ תשלומים					
362	285	278	266	1,419	2,610

(1) בשנת 2021 כוללים התשלומים סך של כ-10 מיליון דולר הלוואה מבעל שליטה, שהוחזרה במהלך חודש פברואר 2021, ראו ביאור 22 א להלן.

(2) בחודש פברואר 2020, חתמה החברה על הסכמים לקבלת מימון בסך של כ-122 מיליון דולר בתוספת עמלה לרכישת מטוס מדגם דרימליינר 787-8, אשר הינו המטוס השישה עשר והאחרון אותו צפויה הייתה לקבל החברה במסגרת עסקת ההצטיידות במהלך חודש מרץ 2020.

המועד המקורי להעמדת הלוואה ולמסירת המטוס לחברה היה בחודש מרץ 2020. לאור משבר הקורונה נדחתה קבלתו של המטוס מספר פעמים ולפיכך ההסכמים למימון המטוס כמתואר מעלה בטלים. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, הסכימה חברת בואינג לדחות את קבלת המטוס עד לחודש יולי 2021, ראו ביאור 10 ד. לעיל.

הבנק שהעמיד את הלוואה למימון המקדמות הסכים להאריך את מועד פירעון הלוואה עד לחודש מרץ 2021 והחברה פנתה בבקשה להארכה נוספת עד לחודש יולי 2021. החברה בוחנת חלופות למימון ארוך טווח למטוס. יצוין, כי סכומי הפירעון המוצגים בתחזית התשלומים אינם כוללים פירעונות בגין הלוואה ארוכת הטווח.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 14 - הלוואות מתאגידים בנקאיים ואחרים (המשך)

ו. סיכון נזילות בגין הלוואות וחכירות (המשך):

(3) תשלומי הריבית בגין הלוואות אינם כוללים תשלומי גידור ריבית. לעניין סיכון הנזילות בגין מכשירים פיננסיים נגזרים ובכללם גידור ריבית, ראו ביאור 19 להלן.

בנוסף להתחייבויות המפורטות בטבלה, לחברה התחייבויות נוספות בגין ספקים והתחייבויות לעובדים (בגין עלות ההיפרדות) אשר צפויות להיות משולמות במהלך שנת 2021 בהיקף כללי של כ-200 מיליון דולר. לעניין יתרת הכנסות מראש בגין לקוחות, ראו ביאור 1.ב לעיל.

מקורות החברה לפירעון התחייבויות אלו הינם הנפקת האופציות אשר נערכה לאחר מועד הדוח על המצב הכספי בהיקף של כ-76 מיליון דולר, גיוס חוב בערבות מדינה או מתווה חלופי, יישום עסקת SLB והכל כאמור בביאור 1.ב לעיל, יישום מלא של תכנית ההתייעלות וההבראה של החברה וכן תזרימי מזומנים שוטפים אשר צפויים לנבוע מחזרה מדורגת של החברה לפעילות.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים

א. מדיניות חשבונאית:

(1) הטבות לאחר סיום העסקה:

הטבות לאחר סיום העסקה כוללות התחייבות לפיצויי 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, החל משנת 2020, עלות הריבית נטו (אחרי קיזוז התשואה על נכסי התכניות) נכללת בדוח על הרווח או הפסד במסגרת הוצאות המימון. למיטב שיקול דעתה של החברה, מדיניות זו הינה רלוונטית יותר ומשקפת באופן נאות יותר את הנסיבות העסקיות, בין היתר בשל משיכת כספי קופות הפיצויים, באופן שההתחייבויות אשר נותרו לחברה נושאת כעת אופי מימוני לטווח ארוך. החברה התאימה למפרע את מספרי ההשוואה. בשנים 2019 ו-2018, הסתכמו ההוצאות בגין עלות ריבית אשר מסווגים עתה בהוצאות המימון (חלף הוצאות שכר) בסך של כ-1.9, 1.9 ו-2.3 מיליוני דולר, בהתאמה. רווחים והפסדים אקטואריים נזקפים לרווח הכולל האחר במועד היווצרותם ולא יסווגו מחדש לרווח או הפסד במועד מאוחר יותר.

נכסי התוכניות נמדדים בשווי הוגן. הכנסות ריבית על נכסי התוכניות נקבעות על בסיס שיעור ההיוון של המחויבויות המתאימות ונזקפות לרווח והפסד כחלק מעלות הריבית נטו. ההפרש בין הכנסות הריבית על נכסי התוכניות לבין תשואתם בפועל נזקף לרווח כולל אחר ולא יסווג מחדש לרווח או הפסד במועד מאוחר יותר.

(2) הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך:

הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך, הן הטבות אשר צפוי כי תנוצלה בתקופה העולה על 12 חודשים מתום התקופה בה סופק השירות המזכה בהטבה.

הטבות עובדים אחרות כוללות ניצול ופדיון ימי חופשה ומנוחה, מענק לימודים לילדי עובדים וכן מענקי יובל. הטבות אלו מוכרות ונמדדות באותו אופן בו נזקפות הטבות לאחר סיום העסקה, ובלבד שרווחים והפסדים אקטואריים בגין נזקפים לרווח והפסד במועד 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 פיטורין ותכניות פרישה מוקדמת:

הטבות בגין פיטורין 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. ראו גם סעיף ט' להלן בדבר התחייבות בגין עלות ההיפרדות.

(5) לעניין שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים ששימשו בקביעת ערכה של ההתחייבות בדוחות הכספיים, ראו ביאור 2.ג. (3).

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ב. ההרכב:

ליום 31 בדצמבר 2019			ליום 31 בדצמבר 2020			מטבע התכנית	הפנייה	
נכסים לא שוטפים	התחייבויות לא שוטפות	התחייבויות שוטפות	נכסים לא שוטפים	התחייבויות לא שוטפות	התחייבויות שוטפות			
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר			
-	-	68,456	-	-	28,801	בעיקר ש"ח		הטבות עובד לטווח קצר: שכר עבודה, משכורת וסוציאליות
			-	-	-			
			-	-	-			
			-	-	-			
78,172	16,057	-	-	30,399	8,599	ש"ח	ג	הטבות לאחר סיום העסקה: הטבה בגין פיצויי פרישה ופיטורין בישראל
-	42,635	-	-	30,793	8,402	ש"ח	ד	פדיון ימי מחלה
			-	-	-		ה	קרנות פנסיה בגין עובדים בנציגויות:
-	(441)	-	-	(159)	-	דולר		ארצות הברית
-	7,933	-	-	8,081	-	ליש"ט		אנגליה
-	14,343	-	-	13,637	-	ש"ח	ו	הטבות לגמלאים
999	8,557	-	-	6,104	-	ש"ח	ז	הטבות אחרות לאחר סיום העסקה
			-	-	-			
			-	-	-			
-	-	59,512	-	-	61,772	ש"ח	10	הטבות עובד אחרות לטווח ארוך:
-	4,589	-	-	3,992	-	ש"ח	20	התחייבות בגין ימי חופשה ומנוחה*
			-	-	-			הטבות אחרות לטווח ארוך
			-	-	-			
			-	-	-			
-	73	-	-	(829)	45,407	ש"ח	י	הטבות בגין פיטורין: תוכנית פרישה מרצון
79,171	93,746	127,968	-	92,019	152,981			סה"כ בדוח על המצב הכספי

* יצוין, כי התחייבות בגין חופשה ומנוחה מוצגת בדוח על המצב הכספי כהתחייבות שוטפת, אף על פי שצפויה להתממש לאחר תקופה של 12 חודשים ממועד הדיווח (ועל כן מוגדרת כהטבה לטווח ארוך). וזאת מהטעם שאין לחברה "זכות בלתי מותנית" לדחות את סילוק ההתחייבות לתקופה זו, ועל כן על פי כללי החשבונאות מוצגת ההתחייבות בזמן הקצר.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ**ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים****ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)****ב. ההרכב (המשך)**

הסכם ההתייעלות המפורט בסעיף ט' להלן מביא לכך שסכום משמעותי מיתרת התחייבויות האקטואריות של החברה כגון הטבות לאחר סיום העסקה צפוי להיות משולם בטווח של שנה ממועד הדוח על המצב הכספי. לאור זאת, סיווגה החברה במסגרת ההתחייבויות השוטפות סכום של כ-17 מיליון דולר מתוך התחייבויות אלו כמפורט לעיל. יצוין, כי החברה אינה נוהגת להפריד, בשגרה, את החלק השוטף של התחייבויות האקטואריות לטווח הקצר, מטעמי מהותיות ובהתאם להוראות תקן חשבונאות בינלאומי IAS 19 "הטבות עובד". עוד יצוין, כי סכום נוסף מתוך התחייבויותיה הקיימות של החברה, בסך של כ-10 מיליון דולר צפוי להיות משולם בטווח הקצר בגין עלות ההיפרדות בשל פדיון ימי חופשה, אך אלו ממילא מסווגים במסגרת ההתחייבויות לזמן הקצר, בשל כללי החשבונאות.

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, 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.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ג. הטבות בגין פיצויי פרישה ופיטורין של עובדים בישראל (המשך):

(2) הסדרים ותכניות להבטחת תשלומי הפרישה והפיטורין (נכסי התכנית):

על פי הוראות ההסכם הקיבוצי, מפקידה החברה 8.33% משכרם השוטף של העובדים בקופות גמל לפיצויים בבנקים ישראליים. ההפקדה הינה על שם 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.

לאחר ביצוע הפקדות הנ"ל של החברה והמדינה, כוסה במלואו הגרעון בקופות העובדים הזכאים, כהגדרתו בהסכם שבין החברה לבין המדינה אשר נחתם ערב הפרטת החברה. בהמשך, נוצרו עודפים בקופות הפיצויים אשר היו לנשוא תביעה של המדינה כנגד החברה בדבר שייכות עודפי הקופות.

עם פרוץ משבר הקורונה וכחלק ממתווה הסיוע של המדינה לחברה כמפורט בביאור 1.1 לעיל, אפשרה המדינה לחברה למשוך את עודפי הקופות. בנוסף, ביום 1 בנובמבר 2020 משכה המדינה את תביעתה בנושא כמפורט בביאור 16.ב. (19) להלן. סך הכל, משכה החברה במהלך השנה מעודפי הקופות סך של כ-332.5 מיליון ש"ח (כ-96.6 מיליון דולר). בקופות נותר סכום של כ-14 מיליון ש"ח להבטחת תשלומים על פי חוק. כמו כן, נידוד במהלך השנה מהקופות סכומים בסך של כ-59 מיליון ש"ח לקופות האישיות של העובדים.

הסכם קיבוצי מיוחד לעובדים ותיקים להפקדת כספי פיצויי פיטורים בקופה על שם העובד:

בהתאם להסכם שנחתם ביום 22 בדצמבר 2011, לאור הסדר תחיקתי אשר נכנס לתוקף ביום 1 בינואר 2011, ואשר אינו 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.

מדיניות המימון בגין תשלומי פרישה ופיצויים

בהמשך לאמור לעיל בדבר משיכה וניוד כספי הקופות המרכזיות, מרבית נכסי התכנית מהווים קופות אישיות של העובדים המנוהלים על ידי בתי השקעות מהמובילים במשק.

(3) מענק פרישה לטייסיים ותיקים:

טייסיים ותיקים עם הגיעם לגיל 65, מועד בו הם אינם יכולים עוד להמשיך לשמש כטייסיים 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. מחויבות זו משולמת ממקורותיה השוטפים של החברה.

(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.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ**ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים**

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ד. פדיון ימי מחלה:

העובדים הקבועים (למעט עובדים בחוזים אישיים), בעת פרישתם מן החברה בפרישת חובה או שפרשו מעל גיל 45 בתנאים המזכים אותם בקבלת פיצויים, זכאים לפדיון ימי מחלה בהתאם לנוסחת המרה אשר נקבעה בהסכם הקיבוצי. יצוין כי, תקרת הצבירה המותרת של ימי מחלה לחלק מהעובדים גבוהה מהקבוע בחוק, ותלויה במועד תחילת עבודתם בחברה. מחויבות זו משולמת ממקורותיה השוטפים של החברה.

ה. קרנות פנסיה של חלק מעובדי החברה המקומיים בארה"ב ובאנגליה:

חלק מעובדיה המקומיים של החברה בארה"ב ובאנגליה נהנים מתוכניות פנסיה ("התכניות"), על פיהן משלמת החברה את עלות הפנסיה של עובדי אותן הנציגויות. עלות הפנסיה מחושבת כמכפלת "שנות הזכאות" לפנסיה בשיעור מהמשכורת הקובעת לפנסיה. פרישה החל מגיל 65 מזכה בדרך כלל את העובד במלוא ההטבות. נכסי קרנות הפנסיה מנוהלים על ידי גוף ייעודי ומושקעים, בעיקר, בניירות ערך סחירים. החברה התחייבה לכסות כל גרעון שייווצר בערכם של נכסי הקרנות ביחס להתחייבויות האקטואריות, ככל שיהיו.

לגבי קרן הפנסיה באנגליה, החל משנת 2005, הקרן אינה מקבלת עובדים חדשים וכמו כן לא קיימת צבירה נוספת של זכויות במסגרתה. קרן הפנסיה בארה"ב סגורה גם היא למצטרפים חדשים, אולם לגבי עובדים קיימים שנכנסו להסדר, קיימת עדיין צבירה של זכויות.

תשלומי המחויבות ממומנים בעיקר מנכסי התכניות, אולם לאור הגירעון הקיים בתכניות הפנסיה, החברה משלימה סכומים מסוימים בגין המחויבויות גם ממקורותיה העצמיים.

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-343 אלפי דולר בשנת 2020. חלקה של החברה הבת במחויבויות הלא ממומנות של התכנית הינה כ-5.7 מיליון דולר, כך שאם תחדל החברה הבת מביצוע התשלומים השוטפים כאמור, או תפרוש מהתכנית, יהיה עליה לשאת בסכום זה. בכוונת החברה הבת להמשיך להפקיד כספים לתכנית, על כן לא הוכרה התחייבות בדוחות הכספיים בגינה.

ט. הטבות בגין פיטורין (תכניות פרישה ועלות ההיפרדות):

הסכם ההתייעלות:

בחודשים יוני ויולי 2020, חתמו החברה וההסתדרות על הסכמי הבראה פרטניים ביחס לארבעת מגזרי העובדים בחברה (טייסים, דיילי אויר, תחזוקה והנדסה, מנהלי) ("ההסכמים המגזריים"), אשר תוקפו של כל אחד מהם הותנה בחתימת כל יתר שלושת ההסכמים המגזריים (אשר כולם נחתמו כאמור).

כניסתם לתוקף של כל ההסכמים המגזריים מותנית בכך שהחברה תחתום על הסכם הלוואה עם גורם מלווה בסך של 250 מיליון דולר המגובה במרביתה בערבות מדינה (בסעיף זה - "הסכם הלוואה") וכן בביצוע הנפקת מניות לציבור בהיקף של 150 מיליון דולר (ההנפקה התרחשה בפועל ראו ביאור 1.1 בלעיל). ההסכמים המגזריים יעמדו בתוקף עד לתום תקופת החזר הלוואה או חמש שנים ממועד כניסת ההסכמים המגזריים לתוקף, לפי המוקדם ("תקופת התוקף").

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ**ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים****ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)****ט. הטבות בגין פיטורין (תכניות פרישה ועלות ההפרדות) (המשך):**

כן נקבע בהסכמים המגזריים ביחס להסכם ההלוואה כי יקוים מנגנון פיקוח לפיו החברה תמסור לוועד המגזרי הרלבנטי בתום כל רבעון פירוט בנוגע לסטטוס פירעון ההלוואה וכי הסכם ההלוואה יכלול הוראות בדבר האצת תשלומי החזר ההלוואה, בהתאם לעמידה בתכנית העסקית כפי שתוצג לטובת קבלת ההלוואה. זאת מתוך מטרה לקצר את תקופת החזר ההלוואה ותקופת התוקף של ההסכמים המגזריים כפועל יוצא מכך. לאור החתימה על הסכם עם המדינה לתשלום מראש עבור הטסת כח אדם במערך אבטחת התעופה כמפורט בביאור 1.ב לעיל, מנהלת החברה משא ומתן מול ההסתדרות על עדכון ההסכמים המגזריים, בין היתר כך שכניסתם לתוקף תהיה ביום קבלת מימון המדינה כאמור.

בהסכמים הוגדרו הסדרים מוסכמים בקשר להקטנת עלויות שכר, בהתייחס להפחתת שכר ותשלומים לעובדים, הקטנת עלויות רווחה ועלויות נלוות, לרבות צמצום זכויות לכרטיסי טיסה וזכויות לגילום מס בגינם לעובדים ולפורשים, הקטנת תקציב אירועים, הקטנת אש"ל וביטול/צמצום זכויות למושב מנוחה למגזר הטייסים וכיו"ב. כן הוגדרו בהסכמים הסדרים מוסכמים בקשר לפרישה וסיום העסקה של עובדים ותנאים בקשר לכך, הסדרים לגבי עובדים זמניים וכן בקשר לעלויות הפחתת מצבת העובדים כאמור. החברה התחייבה לא להעסיק עובדים באמצעות חוזים אישיים ו/או חברות קבלניות במקום עובדים שיפוטרו ולא לבצע מיקור חוץ חלק העובדים שהעסקתם הסתיימה ללא הסכמה עם הוועד.

בהסכמים נקבע כי במהלך תקופת התוקף לא יינתנו לעובדים בארבעת המגזרים בחברה תוספות שכר/מענקים מותני רווח, להם היו זכאים מכוח הסכמים קיבוציים קודמים. כן הוסכם, כי לא יינתנו לכלל העובדים בחברה, תוספות שכר מותנות רווח או תוספות שכר חדשות, מענקים/בונוסים חדשים, וכי הפחתות שכר לכלל העובדים בחברה, שבוצעו עקב משבר הקורונה, לא תוזרנה במהלך תקופת ההסכם. כן הוסכם, כי לא יחולקו דיבידנדים לבעלי המניות במהלך תקופת ההסכם הרחב.

סך כל החיסכון הצפוי מחתימת הסכמי ההבראה מוערך, בתקופת ההסכמים ותחת הנחת היקף פעילות של 75% מפעילות מלאה, בכ-260 מיליון דולר לשנה (בהשוואה לעלות העסקת העובדים שהוערכה בתקציב החברה לשנת 2020 אשר הוקן טרם פרוץ משבר הקורונה). סכום זה נקבע כיעד ההתייעלות השנתי ביחס לכלל ההסכמים המגזריים.

בכל אחד מההסכמים המגזריים נקבע חלקו המיועד של המגזר ביעד ההתייעלות השנתי הכוללת כמפורט לעיל, המהווה את יעד ההתייעלות השנתי למגזר זה. בהסכם מגזר הטייסים נקבע ביחס ליעד החיסכון, כי הנהלת החברה הציגה להסתדרות את סעיפי החיסכון ועלותם וכי יתקיים דיון והכרעה בין הצדדים בפני רואה חשבון מוסכם שיכריע באשר לעלות של כל אחד מסעיפי החיסכון ככל שהצדדים לא יגיעו להסכמות ביניהם, מתוך מטרה לשמור על מסגרת החיסכון בסכום שנקבע בהסכם מגזר הטייסים (בסך של 105 מיליון דולר לשנה), וככל שיתגלע פער בחישובים, יגושר פער זה באמצעות התאמת סעיף הפחתת השכר. בשלושת ההסכמים האחרים נקבע, כי תנאי מתלה להסכם הינו בדיקה של התכנית העסקית של החברה והסכם ההלוואה על ידי יועץ כלכלי של הוועד המגזרי הרלוונטי לצורך אימות נתונים שרלוונטיים להסכם לאותו מגזר.

כלל ההתייעלות מארבעת ההסכמים המגזריים צפויה להסתכם בצמצום של כ-2,000 מעובדי החברה, מתוכם כ-900 עובדים קבועים וכ-1,100 עובדים זמניים, לא כולל חברות בנות של החברה.

הסדרים נוספים הוגדרו בהסכמים השונים ביחס לתקופת ההתאוששות, המוגדרת כתקופה שתחילתה במועד חזרת החברה לפעילות טיסתית של טיסות נוסעים סדירות וסיומה במועד בו תחזור החברה להיקף פעילות של 75% מהפעילות המתוכננת לשנת 2020 או עד ליום 31 בדצמבר 2021, לפי המוקדם. בכלל זה נקבעו הוראות ביחס לאפשרות החברה להמשיכת החופשה ללא תשלום והחזרת עובדים מחופשה זו באופן הדרגתי ובהתאם לצורך, סדר עדיפות להחזרת עובדים, זכויות בגין תקופת החופשה ללא תשלום ונשאים תפעוליים נוספים. בהתאם, קיימת לחברה גמישות לעניין קצב החזרת העובדים לחברה על פני תקופת ההתאוששות, ביחס לקצב החזרה לפעילות.

בהסכם מגזר הטייסים נקבע מנגנון שתכליתו לאפשר תפעול יעיל של הטייסים בתקופת ההתאוששות, לפיו הנהלת החברה תקיים שיח שוטף עם ועד מגזר הטייסים על צרכי החברה בתקופת ההתאוששות, וככל שהנהלת החברה וועד מגזר הטייסים לא יצליחו להגיע להסכמות בתוך שני ימי עבודה - הסוגיות תוכרענה בוועדה פריטטית בראשות יו"ר איגוד עובדי התחבורה בהסתדרות העובדים הכללית החדשה ומנכ"ל אל על, כאשר על הוועדה הפריטטית להגיע להחלטה בתוך שני ימי עבודה נוספים.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ט. הטבות בגין פיטורין (תכניות פרישה ועלות ההיפרדות) (המשך):

יצוין כי ביום 23 ביולי 2020 הגיש ועד הטייסים של אל על בקשה דחופה לבית הדין האזורי לעבודה בתל אביב-יפו כנגד הסתדרות העובדים הכללית החדשה וכנגד החברה, במסגרתה התבקש צו ארעי וכן צווים זמניים וקבועים הקובעים, כי ההסכמים שנחתמו בחודש יולי בין החברה לבין ההסתדרות החלים על מגזר הטייסים אינם תקפים, בין היתר, כי נעשו לטענתם תוך הפרת חובת ייצוג הוגן. לאחר שקבע בית הדין, כי לא מצא מקום למתן צו ארעי, ביום 20 באוקטובר 2020 ניתן על ידי בית הדין פסק דין הדוחה את תביעת ועד הטייסים. ביום 18 בנובמבר 2020 הגיש ועד הטייסים לבית הדין הארצי לעבודה ערעור על פסק הדין אשר נדחה בחודש פברואר 2021.

התחייבויות שהוכרו בדוחות הכספיים:

על פי הסכמי ההתייעלות עם מגזרי החברה, ובהתאם להערכות החברה בדבר עלות ההיפרדות, הכירה החברה בהפרשה ובהוצאה (בסעיף הוצאות אחרות) של כ-45 מיליון דולר. ההתחייבות כוללת פיצויי פרישה מוגדלים ופנסיות גישור עד גיל הפרישה החוקי וכן מענק בגין הודעה מוקדמת. זאת, מאחר ולהערכת החברה, נכון למועד הדוח, על אף היות ההסכמים מותנים בקבלת המימון כמפורט לעיל, אין לה יכולת בלתי מותנית לחזור בה מהמחויבויות הרלוונטיות בהסכמים בהקשר זה.

י. אנשי מפתח ניהוליים

למידע בדבר הוצאות בגין תגמול אנשי מפתח ניהוליים, ראו ביאור 22.ה.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

יא. פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים

ס"כ	הטבות אחרות	הטבות לגמלאים	קרנות פנסיה	פדיון ימי מחלה	פיצויי פיטורין בישראל	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:						
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020:						
10,506	(117)	299	124	875	9,325	עלות שירות *
4,652	206	434	1,982	747	1,283	עלות הריבית
(2,721)	60	-	(1,878)	-	(903)	תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון
86	-	-	-	-	86	תשואה ריאלית שהועברה מסעיף פיצויים לתגמולים
5,724	232	779	183	2,349	2,181	הפרשי שער
161	127	-	-	34	-	שינויים אחרים בתקופה
18,408	508	1,512	411	4,005	11,972	סך הכל
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019:						
10,200	1,147	221	423	1,762	6,647	עלות שירות
6,912	299	522	2,428	1,118	2,545	עלות הריבית
(6,688)	(145)	-	(2,113)	-	(4,430)	תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון
113	-	-	-	-	113	תשואה ריאלית שהועברה מסעיף פיצויים לתגמולים
(553)	265	835	397	2,837	(4,887)	הפרשי שער
(1)	(35)	-	-	34	-	שינויים אחרים בתקופה
9,983	1,531	1,578	1,135	5,751	(12)	סך הכל
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2018:						
806	806	221	570	1,786	7,272	עלות שירות
228	228	453	2,323	891	1,997	עלות הריבית
(134)	(134)	-	(1,859)	-	(3,368)	תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון
-	-	-	-	-	23	תשואה ריאלית שהועברה מסעיף פיצויים לתגמולים
(236)	(236)	(819)	(459)	(2,901)	4,837	הפרשי שער
19	19	(2)	-	(14)	-	שינויים אחרים בתקופה
683	683	(147)	575	(238)	10,761	סך הכל

* בתכנית ההתייעלות כמפורט בסעיף ט' לעיל, הופחתה, לתקופת ההסכם, מכסת הטייסים אשר יעברו את גיל 65 וימשיכו לתפקידי פיקוח והדרכה בחברה. לאור זאת, חל גידול במכסת הטייסים הזכאים למענק הפרישה כאמור באותו ביאור, ועל כן הכירה החברה בהוצאה בסך של כ-4 מיליון דולר כעלות שירותי עבר.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

יא. פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים (המשך)

ההוצאות בגין תכניות להטבה מוגדרת נכללו בסעיפים הבאים בדוח רווח והפסד:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2018	2019	2020	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
10,481	9,093	16,553	הוצאות הפעלה (ראה גם סעיף ג(3) לעיל)
328	253	527	הוצאות מכירה
825	637	1,327	הוצאות הנהלה וכלליות
<u>11,634</u>	<u>9,983</u>	<u>18,407</u>	סך הכל

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

יא. פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים (המשך)

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020

פיצוי פיטורין בישראל אלפי דולר	פדיון ימי מחלה אלפי דולר	הטבות לגמלאים אלפי דולר	קרנות פנסיה אלפי דולר	הטבות אחרות אלפי דולר	סה"כ אלפי דולר
79,368	42,599	14,343	74,365	11,787	222,462
9,325	875	299	124	(117)	10,506
1,283	747	434	1,982	206	4,652
(2,961)	(2,788)	(2,197)	6,424	(1,801)	(3,323)
(18,776)	(4,604)	(23)	(3,499)	(706)	(27,608)
5,281	2,349	779	752	450	9,611
-	34	-	-	127	161
73,520	39,212	13,635	80,148	9,946	216,461
141,483	-	-	66,873	4,228	212,584
903	-	-	1,878	(60)	2,721
(4,901)	-	-	5,410	(457)	52
408	-	-	995	150	1,553
(9,785)	-	-	(3,499)	(237)	(13,521)
(96,600)	-	-	-	-	(96,600)
(86)	-	-	-	-	(86)
3,099	-	-	569	218	3,886
-	-	-	-	-	-
34,521	-	-	72,226	3,842	110,589
8.0	8.7	17.6	-	-	-
1.9	1.95	2.45-3.4	-	-	-
(2,036)	(2,840)	(2,447)	-	-	-

התנועה בערך הנוכחי של המחויבות:

יתרת פתיחה - ערך נוכחי של המחויבות

עלות שירות

עלות הריבית

(רווחים) הפסדים אקטואריים

הטבות ששולמו

שינויים בשער חליפין

שינויים אחרים בתקופה

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

משיכת עודפי קופת פיצויים (ראה ביאור 16.ב.19))

תשואה ריאלית שהועברה מסעיף הפיצויים לסעיף התגמולים

שינויים בשער חליפין

שינויים אחרים בתקופה

יתרת סגירה - שווי הוגן של נכסי התכנית

משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)

שיעור ההיוון באחוזים

ניתוח רגישות לגידול של 1% בשיעור ההיוון

שיעור ההיוון עבור פנסיה ארה"ב 2.35% ועבור הפנסיה באנגליה 1.1%.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

יא. פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים (המשך)

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2019					
פיצויי פטורין בישראל אלפי דולר	פדיון ימי מחלה אלפי דולר	הטבות לגמלאים אלפי דולר	קרנות פנסיה אלפי דולר	הטבות אחרות אלפי דולר	סה"כ אלפי דולר
73,617	33,258	12,132	68,331	9,575	196,913
6,647	1,762	221	423	1,147	10,200
2,545	1,118	522	2,428	299	6,912
4,324	6,852	1,182	5,580	894	18,832
(13,864)	(3,226)	(549)	(3,239)	(569)	(21,447)
6,098	2,837	835	842	477	11,089
-	34	-	-	(35)	(1)
79,367	42,635	14,343	74,365	11,788	222,498
130,702	-	-	54,710	3,793	189,205
4,430	-	-	2,113	145	6,688
4,868	-	-	8,232	198	13,298
1,071	-	-	4,612	21	5,704
(10,461)	-	-	(3,239)	(139)	(13,839)
(113)	-	-	-	-	(113)
10,985	-	-	445	212	11,642
-	-	-	-	-	-
141,482	-	-	66,873	4,230	212,585
8.0	8.7	18.2			
1.7	1.75	2.25-3.2			
(2,505)	(2,970)	(2,550)			

התנועה בערך הנוכחי של המחויבות:
יתרת פתיחה - ערך נוכחי של המחויבות
עלות שירות
עלות הריבית
(רווחים) הפסדים אקטואריים
הטבות ששולמו
שינויים בשער חליפין
שינויים אחרים בתקופה
יתרת סגירה - ערך נוכחי של המחויבות

שינוי בשווי ההוגן של נכסי התכנית:
יתרת פתיחה - שווי הוגן של נכסי התכנית
תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון
מדידות מחדש בגין הפרש בין התשואה בפועל על נכסי התכנית לבין התשואה המחושבת על פי שיעור ההיוון
הפקדות על ידי המעסיק
הטבות ששולמו
תשואה ריאלית שהועברה מסעיף הפיצויים לסעיף התגמולים
שינויים בשער חליפין
שינויים אחרים בתקופה
יתרת סגירה - שווי הוגן של נכסי התכנית
משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)
שיעור ההיוון באחוזים
ניתוח רגישות לגידול של 1% בשיעור ההיוון

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

יא. 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 בטווח הבינוני והארוך הינו בין 3%-ל-5.5%. בטווח הקצר ועל רקע הסכמי הבראה של החברה המתוארים בביאור ט', שיעור עליית השכר הינו מופחת, בהתאם להסכמים כאמור. 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-10.6 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 2019).

יב. 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. יצוין כי בהסכם ההתחייבות נקבע כי בתקופת ההסכם לא יהיו זכאים העובדים למימון לימודים אקדמאיים לילדיהם. ההתחייבות בדוחות הכספיים בגין ההטבה עודכנה בהתאם.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

יב. הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך: (המשך)

(3) פירוט ההשפעות הכמותיות בגין הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך על הדוחות הכספיים:

חופשה ומנוחה	הטבות אחרות לטווח ארוך	
אלפי דולר	אלפי דולר	
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020:		
59,466	4,589	יתרת פתיחה
18,385	(502)	סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:
992	86	עלות שירות *
3,767	262	עלות הריבית
(2,830)	(355)	הפרשי שער
20,314	(508)	(רווחים) הפסדים אקטואריים **
(18,615)	(86)	סך הכל
61,165	3,994	הטבות ששולמו
8.5	11.1	יתרת סגירה
משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)		
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019:		
44,733	3,990	יתרת פתיחה
46,369	188	סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:
1,417	142	עלות שירות
3,856	337	עלות הריבית
5,387	299	הפרשי שער
57,029	966	(רווחים) הפסדים אקטואריים
(42,250)	(367)	סך הכל
59,512	4,589	הטבות ששולמו
8.5	11.3	יתרת סגירה
משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)		
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2018:		
48,799	4,429	יתרת פתיחה
39,093	186	סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:
1,208	128	עלות שירות
(3,491)	(306)	עלות הריבית
(2,322)	2	הפרשי שער
34,488	10	(רווחים) הפסדים אקטואריים
(38,554)	(449)	סך הכל
44,733	3,990	הטבות ששולמו
8.5	11.7	יתרת סגירה
משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)		

* עלות שירות שלילית נובעת מעדכון הזכאות להשתתפות במימון לימודים אקדמיים עבור ילדי העובדים בתקופת ההבראה.

** עיקר ההפסד האקטוארי נובע מירידה בשיעור עליית השכר.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

יב. הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך: (המשך)

(4) הוצאות בגין חופשה ומנוחה שנכללו בסעיפים הבאים בדוח רווח והפסד:

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר		
2018	2019	2020
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
27,694	45,794	16,312
1,931	3,194	1,138
4,863	8,041	2,864
34,488	57,029	20,314

הוצאות הפעלה
הוצאות מכירה
הוצאות הנהלה וכלליות
סך הכל

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 16 - הפרשות והתחייבויות תלויות

בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי IAS 37, מוכרות בדוחות הכספיים הפרשות בגין תביעות והליכים משפטיים, בגינם צפוי (בהסתברות מעל ל-50%) תזרים מזומנים שלילי, אשר לדעת הנהלת החברה, בהתבסס, בין היתר, על חוות דעת של יועציה המשפטיים, הן נאותות בהתאם לנסיבות המקרה. הפרשות אלו מוכרות, בגין תביעות והליכים משפטיים, כאמור, כנגד החברה, אשר לדעת הנהלה קיימת סבירות כי לא תדחנה או תתבטלנה, וזאת למרות שהתביעות הנ"ל מוכחות על ידה.

לעניין שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים ששימשו בקביעת ערכה של ההתחייבות בדוחות הכספיים, ראו ביאור 2.ג(2).

נכון ליום 31 בדצמבר 2020, הוגשו כנגד החברה תביעות משפטיות בסך כולל של כ- 1,419 מיליון דולר ותביעות משפטיות בלתי מוכמות בסכומים כספיים. בגין תביעות אלו הכירה החברה בהפרשה בדוחות הכספיים בסך כולל של כ- 14.7 מיליון דולר. בנוסף, בחודש ינואר 2021, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, הוגשה תביעה נוספת כנגד החברה בסך כ- 450 מיליון ש"ח (כ- 140 מיליון דולר), ראו סעיף 13 להלן. לדעת הנהלת החברה, המתבססת על חוות דעת של יועציה המשפטיים, לא צפוי, כי לחברה תהיה חשיפה להפסד נוסף בגין התביעות הנ"ל מעבר לסכומי ההפרשות שנכללו בדוחות הכספיים.

א. תנועה בהפרשות:

מדינת ישראל בגין מחלוקת על עודפי קופת הפיצויים של העובדים הזכאים*			
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	סך הכל
8,740	9,813	18,553	
יתרה ליום 1 בינואר 2019			
הפרשות נוספות שהוכרו (כולל עדכון הפרשות קיימות) סכומים שנוצלו ובוטלו במהלך השנה השפעת שער חליפין			
777	321	7,659	(3,569)
9,517	14,224	23,741	
יתרה ליום 31 בדצמבר 2019			
הפרשות נוספות שהוכרו (כולל עדכון הפרשות קיימות) סכומים שנוצלו ובוטלו במהלך השנה השפעת שער חליפין			
40	285	1,781	(11,197)
-	14,650	14,650	
יתרה ליום 31 בדצמבר 2020			

* ראו ביאור 16.ב (19) להלן.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 16 - 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	תביעה ייצוגית/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	בינואר 2020, אישר בית המשפט לנהל את התובענה כייצוגית. בהתאם להחלטה, חברי הקבוצה הם נפגעים ישירים שהם כל הלקוחות אשר שילחו מטענים לישראל או מישראל (למעט מארה"ב/לארה"ב) מיום 1.1.2000 ועד מועד סיום ההסדר שהינו לכל המוקדם 14.2.2006, וכן נפגעים עקיפים שהם כל הלקוחות של הנפגעים הישירים, אשר רכשו מהנפגעים הישירים שירותי שילוח מטענים לישראל או מישראל (למעט מארה"ב/לארה"ב) בתקופה הנ"ל. הסעד הנבקש הוא פיצוי בגין הנזק שנגרם לחברי הקבוצה המהווה את הפער בין המחיר שנגבה בפועל לאור התיאום הנטען, לרבות תוספות הדלק והביטחון, לבין המחיר שהיה נגבה בתנאי שוק תחרותי אלמלא התיאום הנטען. החברה הגישה בקשת רשות ערעור לבית המשפט העליון על ההחלטה של בית המשפט המחוזי לאשר את התובענה כייצוגית, ובד בבד הגישה גם בקשה לעיכוב ביצוע. בחודש יוני 2020, בית המשפט העליון קיבל את בקשת החברה והורה על עיכוב ביצוע של החלטת בית המשפט המחוזי עד למתן החלטה אחרת ועל עיכוב ההליכים בפני בית המשפט המחוזי, וזאת ביחס לכל הצדדים להליך. בנוסף, בית המשפט העליון קבע שבקשת רשות הערעור מצריכה תשובה והורה למשיבים להגיש תשובות לבקשה.	החברה הכירה בהפרשה בדוחותיה הכספיים, על פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, בגין התביעה.
2	ינואר 2015	תביעה ייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה לאי השבת אגרות ו/או מסי נמל אותם גובה החברה מהנסעים במועד חייב כרטיסי הטיסה במקרים בהם הנוסעים לא התייצבו לטיסה.	60 מיליון ש"ח (סכום אישי 257 ש"ח)	בספטמבר 2019 אישר בית המשפט לנהל את התובענה כייצוגית. בהתאם להחלטה, חברי הקבוצה הם כל הלקוחות של החברה אשר רכשו מהחברה כרטיס טיסה בשבע השנים שטרם הגשת התובענה ולא התייצבו לטיסה או לקטע טיסה, ושהחברה נמנעה מלהשיב להם את כל מסי הנמל במישורין או בעקיפין (לרבות השבה באמצעות סוכן הנסיעות באמצעותו נרכש הכרטיס) מקום בו החברה לא העבירה לנמלי התעופה השונים את הסכומים שגבתה לשם כך, או שהיא יכולה לתבוע את השבתם מרשויות הנמל. הסעדים המבוקשים הם השבת הסכומים שהחברה חייבת בהשבתם לחברי הקבוצה, בצירוף הפרשי הצמדה וריבית מהמועד בו היה עליה להשיבם וציווי על החברה לפעול ליידוע לקוחותיה בדבר זכותם להשבת מסי הנמל. הצדדים פנו להליך גישור.	החברה הכירה בהפרשה בדוחותיה הכספיים, על פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, בגין התביעה.
3	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.	1.3 מיליארד שקל (סכום אישי של 7,300 ש"ח)	בנובמבר 2017, אישר בית המשפט לנהל את התובענה כייצוגית. בהתאם להחלטה, חברי הקבוצה הם כלל חברי המועדון אשר במועד כל אחד מהשינויים שנערכו בתכנית המועדון, החזיק בנקודות ושערך נקודותיהם פחת בשל השינויים. החברה הגישה בדצמבר 2017 בקשת רשות ערעור לבית המשפט העליון על ההחלטה לאשר את התובענה כייצוגית. במקביל, הצדדים פנו להליך גישור אשר הסתיים ללא הצלחה בפברואר 2019. בקשת רשות הערעור נדחתה באוקטובר 2019 והצדדים הסכימו על פנייה מחודשת להליכי גישור.	החברה הכירה בהפרשה בדוחותיה הכספיים, על פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, בגין התביעה.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 16 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים (המשך):

מס'	מועד התביעה	סוג התביעה/ ערכאה	נושא התביעה	סכום התביעה	סטטוס	השפעות חשבונאיות
4	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 מנומת	החברה הגישה את תגובתה לבקשת האישור. התקיים דיון הוכחות ובבקשת האישור נקבעו מועדים להגשת סיכומים.	הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועצי המשפטיים, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.
5	דצמבר 2016	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה כי החברה גובה מלקוחות המבצעים שינוי בכרטיס הטיסה, תשלום נוסף שהינו ההפרש בין מחיר הטיסה המקורית לבין מחיר הטיסה החלופית, זאת במקרים בהם הטיסה החלופית זולה יותר.	92.3 מיליון ש"ח (סכום אישי של 179.8 דולר)	החברה הגישה את תגובתה לבקשת האישור. הצדדים פנו להליך גישור.	הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועצי המשפטיים, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.
6	דצמבר 2016	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה להפליה פסולה בגביית תשלום דמי חבר למועדון הנוסע המתמיד.	60 מיליון ש"ח	לאחר הליכי הידברות שהתקיימו בין הצדדים, בפברואר 2020, הוגשה לבית המשפט בקשה לאישור הסכם פשרה. בינואר 2021, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, ניתן פסק דין המאשר את הסדר הפשרה.	הסכם הפשרה הינו בסכום זניח.
7	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 דפי 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. בקשת האישור מצויה בשלב הסיכומים.	החברה הכירה בהפרשה בדוחותיה הכספיים, על פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועצי המשפטיים, בגין התביעה.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 16 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים (המשך):

מס'	מועד התביעה	סוג התביעה/ ערכאה	נושא התביעה	סכום התביעה	סטטוס	השפעות חשבונאיות
8	אוקטובר ונובמבר 2017	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי מרכז	בנובמבר 2018, הוגשה מטעם המבקשים בקשה מאוחדת לאישור תובענה ייצוגית, שבבסיסה הטענה שבמקרים רבים חווית השירות בטיסה אינה מספקת במלואה מאחר והנוסע אינו מקבל את שירותי הבידור המובטחים.	70 מיליון ש"ח	הצדדים הגיעו להסדר הסתלקות שהוגש לאישור בית המשפט. בינואר 2021, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, ניתן פסק דין המאשר את הסתלקותם של המבקשים מבקשת האישור.	הסדר ההסתלקות הינו בסכום זניח.
9	אוקטובר 2017	בקשה לאישור כייצוגית/ מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדות טענות שונות בקשר למושבים במטוס אשר קיימת בהם מגבלת הטייה לאחר.	33 מיליון ש"ח (סכום אישי של 577 ש"ח)	החברה הגישה את תגובתה לבקשת האישור. ההליך נקבע לדיון הוכחות.	הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.
10	פברואר 2018	בקשה לאישור כייצוגית/ מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה, כי החברה ניצלה את מעמדה לרעה כמונופול מוכרז בקו תל אביב- מומבאי בדרך של גביית מחיר בלתי הוגן גבוה מנוסעים רגישי זמן וכן נטען, כי הימנעות חברת תעופה הודית מכניסה לקו תל אביב- מומבאי מהווה הסדר כובל.	321 מיליון ש"ח (סכום אישי של 11,250 ש"ח)	החברה הגישה את תגובתה לבקשת האישור. בתום דיון מקדמי, הוסכם כי מבקשת האישור ומהתובענה יימחקו עילה של הסדר כובל והסעד לעניין נזק בלתי ממוני. כמו כן, ניתנה לחברה זכות להגיש תשובה משלימה, וזו אכן הוגשה בפברואר 2020. ההליך עוכב לבקשת הצדדים עד להכרעת בית המשפט העליון בהליך אחר.	הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.
11	מרץ 2018	בקשה מתוקנת לאישור כייצוגית/ מחוזי מרכז	החברה גובה תשלום "היטל בטחון" שלא כדין.	612 מיליון ש"ח (סכום אישי של 371 ש"ח)	החברה הגישה את תגובתה לבקשת האישור המתוקנת. בקשת האישור מצויה בשלב ההליכים המקדמיים.	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 16 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים (המשך):

מס'	מועד התביעה	סוג התביעה/ערכאה	נושא התביעה	סכום התביעה	סטטוס	השפעות חשבונאיות
12	יולי 2020	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה, כי החברה אינה משיבה ללקוחותיה שרכשו כרטיסי טיסה לטיסות שהיו אמורות להמריא החל מיום 1 בפברואר 2020, ובוטלו, את התמורה ששילמו בתוך פרק הזמן הקבוע לכך בד"ן וכי החברה אינה מייצגת לכאורה את הצרכנים והציבור בדבר זכותם לקבל השבת תמורה ו/או כי עליהם לפנות אליה בכתב לצורך השבת התמורה. עוד נטען בבקשה, כי החברה הפרה, בין היתר, את הוראות חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), תשע"ב-2012 וכן חוקים נוספים.	400 מיליון דולר (סכום אישי של 3,710 ש"ח)	החברה הגישה בקשה לסילוק על הסף. ביום 22 למרץ 2021, לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי, התקיים דיון שבסיומו הורה בית המשפט כי בכפוף להמצאת ההודעה שהגישה החברה לרשות שדות התעופה נדרש בסעיף 3(א)(2)(א) בחוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), תשע"ב-2012, תסולק בקשת האישור. בכוננת החברה להגיש לבית המשפט את ההודעה כאמור.	בשלב מקדמי זה, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל.
13	ינואר 2021, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה, כי החברה החלה לשווק ביום 30 באפריל 2018 "כרטיסי טיסה משודרגים" מסוג Flex שאינם מכובדים כביכול על ידי חברות התעופה עימן יש לה הסכמים והמפעילות לעיתים את הטיסות בפועל. לטענת המבקשים, ביום 27 באוקטובר 2019 החברה תיקנה את פרסומיה אודות כרטיסי Flex וציינה כי חלק מההטבות של כרטיסי Flex אינן קיימות בטיסות חוזרות לישראל. בבקשה נערך תחשיב נזק נטען המורכב מפיצוי בגובה מחצית מעלות כרטיסי Flex, פיצוי לא ממוני בסך של 1,000 ש"ח ופיצוי לדוגמא בסך 1,000 ש"ח.	450 מיליון שקל (סכום אישי של 4,625 ש"ח)	החברה תלמד את הבקשה ותגיש את תגובתה כנדרש.	בשלב מקדמי זה, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל.

תביעה נגזרת:

14	נובמבר 2018	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 שכתר עסקה למכירת חלק ממניותיו בחברה בחודש יולי 2017.	9 מיליון ש"ח	התקבל אצל החברה פסק דין אשר הורה על מחיקת הבקשה לגילוי מסמכים וביוני 2019 הוגשה לבית המשפט בקשה לאישור תביעה נגזרת. החברה טרם הגישה את תגובתה לבית המשפט.	בשלב מקדמי זה, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל.
----	-------------	------------------------------------	--	--------------	---	---

מעבר למפורט בטבלה לעיל, כנגד החברה הוגשו בקשות נוספות לאישור תובענות כייצוגיות ליום 31 בדצמבר 2020 בסך כולל של כ-80.8 מיליון ש"ח (כ-25.1 מיליון דולר). בגין בקשות אלו, הכירה החברה בהפרשה בסכום לא מהותי בדוחות הכספיים.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 16 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: (המשך)

הליכים משפטיים שהסתיימו: (המשך)

(19)

בקשר עם קופות הפיצויים המרכזיות אשר שימשו לכיסוי הגירעון שנוצר עד מועד הנפקת החברה בשנת 2003, ראו ביאור 2.ג.15 לעיל, בשנים 2014 עד 2019 הוגשו כנגד החברה מספר תביעות ותיקונים לכתב התביעה על ידי מדינת ישראל - משרד האוצר לבית המשפט המחוזי מרכז, על סך שהסתכם בשנת 2019 לכ-133 מיליון ש"ח, אשר עניינם דרישת המדינה להשבת כספים אשר הועברו כתמורה מניירות ערך של החברה לכיסוי גירעון בקופת הפיצויים של עובדי החברה במסגרת הפרטת החברה בשנת 2003 מטעמים שונים. יצוין כי בשנת 2016 אישר בית המשפט את בקשת הסתדרות העובדים הכללית כנתבעת פורמאלית, מבלי שיתאפשר לה להעלות טענות בנוגע לזכאותה בכספים מול החברה.

בשנת 2020, ועל רקע משבר הקורונה כמפורט בביאור 1.ב לעיל, נתקבלו מספר פסקי דין על ידי בית הדין לעבודה ועל ידי בית המשפט המחוזי, ובהסכמת המדינה, על פיהם שוחררו כספי העודפים בקופות הפיצויים, לאחר הותרת סכום של כ-14 מיליון ש"ח בקופות לצורך הבטחת תשלומי השלמת פיצויים לפי החוק, ככל שיידרשו, בהתאם לחישוב אקטוארי מוסכם על ידי החברה והסתדרות העובדים הכללית, עד לסיום יחסי העבודה של העובדים הזכאים בקשר עם קופות אלו.

בהתאם לכך, בשנת 2020, הועברו לחברה מתוך עודפי קופות הפיצויים כספים בסך של כ-332.5 מיליון ש"ח (כ-96.6 מיליון דולר).

ביום 1 בנובמבר 2020, משכה המדינה את התביעות האמורות ונתקבל פסק דין של בית המשפט המחוזי לפיו התביעות נמחקו ללא צו להוצאות. בהתאם לכך, בוטלה הפרשה בסך של כ-9.5 מיליון דולר אשר הוכרה בגין תביעה זו, כנגד סעיף הכנסות אחרות בדוח רווח והפסד לשנת 2020.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 17 - 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 מימושן, בהתאם לחוקי המס שחיקתם הושלמה למעשה ליום 31 בדצמבר 2020, כמפורט להלן. החברה הכירה בנכס מס נדחה על הפסדיה המועברים לצרכי מס רק עד לגובה איפוס ההתחייבות למסים נדחים בגין הפרשים זמניים אחרים, לאור אי הוודאות השוררת בסביבה העסקית בה פועלת החברה. כמו כן, בחישוב המסים הנדחים לא מובאים בחשבון המסים שהיו חלים במקרה של מימוש ההשקעות בחברות מוחזקות, מאחר וההפרשים הזמניים האלו הינם בשליטת החברה ואינם צפויים להתהפך בעתיד הנראה לעין.

א. יתרות נכס (התחייבות) בגין מסים נדחים:

יתרה ליום 1 בינואר 2020	הוכר ברווח והפסד	הוכר ברווח הכולל האחר	הוכר בהון	יתרה ליום 31 בדצמבר 2020
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
(205,167)	(55,553)	-	-	(260,720)
1,062	1,426	12,768	-	15,256
3,266	1,276	-	-	4,542
14,926	31,481	(339)	-	46,068
-	(317)	-	317	-
131,390	63,222	-	-	194,613
(54,523)	41,536	12,429	317	(241)

הפרשי עיתוי:
רכוש קבוע
מכשירים פיננסיים נגזרים
הפרשות וחובות מסופקים
התחייבויות בגין הטבות עובדים
עלויות הנפקה
הפסדים לצורכי מס *

סה"כ

* יתרת ההפסדים המועברים לצורכי מס של החברה לסוף שנת 2020 הינה כ- 1,202 מיליון דולר. על סכום של 355.5 מיליון דולר לא הכירה החברה בנכס מס עקב אי וודאות בנוגע לצפי המימוש. על יתרת ההפסד המועבר, הכירה החברה בנכס מס בדוחותיה הכספיים עד לגובה ההתחייבות.

יתרה ליום 1 בינואר 2019	הוכר ברווח והפסד	הוכר ברווח הכולל האחר	הוכר בהון	יתרה ליום 31 בדצמבר 2019
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
(181,038)	(24,129)	-	-	(205,167)
7,274	256	(6,498)	1,032	1,032
12,932	4,284	1,006	-	18,222
94,138	37,252	-	-	131,390
(66,694)	17,663	(5,492)	-	(54,523)

הפרשי עיתוי:
רכוש קבוע
מכשירים פיננסיים נגזרים
הפרשות, חובות מסופקים והתחייבויות בגין
הטבות עובדים
הפסדים לצורכי מס

סה"כ

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 17 - מסים על ההכנסה (המשך)

ב. הוצאות מיסים על ההכנסה שהוכרו ברווח והפסד:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2018	2019	2020
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
632	671	1,104
(16,213)	(17,632)	(41,536)
-	-	9,911
(15,581)	(16,961)	(30,520)

הוצאות מיסים שוטפים
מיסים נדחים
הפחתת נכס עודפות
הטבת מס

ג. המס האפקטיבי:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2018	2019	2020
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
(68,568)	(77,830)	(561,970)
23%	23%	23%
(15,771)	(17,901)	(129,253)
271	636	328
-	-	753
-	-	97,295
(81)	304	357
(15,581)	(16,961)	(30,520)

הפסד לפני מיסים על הכנסה ולפני חלק רווחי
חברות כלולות - (אך כולל שיעור אופציות ממ"ן)
שיעור מס סטטוטורי
הטבת מס לפי שיעור מס סטטוטורי

תוספת במס בגין:
הוצאות שאינן מותרות בניכוי
הוצאות מס בגין מכירת חברה כלולה אשר לא הוכרו בגינה
מיסים נדחים
אי הכרה בנכס מס, לרבות מחיקת נכס עודפות
הפרשים אחרים
סה"כ הטבת מס בדוח רווח והפסד

ד. חוקי המס החלים על החברה:

- על פי תקנות מס הכנסה (כללים) בדבר ניהול פנקסי חשבוניות 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.
- החברה היא חברה תעשייתית כהגדרתה בחוק עידוד התעשייה (מיסים), 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%.

ה. שומות סופיות:

לחברה שומות מס הנחשבות כסופיות עד וכולל שנת המס 2015.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 18 - 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
1,249,072,135	1	2,500,000,000	1
495,719,135	1	1,000,000,000	1

יתרה לימים 31 בדצמבר 2020

יתרה ליום 31 בדצמבר 2019

לעניין הנפקת 753,353,000 מניות בנות 1 ש"ח ע.ב. על ידי החברה בשנת 2020 ולעניין הנפקת 1,250,000 כתבי אופציה (סדרה 2) סחירים, הניתנים למימוש למניות בנות 1 ש"ח ע.ב. על ידי החברה בחודש פברואר 2021, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, ראו גם ביאור 1.ב לעיל.

כל כתב אופציה (סדרה 2) אשר הונפק בפברואר 2021, ניתן למימוש למניה רגילה אחת, עד ליום 31 בינואר 2025, כנגד תשלום במזומן של מחיר מימוש בסך של 30 אגורות, צמוד לשער הדולר.

ב. רווח למניה:

להנפקת כתבי האופציה אשר הונפקו לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, השפעה פוטנציאלית משמעותית על מספר המניות הפוטנציאליות לחישוב הרווח המדולל למניה. בהתאם למחיר המניה השורר נכון סמוך למועד הסמוך לאישור הדוח, מספר המניות הפוטנציאליות אשר היה מתווסף לחישוב הרווח המדולל למניה בגין האופציות, הינו 654,925 מניות. לאור העובדה כי בשנת 2020 הכירה החברה בהפסד, לא היו למניות פוטנציאליות אלו השפעה על הרווח המדולל למניה.

ג. 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.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 18 - הון ועודפים (המשך)

ג. מניית המדינה המיוחדת והזכויות הנלוות אליה (המשך):

בנוסף, צו החברות הממשלתיות (הכרזה על אינטרס חיוני למדינה באל על נתיבי אויר לישראל בע"מ), תשס"ה-2004, קובע, כי למדינה אינטרס חיוני בקשר לחברה, לאפשר שימוש אפקטיבי בנכסים חיוניים (מטוסים המהווים קיבולת הטסה מינימאלית, כהגדרתם בתקנון החברה) בשעת חירום או לצורכי ביטחון להבטחת המשך קיומן של פעילויות שהן חיוניות לביטחון המדינה וכי החברה תעסיק, בכל עת, אנשי צוות אוויר ישראליים, ובישראל-אנשי צוות קרקע ישראליים, שהם בעלי הכשרה ורישוי כנדרש להפעלת הנכסים החיוניים, והכל במספר שלא יפחת מהנדרש להפעלה רציפה ובו זמנית של כל הנכסים החיוניים בשעת חירום או צורך בטחוני. נכון למועד החתימה על דוחות כספיים מאוחדים אלו, אין הוראות הצו מחייבות את החברה לשינוי כלשהו באופן התפעול או לשינוי כלשהו בהרכב העובדים בה.

לעניין זכויות המדינה בגין השקעתה במניות נוספות בחברה במסגרת הנפקת המניות בשנת 2020, ראה ביאור 1.ב. לעיל.

ד. דיבידנדים:

במסגרת מדיניות החברה לחלוקת דיבידנדים, תחלק החברה דיבידנדים מעת לעת, לפי שיקול דעת הדירקטוריון, ובכפיפות לצרכי החברה.

יישום מדיניות זו כפוף להוראות כל דין ולהערכת דירקטוריון החברה בדבר יכולתה של החברה לעמוד מעת לעת בחובותיה הקיימות והצפויות, ובהתחשב בנזילותה, בפעילותה ובתכניתיה העסקיות של החברה הקיימות או הצפויות בעתיד. אין באימוץ מדיניות זו כדי לגרוע מסמכותו של דירקטוריון החברה להחליט בכל עת על שינוי, תיקון ו/או ביטול מדיניות הדיבידנד שנקבעה בהחלטה זו ו/או לאשר חלוקות נוספות בגבולות המותר על פי הדין ו/או להחליט על הקטנת שיעור הדיבידנד אשר יחולק בפועל או על הימנעות מחלוקה בשים לב לנזילותה של החברה, פעילויותיה, עסקיה ומצבה המשתנה מעת לעת.

ביוני 2020, אישר דירקטוריון החברה, כי ככל שהחברה תיטול הלוואה המובטחת בערבות מדינה, לא תחלק החברה דיבידנדים ולא תבצע רכישה עצמית של מניות, למשך תקופת ההלוואה ועד מועד פירעון מלוא ההלוואה, אלא בהסכמה מראש של הגורם המממן והמדינה, ראו גם ביאור 1.ב. לעיל.

במסגרת חתימת החברה על הסכם עם המדינה, התחייבה החברה לא לבצע חלוקת דיבידנד, לרבות רכישה עצמית של מניות, עד תום שנת 2025 וכן כי כל ביצוע חלוקה או חלוקת דיבידנד, לרבות רכישה עצמית של מניות, בשנים 2026 ועד 2028 (כולל) לא יעלה על 30% מסך הרווח הנקי בכל השנים האמורות יחד נכון למועד החלוקה, ראו גם ביאור 1.ב. לעיל.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 19 - 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 ומרכיבי חוב מסוימים הנקובים במטבע י"פ. 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 2020, מכשיריה הנגזרים של החברה מיועדים כמכשירים מגדרים בחשבונאות גידור וזרים מזומנים. יחסי הגידור מתועדים בידי החברה במועד ההתקשרות בעסקת הגידור. במסגרת התייעוד, מזוהים המכשיר המגדר, הפריט המגודר, הסיכון המגודר, אסטרטגיית הגידור המיושמת, ונבחנת מידת ההתאמה של האסטרטגיה למדיניות הגידור של החברה. יצוין, כי בין היתר בשל חוסר הוודאות לגבי מצב השוק וקצב ההתאוששות, נמנעה החברה מלבצע עסקאות גידור כלשהן מאז פרוץ המשבר הקורונה.

בשל המשבר והירידה בתצרוכת הדס"ל במהלך 2020 וכן בצפי הצריכה לשנת 2021, הוכרו חלק מהמכשירים המגדרים כלא אפקטיביים, כמפורט להלן. בנוסף לכך, בעקבות הירידה במחירי הדס"ל ושיעורי הריביות בשווקים, אשר הביאו לשווי הוגן שלילי של עסקאות הגידור, דרשה החברה להפקיד ביטחונות מול הגופים הפיננסיים איתם ביצעה החברה את עסקאות הגידור, כמפורט להלן.

ב. מדיניות חשבונאית:

ככל שהמכשירים המגדרים של החברה מוכרים כאפקטיביים, 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 החוזיה המגודרת נרשמת בדוח על הרווח והפסד (לדוגמה רכישת דלק סילוני). בפרט, במועד זקיפתן של תוצאות עסקאות הגידור לדוח על הרווח והפסד נזקפות תוצאות עסקאות גידור הדס"ל לסעיף הוצאות הדלק, ואילו חוזי אקדמה להגנה של שע"ח שקל-דולר נזקפים להוצאות השכר, המהוות את העסקה החוזיה המגודרת לעניין זה.

כאשר הגידור על ידי אופציות נעשה תוך שימוש בערך הפנימי בלבד, אזי שינויים בשווי ההון 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.

בדיקות אפקטיביות הגידור נעשות על ידי מבחן עקרוני המבוסס על "יחסים כלכליים", כאשר הערכת אפקטיביות הגידור נעשית בצורה פרוספקטיבית בהתאם להיקף התצרוכת של הפריט המגודר ביחס להיקף הגידור.

כאשר המכשירים המגדרים של החברה אינם מוכרים כאפקטיביים, זוקפת החברה את הרווח או הפסד שנצבר בגין המכשירים המגדרים בדוח על הרווח הכולל האחר (קרן הון) לרווח והפסד, אף טרם פקיעתו של המכשיר המגדר, וזאת בסעיף הוצאות המימון. שערוכים של נגזרים אלו לאחר היכרותם כלא אפקטיביים, נזקפים אף הם להוצאות המימון.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ג. הרכב מכשירים פיננסיים נגזרים בדוח על המצב הכספי:

ליום 31 בדצמבר 2020					מועד תשלום (תקבול) חוזי	
סך הכל שווי הוגן	התחייבויות לא שוטפות	התחייבויות שוטפות	סכום נומינלי	אלפי דולר		
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר			
17,272	-	17,272	93,079	4-12/21	מכשירים פיננסיים נגזרים: עסקאות גידור דלק סילוני עסקאות גידור ריבית עסקאות גידור שערי חליפין סה"כ מכשירים פיננסיים נגזרים אשר יועדו כפריטים מגדרים	
36,780	33,972	2,808	*613,139	4/21-8/30		
5,258	5,258	-	31,159	8/29		
59,310	39,230	20,080				
6,831	-	6,831	39,023	1-3/21	עסקאות גידור דלק סילוני אשר אינן מוכרות כאפקטיביות סה"כ התחייבויות בגין מכשירים פיננסיים נגזרים	
66,141	39,230	26,911				

ליום 31 בדצמבר 2019				מועד תשלום (תקבול) חוזי	
נכסים לא שוטפים	נכסים שוטפים	סכום נומינלי	אלפי דולר		
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר			
2,229	3,572	137,974	1/20-12/21	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	
4,024	3	*469,066	8/20-8/30		
-	1,131	85,309	1/20-8/29		
6,253	4,706				

ליום 31 בדצמבר 2019					מועד תשלום (תקבול) חוזי	
סך הכל שווי הוגן	התחייבויות לא שוטפות	התחייבויות שוטפות	סכום נומינלי	אלפי דולר		
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר			
2,066	-	(3,735)	137,974	1/20-12/21	מכשירים פיננסיים נגזרים אשר יועדו כפריטים מגדרים: עסקאות גידור דלק סילוני עסקאות גידור ריבית עסקאות גידור שערי חליפין סה"כ התחייבויות בגין מכשירים פיננסיים נגזרים	
(3,131)	(7,158)	-	*469,066	8/20-8/30		
(1,558)	(2,689)	-	85,309	1/20-8/29		
(2,623)	(9,847)	(3,735)				

* משקף את סכום הקרן.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ד. נגזרי דלק סילוני:

(1) מדיניות גידור הדס"ל ערב משבר הקורונה

מטרת הגידור הפיננסי של מחירי דס"ל הייתה הבטחת טווח מחיר רכישה של דס"ל, על מנת להגן על החשיפה של החברה לשינויים במחירי הדס"ל בעולם.

על פי מדיניות החברה בנושא, נכון לתחילת שנת 2020, גידור הדס"ל התבצע 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 80%.
- היקפים אלה יפחתו ב- 5% מדי חודש עד לחודש ה-12.
- לחודשים 13-18 תינתן אפשרות להנהלת החברה לבצע גידור של עד 25% מצריכת הדס"ל הצפויה (ללא חובת גידור מינימלי).
- לחודשים 19-24 תינתן אפשרות להנהלת החברה לבצע גידור של עד 15% מצריכת הדס"ל הצפויה (ללא חובת גידור מינימלי).

הגידור התבצע באמצעות מכשירים פיננסיים שונים (קבוצה 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, גידרה 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 היו להיות אפקטיביות. לעיתים, בחרה 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 (בדרך כלל למעלה מ-80%), כאשר המתאם בין מחיר הנפט הגולמי למחיר הדס"ל נבחן ע"י החברה מעת לעת, על מנת לוודא, כי גידור רכיב הנפט כאמור היה צפוי להיות אפקטיבי.

לוועדה לניהול סיכונים שוק קיימת הסמכות לאשר חריגות מהמדיניות המפורטת מעלה, לרבות בהיקף הגידור. נכון לתחילת שנת 2020, הייתה החברה מגודרת, באישור הוועדה, בהיקפים גבוהים מקווי המקסימום המוגדרים במדיניות המפורטת מעלה לגבי חלק מאופק הגידור לשנים 2020-2021. מאז פרוץ משבר הקורונה לא ביצעה החברה עסקאות גידור חדשות כלשהן בשל חוסר הוודאות לגבי קצב ההתאוששות וכן בשל מגבלות אשראי מול הגורמים המגדרים ועל כן, נכון למועד הסמך לפרסום הדוח, החברה נמצאת בחריגה מהיקפי הגידור המקסימליים המוגדרים במדיניות לגבי חודשים מסויימים (בשל הירידה בצריכה הצפויה) וכן בחריגה מקוי המינימום בחודשים מסויימים. חריגות אלה דווחו לוועדה לניהול סיכונים שוק ולדירקטוריון החברה.

(2) השפעת המשבר על גידור הדס"ל והמכשירים המגדרים

הירידה החדה במחירי הנפט הגולמי והדלק הסילוני בשנת 2020 הביאה לכך ששווין ההוגן של עסקאות גידור אלו, נכון למועד הדוח על המצב הכספי, הינו כ-24.1 מיליון דולר לחובת החברה. היות והיקפי הפעילות של החברה נמוכים משמעותית ביחס לתוכניותיה המקוריות לשנת 2020 ולתחילת שנת 2021, גידור כמויות הדלק העודפות אינו מוכר חשבונאית כאפקטיבי. ההוצאות בגין חוסר אפקטיביות, לרבות שיעורים של עסקאות גידור אלו עד למועד פקיעתן או עד למועד הדוח על המצב הכספי, לפי העניין, הסתכמו בשנת 2020 לסך של כ-91.5 מיליון דולר ונזקפו לסעיף הוצאות המימון.

בנוסף, בחלק מהסכמי המסגרת מול המגדרים נקבעו תנאים בהם החברה נדרשת להפקיד בטחונות (פיקדון כספי נושא ריבית) וזאת כאשר השווי ההוגן של עסקאות הגידור חורג מסף הקבוע בהסכם המסגרת. סך הביטחונות שנדרשה החברה להפקיד בגין עסקאות גידור הדס"ל ליום 31 בדצמבר 2020, הינו כ-7 מיליון דולר.

החברה לא נכנסה לעסקאות גידור חדשות מאז פרוץ המשבר. היקפי הגידור המתוארים לעיל לשנת 2021 הינם כתוצאה מעסקאות גידור אליהן נכנסה החברה ערב המשבר.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ד. נגזרי דלק סילוני: (המשך)

(3) השפעה כמותית של גידורי הדס"ל על הדוחות הכספיים

להלן השפעת נגזרי הדס"ל על הרווח והפסד, רווח כולל אחר, ההון ותזרים המזומנים של החברה. השווי ההוגן של עסקאות גידור הדס"ל ונפט גולמי נקבע תוך שימוש בעקומות שערי פרווד מקובלות (רמה 2 - מחירים מצוטטים ומחירים הניתנים לצפייה).

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	
2,066			174		לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020 נגזרי דלק סילוני: יתרות בגין נגזרי דלק סילוני ליום 1 בינואר 2020
(130,571)	-	(130,571)	(130,571)	-	שערך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים
15,072	(15,072)	-	15,072	(15,072)	תשלום עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים
5,983	-	5,983	-	5,983	שערך של עסקאות שאינן מוכרות כאפקטיביות שנזקפו לרווח והפסד
-	-	-	96,288	(96,288)	העברה לרווח והפסד בגין חוסר אפקטיביות
83,347	(83,347)	-	-	-	תשלום עסקאות אשר אינן מוכרות כאפקטיביות
-	-	-	1,713	(1,713)	הוצאה מפרמיות בגין נגזרים שפקעו
(26,169)	(98,419)	(124,588)	(17,498)	(107,090)	סה"כ תנועה בנגזרי דלק סילוני
(24,103)			(17,324)		יתרות בגין נגזרי דלק סילוני ליום 31 בדצמבר 2020
(16.0)/14.5	-	(16.0)/14.5	(16.0)/14.5	-	השפעה פוטנציאלית של עלייה/ ירידה של 15% במחיר הדס"ל על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ד. נגזרי דלק סילוני: (המשך)

(3) השפעה כמותית של גידורי הדס"ל על הדוחות הכספיים (המשך)

להלן השפעת נגזרי הדס"ל על הרווח והפסד, רווח כולל אחר, ההון ותזרים המזומנים של החברה לשנת 2019.

השפעה על הרווח והפסד לשנה	השפעה על הרווח הכולל האחר לשנה	סך ההשפעה על הון החברה	תזרים מזומנים בגין נגזרים	גידול בנכס/קטון בהתחייבות (קטון) בנכס/גידול בהתחייבות
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
לשנה שנסיימה ביום 31 בדצמבר 2019 נגזרי דלק סילוני: יתרות בגין נגזרי דלק סילוני ליום 1 בינואר 2019				
-	32,363	32,363	-	32,363
2,919	(2,919)	-	2,919	(2,919)
(1,195)	1,195	-	-	-
-	-	-	(2,404)	2,404
1,724	30,639	32,363	515	31,848
174	174	-	-	2,066
-	(30.7)/33.5	(30.7)/33.5	-	(30.7)/33.5

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
יתרות בגין נגזרי דלק סילוני
ליום 31 בדצמבר 2019
השפעה פוטנציאלית של עלייה/
ירידה של 15% במחיר הדס"ל
על השווי ההוגן של הנגזרים
לסוף השנה (במיליוני דולר)

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ה. סיכון מטבע:

(1) סיכון מטבע בגין הוצאות והתחייבויות החברה בשקלים

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 15 וכן התחייבויות בגין חכירה של נדל"ן בישראל) הנקובים במטבעות שונים מהדולר (בעיקר ש"ח). כך, ירידה של 10% בשער החליפין הייתה מביאה להוצאה בסך של כ- 18.8 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. בנוסף, מדיניות הגידור הוגדרה 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.

נכון ליום 31 בדצמבר 2020, החברה לא גידרה את החשיפה התזרימית הצפויה לשקל בשנת 2021, בין היתר בשל חוסר הוודאות לגבי קצב החזרה של עובדים ותשלומי שכר במהלך 2021. החריגה מדרישת המינימום דווחה לוועדה לניהול סיכונים שוק ולדירקטוריון החברה.

(2) סיכון מטבע בגין הלוואות שנלקחו ביין יפני

לחברה מספר הלוואות בהן חלק מהחוב הפיננסי שלה נקוב במטבע יפני. סך החוב הנקוב ביין ליום 31 בדצמבר 2020 מסתכם לכ- 120 מיליון דולר. החברה ביצעה עסקה להחלפת תזרימי מזומנים על מנת לקבע את שער היין, וזאת עבור חוב של כ- 31 מיליון דולר (נכון ליום 31 בדצמבר 2020) מתוך הסכום האמור. לאור זאת, ירידה של 10% בשער החליפין הייתה מביאה להוצאה בסך של כ- 9 מיליון דולר, בשל שערך החוב הפיננסי שאינו מגודר.

(3) השפעה כמותית של הנגזרים על הדוחות הכספיים

להלן השפעת נגזרי ש"ח שקל-דולר על הרווח והפסד, רוח כולל אחר, ההון ותזרימי המזומנים לשנת 2020. השווי ההוגן של עסקאות גידור המט"ח נקבע תוך שימוש בשער מט"ח לתאריך הדוח על המצב הכספי בעקומות שערי פרוורד מקובלות (רמה 2 - מחירים מצוטטים ומחירים הניתנים לצפייה).

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ה. סיכון מטבע: (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	
(1,557)			(1,113)		לשנה שנסיימה ביום 31 בדצמבר 2020 נגזרי שער חליפין: יתרות בגין נגזרי ש"ח ליום 1 בינואר 2020
(304)	-	(304)	(304)	-	שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים
(828)	828	-	(828)	828	תקבול בגין עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים
(1,704)	-	(1,704)	(3,277)	1,573	שערוך של עסקאות גידור הלוואות בין יפני
(865)	-	(865)	-	(865)	השלמת ריבית בגין גידור הלוואות בין יפני
-	-	-	102	(102)	הפסד מפרמיות בגין פקיעת נגזרים אשר יועדו כמכשירים מגדרים
(3,701)	828	(2,873)	(4,307)	1,434	סה"כ תנועה בנגזרי שער חליפין
(5,258)			(5,420)		יתרות בגין נגזרי ש"ח ליום 31 בדצמבר 2020
(3.5)/4.3	-	(3.5)/4.3	(3.5)/4.3	-	השפעה פוטנציאלית של ירידה/עלייה של 10% בשער החליפין על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ה. סיכון מטבעי: (המשך)

להלן השפעת נגזרי שע"ח שקל-דולר על הרווח והפסד, רווח כולל אחר, ההון ותזרים המזומנים לשנת 2019:

גידול בנכס/קיטון בהתחייבות (קיטון) בנכס/גידול (בהתחייבות)	תזרים מזומנים בגין נגזרים	סך ההשפעה על הון החברה	השפעה על הרווח הכולל האחר לשנה	השפעה על הרווח והפסד לשנה	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
(626)	-	6,574	6,574	-	לשנה שנסיימה ביום 31 בדצמבר 2019 נגזרי שער חליפין: יתרות בגין נגזרי שע"ח ליום 1 בינואר 2019 שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים תקבול עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים שערוך של עסקאות גידור הלוואות בין יפני (ראה ביאור 3.ב.13) השלמת ריבית בגין גידור הלוואות בין יפני (ראה ביאור 3.ב.13) עלות פרמיות בגין פקיעת נגזרים אשר יועדו כמכשירים מגדרים שהועברה לרווח והפסד עם פקיעתם תשלומי פרמיות עבור מכשירים מגדרים סה"כ תנועה בנגזרי שער חליפין
6,574	-	6,574	6,574	-	
(5,361)	5,361	-	(5,361)	5,361	
(2,238)	-	(2,238)	(2,143)	(95)	
(451)	-	(451)	-	(451)	
-	-	-	441	(441)	
544	(544)	-	-	-	
(932)	4,817	3,885	(489)	4,374	
(1,558)	-	-	(1,113)	-	
(9.4)/11.7	-	(9.4)/11.7	(9.4)/11.7	-	יתרות בגין נגזרי שע"ח ליום 31 בדצמבר 2019 השפעה פוטנציאלית של ירידה/(עלייה) של 10% בשער החליפין על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

1. סיכון ריבית:

(1) תיאור הסיכון והשפעה כמותית

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 באמצעות עסקאות גידור ריבית או נטילת הלוואות בריבית קבועה. בנוסף, מדיניות הגידור הוגדרה כך שאופק הגידור יהיה מקביל לאורך החיים של ההלוואה. במהלך 2019 ותחילת 2020 אישרה הוועדה לניהול סיכונים שוק חריגה מהיקף הגידור המקסימלי המוגדר במדיניות, וזאת במסגרת הצפי להתפתחות תיק המימון במסגרת תוכנית ההצטיידות במטוסי 787.

סך הוצאות המימון בהן הכירה החברה בשנת 2020, ללא השפעת הגידור, בגין הלוואות בריבית משתנה, הינה כ- 24 מיליון דולר. אילו הריבית הייתה משתנה ב-50%, ההוצאה הייתה גדלה בכ- 2.7 מיליון דולר, ולאחר השפעת הגידור כמפורט להלן, הייתה גדלה בכ- 0.8 מיליון דולר.

על רקע משבר הקורונה, חלה ירידה בשיעורי הריביות בשווקים. כתוצאה מכך, שווין ההוגן השלילי של עסקאות הריבית ליום 31 בדצמבר 2020 הסתכם לכ- 36.8 מיליון דולר. בחלק מהסכמי המסגרת מול המגזרים נקבעו תנאים בהם נדרשת החברה להפקיד ביטחונות בגין שוויים ההוגן של נגזרי הריבית, אשר הסתכמו ליום 31 בדצמבר 2020 בכ- 18.1 מיליון דולר (סכום זה כולל גם בטחונות כנגד עסקת גידור ין יפני באחת ההלוואות כמוסבר בסעיף סיכון המטבע לעיל).

להלן השפעת נגזרי הריבית על הרווח והפסד, רווח כולל אחר, ההון ותזרים המזומנים של החברה לשנת 2020. השווי ההוגן של עסקאות גידור הריבית לתאריך הדוח על המצב הכספי נקבע תוך שימוש בעקומות ריבית מקובלות (רמה 2).

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

1. סיכון ריבית (המשך)

גידול בנכס/קיטון בהתחייבות (קיטון בנכס/גידול בהתחייבות)	תזרים מזומנים בגין נגזרים	סך ההשפעה על הון החברה	השפעה על הרווח הכולל האחר לשנה	השפעה על הרווח והפסד לשנה
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר

לשנה שנסתיימה
ביום 31 בדצמבר 2020:

נגזרי ריבית:

יתרת נגזרי ריבית ליום 1 בינואר 2020				
(3,131)			(3,131)	
(38,589)	-	(38,589)	(38,589)	-
4,940	(4,940)	-	4,940	(4,940)
(33,649)	(4,940)	(38,589)	(33,649)	(4,940)
סה"כ תנועה בנגזרי ריבית				
(36,780)			(36,780)	
יתרת נגזרי ריבית ליום 31 בדצמבר 2020				
(3.8)/3.8	-	(3.8)/3.8	(3.8)/3.8	-

השפעה פוטנציאלית של עלייה/ירידה של
50% בשיעור הריבית על השווי ההוגן של
הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)

לשנה שנסתיימה
ביום 31 בדצמבר 2019:

נגזרי ריבית:

יתרת נגזרי ריבית ליום 1 בינואר 2019				
(679)			(679)	
(1,259)	-	(1,259)	(1,259)	-
(1,193)	1,193	-	(1,193)	1,193
(2,452)	1,193	(1,259)	(2,452)	1,193
סה"כ תנועה בנגזרי ריבית				
(3,131)			(3,131)	
יתרת נגזרי ריבית ליום 31 בדצמבר 2019				
22.4/(21.0)	-	(22.4)/21.0	(22.4)/21.0	-

השפעה פוטנציאלית של עלייה/ירידה של
50% בשיעור הריבית על השווי ההוגן של
הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ו. סיכון ריבית (המשך)

(2) ניהול השינוי בריבית הליבור

הלוואות החברה בריבית משתנה, הינן הלוואות דולריות הצמודות לריבית Libor דולרית. יתרת ההלוואות למועד הדוח עומדת על כ- 1.2 מיליארד דולר לשנים 2021 – 2030. כ- 0.9 מיליארד דולר מהיקף זה הינו בריבית משתנה (מתוכן - כנגד כ- 613 מיליוני דולר ישנן עסקאות גידור עסקאות IRS).

מערכת הבנקאות והפיננסים העולמית צפויה להפסיק את השימוש בריביות Libor ולעבור לשימוש בריביות Sofr. לגבי מרבית המטבעות, המעבר יתרחש עד לסוף 2021. לגבי דולר אמריקאי, הוחלט בדצמבר 2020 להאריך את משך הפרסום של ריביות Libor עד סוף יוני 2023. נכון למועד הדוח, החברה אינה יודעת לאמוד את השפעות המעבר מריבית Libor לריבית Sofr ועדיין לא החלה במו"מ להסבת הסכמי ההלוואה הקיימים ועסקאות הגידור הקיימות.

ז. סיכון מזילות בגין נגזרים:

להלן מפורטים הסכומים ומועדי התשלום החזויים בגין נגזרים, בהתאם לתנאי השוק החזויים ליום 31 בדצמבר 2020.

שנת 2021	שנת 2022	שנת 2023	שנת 2024	שנת 2025 ואילך	סה"כ
מיליוני דולר					
24.1	8.2	7.3	6.4	17.1	24.1
9.2	8.2	7.3	6.4	17.1	48.2
33.3	8.2	7.3	6.4	17.1	72.3

עסקאות גידור דס"ל
עסקאות גידור ריבית
סה"כ תשלום בגין נגזרים

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 20 - פירוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד

א. הכנסות מהפעלה:

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2018	2019	2020
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
1,835,361	1,887,876	314,440
102,461	97,417	164,378
97,161	93,225	8,000
2,034,983	2,078,518	486,818
42,774	35,018	99,833
2,077,757	2,113,536	586,651
64,236	64,461	36,424
2,141,993	2,177,997	623,075

הכנסות ממטוסי נוסעים:
הכנסות מנוסעים בטיסות סדירות של החברה
הכנסות מהטסת מטען במטוסי הנוסעים (1)
הכנסות מטיסות סאן-דור
סה"כ הכנסות ממטוסי נוסעים
הכנסות מהטסת מטענים במטוס מטען (כולל במסגרת החופש החמישי)
סה"כ הכנסות מהטסת נוסעים ומטען (*)
הכנסות אחרות (2)

(1) בשנת 2020 הכנסות אלו כללו בעיקר הכנסות מהטסת מטען בטיסות "יעודיות במטוסי נוסעים".

(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.

(*) להלן פירוט של הכנסות החברה מהטסת נוסעים ומטען על פי איזורים גיאוגרפיים:

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2018	2019	2020
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
770,586	790,418	208,240
1,006,942	1,035,675	204,152
300,229	287,443	150,798
-	-	23,461
2,077,757	2,113,536	586,651

אמריקה
אירופה
אסיה ואפריקה
הטסת מטענים במסגרת החופש החמישי (3)
סה"כ הכנסות מהטסת נוסעים ומטען

(3) הובלת מטען בין שתי מדינות זרות על ידי החברה.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 20 - פירוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד (המשך)

ב. הוצאות הפעלה:

ליום 31 בדצמבר			
2018	2019	2020	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
523,400	479,803	131,993	דלק
453,093	488,340	192,702	שכר ונלוות
223,745	207,956	82,187	אגרות ושירותים בנמלי תעופה
109,810	90,493	38,785	אחזקת מטוסים, ציוד טיסה וציוד קרקע
90,255	85,284	28,569	מעבר אווירי ותקשורת אווירית
117,459	139,443	111,546	פחת ציוד בבעלות
-	92,685	109,154	פחת נכס זכות שימוש
144,818	45,399	34,284	דמי חכירת מטוסים ומנועים
59,464	61,764	20,604	מזון וציידה
68,329	66,967	17,944	הוצאות צוותי אוויר
4,434	4,303	2,221	הוצאות הביטחון בניכוי השתתפות המדינה (1)
49,063	71,166	30,414	הוצאות הפעלה אחרות
<u>1,843,870</u>	<u>1,833,603</u>	<u>800,403</u>	סה"כ

(1) השתתפות בהוצאות הביטחון - שיעור ההשתתפות המדינה בהוצאות הביטחון של החברה הינו 97.5%. תוקף ההסכם בין החברה ובין מדינת ישראל המסדיר את פעילות מערך אבטחת התעופה הישראלית הוארך עד ליום 31 ביולי 2021 או עד לחתימה על הסכם חדש, על פי המוקדם מבניהם. 'צוין כי שר האוצר מוסמך להאריך את ההסכם בחמישה חודשים נוספים עד סוף שנת 2021 וזאת כל עוד החברה תמשיך לספק שירותי אבטחת תעופה לחברות לפי הוראות והנחיות שירות הביטחון הכללי.

ג. הוצאות מכירה:

ליום 31 בדצמבר			
2018	2019	2020	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
108,793	94,794	22,458	עמלות לסוכנים ולחברות כרטיסי האשראי
51,808	50,448	21,465	שכר ונלוות
19,306	25,100	6,421	פרסום ויחסי ציבור
21,122	25,633	2,669	הוצאות בגין מערכות הפצה
14,087	17,589	7,696	הוצאות מכירה אחרות
<u>215,116</u>	<u>213,564</u>	<u>60,709</u>	סה"כ

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 20 - פירוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד (המשך)

ד. הוצאות הנהלה וכלליות:

ליום 31 בדצמבר			
2018	2019	2020	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
68,455	68,134	39,757	שכר ונלוות
10,803	7,484	13,044	שירותים מקצועיים
2,412	1,891	2,691	תקשורת
8,532	6,410	3,048	שכירות ואחזקת משרד
1,805	2,410	6,369	ביטוח
13,925	15,590	16,813	פחת ציוד בבעלות
-	3,573	2,894	פחת נכס זכות שימוש
26,529	33,347	17,380	אחרות
132,461	138,839	101,996	סה"כ

ה. הכנסות אחרות, נטו:

ליום 31 בדצמבר			
2018	2019	2020	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
540	701	45,441	הוצאות בגין תכניות פרישת עובדים, נטו (ראה ביאור 15.ט)
(14,541)	(13,190)	(12,036)	רווח הון ממימוש רכוש קבוע
-	-	(9,557)	ביטול הפרשה בגין תביעת מדינה (ראה ביאור 16ב(19))
-	-	2,858	הפסד הון ממכירת ממון (ראה ביאור 9ב)
-	(9)	(2,439)	אחרות (בעיקר מענק שימור עובדים בחברה בת)
(14,001)	(12,498)	24,267	סה"כ

ו. הוצאות מימון:

ליום 31 בדצמבר			
2018	2019	2020	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
-	-	91,460	הוצאות גידור דסל לא אפקטיבי
29,770	37,673	44,299	ריבית בגין הלוואות
-	43,630	48,654	ריבית עבור התחייבויות בגין חכירות
1,867	1,890	2,344	עלות ריבית בגין התחייבויות אקטואריות *
2,184	5,008	10,029	הפרשי שער והוצאות מימון אחרות
33,821	88,201	196,786	סה"כ

* יישום מדיניות חשבונאית למפרע, ראו ביאור 15.א(1)

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 20 - פירוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד (המשך)

ז. הכנסות מימון:

ליום 31 בדצמבר		
2018	2019	2020
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
3,007	2,746	613
194	2,561	(282)
3,201	5,307	331

ריבית בגין פיקדונות בנקים לזמן קצר
הפרשי שער והוצאות מימון אחרות
סה"כ

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 המשווקות על ידי החברה (בימי אמצע השבוע) ועל ידי חברות תעופה אחרות (בטיסות סוף שבוע וחגים).

בעקבות המשבר, סאן דור ביצעה פעולות להתאמת הוצאותיה התזרימיות והתפעוליות להיקף הפעילות כאמור, ובכלל זה הוצאת רוב העובדים לחופשה ללא תשלום (חל"ת), ביטול הסכמי חכירה רטובה לשלושה מטוסי 737-800, דחיית תשלומים לספקים ועוד.

החל מאוקטובר 2020 הפעילה סאן דור מספר טיסות ליעדים "רוקים" דוגמת איי יוון (רודוס, כרתים וסלוניקי) ואפריקה (סיישל, אוגנדה ורואנדה) וכן טיסות חילוץ ליעדים במזרח אירופה.

(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. מפעלה ומשרדיה נמצאים בנמל התעופה בן גוריון. החברה היא הלקוח העיקרי של תמ"מ.

בחודש דצמבר 2016, חתמה תמ"מ עם רשות שדות התעופה על הסכם לקבלת 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 ותמ"מ החלה בפעילות תכנון ובנייה של המבנה. בהתאם להסכם כאמור, נדרשת תמ"מ להשלים את בניית המבנה עד סוף שנת 2020. יצוין, כי נוכח השלכות משבר הקורונה על פעילות תמ"מ, תמ"מ לא המשיכה בתהליך הקמת המבנה ופרויקט הקמת המבנה הוקפא. תמ"מ פנתה לרש"ת בבקשה שעם סיום המשבר, ידונו הצדדים בהמשך ואין וודאות שהפרויקט יושלם.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 21 - חברות בנות (המשך)

א. פירוט החברות שבבעלות החברה (המשך)

(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 סיוטנאית תיירות המשווקת חבילות תיור בבריטניה לסוכני נסיעות ולנוסעים ומוכרת כרטיסי טיסה במחירים מוזלים על קווי החברה. לסופרסטאר פעילות במספר מדינות נוספות. עקב המשבר, פעילות החברה בשנת 2020 הינה מצומצמת באופן משמעותי.

(5) כתית בע"מ ("כתית"):

כתית (חברה בבעלותה המלאה של החברה) מפעילה, בימים של פעילות רגילה, 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. החברה מחזיקה בכ-80.9% ממניות קוקפיט.

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 נוצרו הפרשי התרגום.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 21 - חברות בנות (המשך)

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 ומיידים), 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
2019	2020		
אלפי דולר	אלפי דולר		
82,558	4,343	החכרת מטוסים ומתן שירותים נלווים	סאן דור
31,402	6,838	רכישת מזון לטיסות החברה מנתב"ג	תמ"מ
7,468	2,042	רכישת מזון לטיסות החברה מניו-יורק	בורנשטיין
6,386	745	מכירת כרטיסי טיסה וסידורי קרקע	סופרסטאר
5,212	1,863	הסעדות לעובדים ושירותי מזון בטרקלין המלך דוד בטרמינל 3	כתית

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

א. בעלת השליטה בחברה:

החל מחודש ספטמבר 2020, מר אלי זכריה רוזנברג, באמצעות כנפי נשרים תעופה בע"מ (להלן - "כנפי נשרים"), הינו בעל השליטה בחברה. ביום 2 באוקטובר 2020 התקבלה בחברה הסכמת מחזיק מניית המדינה המיוחדת, לכך כי מר רוזנברג ירכוש ויחזיק, באמצעות כנפי נשרים, מניות של החברה בשיעור של 40% ומעלה מהון המניות המונפק של החברה ובשיעור המקנה לו ולכנפי נשרים שליטה בחברה. נכון ליום 31 בדצמבר 2020 מחזיקה כנפי נשרים בכ- 42.88% ממניות החברה.

עד למועד זה, בעלת השליטה בחברה הייתה חברת כנפיים אחזקות בע"מ (להלן - "כנפיים"), אשר בשליטת משפחת בורוביץ ובעלי שליטה נוספים. נכון ליום 31 בדצמבר 2020 מחזיקה כנפיים בכ- 15.21% ממניות החברה. להלן תיאור כללי של העסקאות עם כנפי נשרים וחברות שלבעלת השליטה בחברה במועד הדוח יש בהן עניין אישי, מאפייניהן והיקפן:

ביום 8 בדצמבר 2020 אישר דירקטוריון החברה, לאחר שהתקבל אישור ועדת הביקורת ביום 6 בדצמבר 2020, את התקשרות החברה בהסכם לקבלת הלוואה בסך כולל של 10 מיליון דולר ארה"ב ("ההלוואה") מטעם בעלת השליטה - כנפי נשרים, במסגרת של "עסקה מזכה" על-פי תקנה 1(2) לתקנות החברות (הקלות בעסקאות עם בעלי עניין), התש"ס-2000. עיקר תנאי ההלוואה הינם כדלקמן: (א) סכום ההלוואה: 10 מיליון דולר ארה"ב, לא נושאת ריבית ואינה צמודה למדד כלשהו; (ב) תקופת ההלוואה: מועד הפירעון הסופי של ההלוואה עומד על 30 ימים (או תקופה אחרת עליה יסכימו הצדדים בכתב); (ג) בטחונות: החזר ההלוואה אינו מובטח בבטחונות או בשעבודים כלשהם כלפי כנפי נשרים; (ד) הוראות נוספות: הסכם ההלוואה כולל עילות להעמדה לפירעון מיידי כמקובל בהסכמים מסוג זה. לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי, תוקף הלוואה זו הוארך מעת לעת בימים 14 בינואר 2021, 28 בינואר 2021 ו- 8 בפברואר 2021.

במהלך חודש פברואר 2021, נפרעה ההלוואה על ידי החברה.

להלן תיאור כללי של העסקאות עם כנפיים וחברות של כנפיים כבעלת השליטה הקודמת בחברה יש בהן עניין אישי, מאפייניהן והיקפן.

לעניין ההסכם לביטוח קבוצתי, ראה סעיף ב(2) להלן.

ב. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים:

(1) עסקאות עם בעל שליטה:

(א) דירקטורים ונושאי המשרה בקבוצה מבטחים בביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה במסגרת פוליסת ביטוח קבוצתית שנערכת על ידי כנפיים לנושאי המשרה בה, בחברות בנות ובחברות קשורות, זאת בהתאם לעסקת המסגרת אשר אושרה על ידי אסיפה כללית שנתית ומיוחדת של בעלי המניות של החברה ביום 29 בנובמבר 2017, ובהתאם למדיניות התגמול של החברה ("עסקת המסגרת"), לרכישה במשותף של פוליסת ביטוח לדירקטורים ונושאי משרה בחברה ובחברות הבת שלה (לרבות ביחס לבעלי שליטה בחברה המכהנים כדירקטורים ונושאי משרה), כפי שיכהנו בחברה מעת לעת, וזאת לתקופה של 3 שנים נוספות מיום 28 בדצמבר 2017, ועד ליום 27 בדצמבר 2020.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

ב. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים (המשך):

(1) עסקאות עם בעל שליטה (המשך):

ביום 11 באוגוסט 2019 אישרה ועדת הביקורת ותגמול וביום 13 באוגוסט 2019, אישר דירקטוריון החברה המשך התקשרות, באמצעות כנפיים, עם מנרה מבטחים ביטוח בע"מ לחידוש הפוליסה לביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה, כולל דירקטורים הנחשבים לבעלי שליטה בחברה, המכהנים ו/או כפי שיכהנו מעת לעת בחברה, בחברות הבנות ובחברות הקשורות של החברה, לתקופה נוספת החל מיום 1 באוגוסט 2019 ועד ליום 31 ביולי 2020 על פי עסקת המסגרת. גבול האחריות במסגרת פוליסת הביטוח הנרכשת תואם את תנאי עסקת המסגרת האמורה, ועמד על סך של 100 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.

ביום 29 ביולי 2020 אישרה האסיפה הכללית רכישת פוליסת הביטוח תוך חריגה ממדיניות תגמול נושאי המשרה של החברה לשנים 2020-2022. מכוח החלטה זו, ביום 2 באוגוסט 2020 התקשרה החברה עם כלל חברה לביטוח בע"מ ומבטחים זרים נוספים בפוליסה לביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה בחברה, ובכלל זה דירקטורים ונושאי משרה הנמנים על בעלי השליטה בחברה, המכהנים ו/או כפי שיכהנו מעת לעת בחברה, בחברות הבנות ובחברות הקשורות של החברה, לתקופה של שנה, החל מיום 1 באוגוסט 2020 ועד ליום 31 ביולי 2021. גבול האחריות במסגרת פוליסת הביטוח הינו בסך של 80 (שמונים) מיליון דולר ארה"ב למקרה ובסה"כ לתקופת ביטוח שנתית.

בימים 15 באוקטובר 2020 ו-19 באוקטובר 2020 אישרו ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, בהתאמה, את המשך התקשרות החברה בפוליסת הביטוח לאחר שעל פי תנאי פוליסת הביטוח, הכיסוי הביטוחי עבור הפעילות השוטפת פקע והפך לכיסוי Run Off ליתרת תקופת הפוליסה, זאת החל ממועד קרות "טרנזקציה" (Transaction), כהגדרתה בפוליסת הביטוח, אשר כולל, בין השאר, העברת השליטה בחברה לידי צד שלישי שאינו המדינה, ולאחר שהמבטחים נתנו הסכמתם להמשך הכיסוי בפוליסה בגין הפעילות השוטפת עד למועד הפקיעה המקורי, תוך וויתור על מימוש סעיף פקיעת הפוליסה עקב "טרנזקציה" על אף העברת השליטה בחברה לכנפי נשרים ותוך שמירה על התאריך הרטרואקטיבי של 1.8.2020, כפי שקיים בפוליסת הביטוח.

במסגרת הוצאות הנהלה וכלליות לשנים 2020, 2019 ו-2018 נכללו הוצאות בגין ביטוח דירקטורים בסל של כ-4,596 אלפי דולר, כ-87 אלפי דולר וכ-87 אלפי דולר, בהתאמה. בנוסף, לאור העובדה שבשנת 2020 שילמה החברה כ-9,497 אלפי דולר בגין ביטוח דירקטורים לתקופה שמסתיימת ביום 31 ביולי 2021, מכירה החברה בהוצאות מראש בגין ביטוח דירקטורים בסך של כ-5,540 אלפי דולר.

(ב) ביום 29 בנובמבר 2017, אישרה מחדש אסיפה כללית שנתית ומויוחדת של בעלי מניות של החברה הענקת כתבי שיפוי לדירקטורים של החברה, הנמנים על בעלי השליטה בחברה, לתקופה של שלוש שנים החל מיום 29 בדצמבר 2017 וכן תיקון כתבי השיפוי לכלל נושאי המשרה בחברה.

(ג) רו"ח נמרוד בורוביץ ("נמרוד"), מונה ביום 11 בדצמבר 2018, לתפקיד סמנכ"ל אסטרטגיה, הצטיידות מטוסים ופיתוח עסקי. נמרוד הינו בנו של מר דוד בורוביץ (מבעלי השליטה בכנפיים). לפיכך, ההתקשרות אושרה כעסקה של כנפיים יש בה עניין אישי. ביום 15 בינואר 2020, אישרה אסיפת בעלי מניות מיוחדת של החברה, לאחר קבלת אישור ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון

החברה, את עדכון תנאי העסקתו של נמרוד כמפורט להלן: העלאת שכרו החודשי (ברוטו) לסך של 61 אלפי ש"ח (צמוד לעליה במדד) וכן התאמת יתר תנאי העסקתו לתנאים דומים למנהלים בדרגה דומה (סמנכ"ל) בחברה החל מיום 1 בפברואר 2020. להפחתת שכרו (לרבות צמצום הטבת כרטיסי הטיסה) וצמצום משרתו של נמרוד לאור משבר הקורונה ראו ביאור 1 לדוחות הכספיים. מר נמרוד בורוביץ סיים את כהונתו בתפקיד סמנכ"ל לאסטרטגיה, הצטיידות מטוסים ופיתוח עסקי ביום 26 בנובמבר 2020.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

ב. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים (המשך):

- (ד) גב' דגנית פלטי ("דגנית") כיהנה החל מחודש מרץ 2014, כסמנכ"ל הכספים של החברה. בעלה של דגנית מכהן כדירקטור בכנפיים, ובנוסף קיימים קשרים עסקיים בין חברה בבעלות הזוג פלטי לחברות בשליטת הגב' תמר מוזס בורוביץ, ומבעלי השליטה בכנפיים. לפיכך ההתקשרות אושרה כעסקה של כנפיים עניין אישי בה ואשר סווגה כלא חריגה. להפחתת שכרה (לרבות צמצום הטבת כרטיסי הטיסה) של דגנית לאור משבר הקורונה ראו ביאור 1 לדוחות הכספיים. הגב' דגנית פלטי סיימה את כהונתה בתפקיד סמנכ"ל כספים של החברה ביום 30 בנובמבר 2020.
- (ה) ביום 6 במרץ 2018 אישרה אסיפת בעלי מניות מיוחדת של החברה, לאחר קבלת אישור ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, את הארכת התקשרות החברה בהסכם העסקה של גב' דלית מוזס ("דלית") בחברה למשך תקופה של 3 שנים מיום 1 ביוני 2018, וכן את עדכון תנאי העסקה. דלית הינה רעייתו של מר ארנון (נוני) מוזס, אחיה של גב' תמר מוזס בורוביץ, מבעלי השליטה בכנפיים. לפיכך, ההתקשרות אושרה כעסקה של כנפיים יש בה עניין אישי. נכון למועד הסמך לפרסום הדוח, דלית סיימה עבודתה בחברה.
- (ו) ביום 3 בדצמבר 2019, אישרה האסיפה הכללית, במסגרת אישור מדיניות התגמול של נושאי המשרה של החברה לשנים 2020-2022, את התגמול לו זכאים חברי דירקטוריון החברה לשלוש שנים נוספות, לרבות דירקטורים הנמנים על בעלי השליטה לשעבר בחברה ולמעט יו"ר הדירקטוריון שתנאי תגמולו אושרו באופן פרטני. יצוין כי, הדירקטורים החיצוניים והבלתי תלויים, זכאים לגמול השתתפות בשיבות וגמול שנתי, כמפורט במדיניות התגמול ואינם זכאים להטבות בכרטיסי טיסה. יצוין כי לצורך חישוב שווי ההטבה של כרטיסי טיסה המפורטים לעיל, חושב שווי של כרטיס טיסה על פי שווי לצורכי מס, בהתבסס על התעריפים המקובלים בחברה. להפחתת גמולם של הדירקטורים לאור משבר הקורונה וכן צמצום הטבת כרטיסי הטיסה ראו ביאור 1 לדוחות הכספיים.
- (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. העסקה אושרה על ידי ועדת הביקורת, דירקטוריון החברה וכן על ידי האסיפה הכללית מיום 30 בדצמבר 2008.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

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 בעלת השליטה הקודמת:

עסקאות שאינן חריגות ואינן זניחות עם בעלת השליטה הקודמת:

(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 בקרות אירועים מסויימים כפי שנקבע בהסכם המעודכן. בנוסף, לכל צד תינתן הזכות להביא את ההסכם לכלל סיום, מכל סיבה שהיא ועל פי שיקול דעתו, ובלבד שהודיע על כך לצד השני לפחות 60 ימים מראש.

בהתאם לסעיף 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.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

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 (אושרה בחודש דצמבר 2017); (2) התקשרות לרכישת עיתונים ומגזינים בישראל (אושרה בחודש דצמבר 2019) ובניו יורק (אושרה בחודש דצמבר 2017, ההתקשרות הסתיימה בסוף שנת הדוח) מקבוצת ידיעות אחרונות המיועדים לחלוקה לנוסעים בטיסות החברה; (3) התקשרות לרכישת מנויים לעיתונים מקבוצת ידיעות אחרונות עבור מנהלים בחברה (אושרה בחודש נובמבר 2018); (4) התקשרות עם צד שלישי אשר מספק פלטפורמה לקריאה בטיסה של עיתונים ומגזינים, בין היתר, שבבעלות קבוצת ידיעות אחרונות (אושרה בחודש אפריל 2019); (5) 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 (אושרה בחודש פברואר 2018); (6) התקשרות למתן חסות לוועידת כלכליסט (אושר בחודש ינואר 2020).

ההתקשרויות עם קבוצת ידיעות אחרונות סווגו כעסקאות של כנפיים יש בהן ענין אישי הואיל וקבוצת ידיעות אחרונות הינה בשליטת אחיה של גב' תמר מוזס - בורוביץ, מבעלי השליטה בכנפיים.

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.

(1) (ג) בחודש אפריל 2017, אישר דירקטוריון החברה את התקשרויות החברה עם חברת קי.ו. 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, אשר כיהן כדירקטור בחברה וכיו"ר דירקטוריון כנפיים, מכהן כיו"ר דירקטוריון QAS. לפיכך, התקשרויות החברה עם QAS סווגו כהתקשרויות של כנפיים יש בהן ענין אישי. ועדת הביקורת ותגמול קבעה, כי ההתקשרויות הנ"ל אינן מהוות עסקאות חריגות וכן אישרה התקשרויות אלה. דירקטוריון החברה בחן את ההתקשרויות הנ"ל והגיע למסקנה, כי ההתקשרויות הינן לטובת החברה.

(2) בחודש דצמבר 2019, אישר דירקטוריון החברה את הארכת התקשרות החברה עם QAS למתן שירותי תיקונים ותחזוקה לכלים שונים שבבעלות QAS החל מיום 1 בינואר 2020 ועד ליום 31 בדצמבר 2022, זאת על פי מחירון שהוסכם בין הצדדים, וזאת לאחר שוועדת הביקורת ותגמול קבעה כי ההתקשרויות הנ"ל אינן מהוות עסקאות חריגות ואישרה את ההתקשרויות כאמור. דירקטוריון החברה בחן את ההתקשרויות הנ"ל והגיע למסקנה, כי ההתקשרויות הינן לטובת החברה.

יצוין כי כלל ההתקשרויות המפורטות בסעיף 2(א) עד 2(ג) (כולל) לעיל, אינן מהותיות בהתייחס להכנסות ו/או הוצאות החברה, לפי העניין. היקפי התקשרויות אלה נכללים בנתונים הכספיים שלהלן.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

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):

עסקאות שאינן חריגות והינן זניחות עם בעל השליטה

"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". 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 עניין אישי באישורה, כקבוע בתקנה 22 לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970 ובתקנה 54 לתקנות ניירות ערך (פרטי תשקיף וטיטוט תשקיף - מבנה וצורה), התשכ"ט-1969 (סוגי העסקאות הקבועים בתקנות דוחות כספיים בתקנות דוחות תקופתיים ומיידיים 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 עניין 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.

ב. החברה אינה נדרשת לדווח בדיווח מידי על העסקה על פי תקנות דוחות תקופתיים ומיידיים או על פי דין אחר.

ג. העסקה אינה עוסקת בתנאי כהונה והעסקה (כהגדרתם בחוק החברות, התשנ"ט-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.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

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):

על אף האמור לעיל, עסקאות נפרדות המהוות חלק מאותה התקשרות או עסקאות מתמשכות או עסקאות דומות מאד המתבצעות באופן תדיר וחוזר, "בחנו כעסקה אחת על בסיס שנתי קלנדרי לצורך בחינת הסיווג כעסקה זניחה ובמקרים כאמור היקף ההתקשרות המצטבר במהלך שנה קלנדרי לא יעלה על 1 מיליון ש"ח.

במהלך שנת הדוח ועד למועד הגשתו, היו לחברה עסקאות עם גופים אשר לבעלי שליטה בחברה יש בהן עניין אישי ואשר הינן בגדר "עסקאות זניחות", מסוגים ובעלות מאפיינים כדלקמן:

התקשרות להובלת מטען (עיתונים) מנמל התעופה בן גוריון לנמל התעופה קנדי בניו-יורק; מתן 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 הדדי של לקוחות יוקרה של החברה בטרקלין דן ולקוחות יוקרה של חברות זרות בטרקלין שמפעילה החברה בנתב"ג; הנחות בכרטיסי טיסה על פי הסכם לקוח עסקי; בקורות על אתר האינטרנט של החברה; שירותי שינוע לצורך העלאת והורדת נוסעים ממטוסים; מתן חסויות לכנסים, מתן שירותים שונים בתחום המזון על ידי חברת הבת, תמ"מ; וכן מתן שירותי תחזוקת ציוד קרקע לחברת QAS.

ההתקשרויות הנ"ל אושרו על ידי הדירקטוריון כ"עסקאות זניחות", זאת לאחר סיווגן על ידי ועדת הביקורת ותגמול כהתקשרויות לא חריגות בהתאם לאמות המידה המפורטות לעיל.

(3) עסקאות עם בעלי עניין:

(א) עסקאות לא חריגות עם בעלי עניין:

לחברה התקשרויות שלבעלי עניין בחברה יש בהן עניין אישי ואשר אינן חריגות כמתואר להלן. יצוין כי כלל ההתקשרויות הללו אינן מהותיות בהתייחס להכנסות ו/או הוצאות החברה, וכי היקפי התקשרויות אלה נכללים בנתונים הכספיים שלהלן. מתן יעוץ משפטי; מתן הטבות בכרטיסי טיסה על פי הסכם לקוח עסקי; שכירות משרדים, וכן מתן שירותים שונים בתחום המזון על ידי חברת הבת, תמ"מ.

לחברה התקשרות עם קבוצת ביטוח הראל בהיקף לא מהותי, בדבר ביטוח שיניים עבור עובדי החברה, אשר אינה נכללת בנתונים הכספיים. בנוסף, לחברה התקשרויות עם קבוצת הביטוח הראל בקשר עם הביטוחים הבאים, אשר נכללות בנתונים הכספיים: ביטוחים אלמנטריים עבור החברה, ביטוח הקמת מבנה תמ"מ, ביטוח חבות מעבידים ואחריות מקצועית, ביטוח נסיעות לחו"ל עבורי נסיעות בתפקיד של עובדי החברה וביטוח בריאות עבור עובדי החברה המוצבים בחו"ל ובני משפחותיהם.

(ב) התקשרויות עם בעלי עניין מכוח החזקות:

יצוין, כי לחברה התקשרויות עם מי שהיו בעלי עניין מכוח החזקות בלבד, בהיקפים לא מהותיים ובכלל זה (1) התקשרות עם קבוצת הפניקס בדבר ביטוח בריאות עבור עובדי החברה, אשר אינה נכללת בנתונים הכספיים. (2) התקשרויות עם מר פנחס גינזבורג (להלן: "גינזבורג") או מי מטעמו (לרבות תאגידים בשליטתו) כמפורט להלן: (1) התקשרויות עם י. הלל (סוכנות נסיעות שבבעלות מר גינזבורג ובני משפחתו) לרכישת כרטיסי טיסה לטיסות החברה ולטיסות המשווקות על ידי סאן דור וכן לחכירת טיסות שכר המשווקות על ידי סאן דור; (3) התקשרויות לרכישת כרטיסי טיסה ולאספקת שירותי מיקור חוץ על ידי איירתור (חברה אשר גינזבורג הוא בעל מניות ודירקטור בה), לביצוע הזמנות ומתן שירותי קרקע; ו- (4) התקשרויות בתחום הובלת נוסעים ומטענים, ובכלל זה הסכמי קוד משותף והסכמי אינטרליין, וכן רכישת כרטיסי טיסה מחברת התעופה תאי אירווייז ("תאי"), אשר מר גינזבורג משמש כסוכן המכירות הכללי שלה בארץ. היקפי התקשרויות אלה נכללים בנתונים הכספיים שלהלן.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ג. הסכם העסקה עם יושב ראש הדירקטוריון של החברה

מר דוד ברודט מכהן כיו"ר דירקטוריון החברה החל מיום 20 באוקטובר 2020.
ביום 9 במרץ זימנה החברה אסיפה כללית לאישור תנאי כהונתו והעסקתו.

הסכם שירותים עם יושב ראש הדירקטוריון של החברה לשעבר:

החל מיום 1 ביוני 2017, כיהן 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. מר דפס סיפק לחברה שירותי יו"ר דירקטוריון בהיקף של 70% משרה (כ- 130 שעות שירותי ניהול בחודש). תוקפו של הסכם הניהול בין החברה לבין מר דפס היה החל מיום 1 ביוני 2017 ("הסכם הניהול"). ביום 16 באוגוסט 2020 סיים מר דפס כהונתו ובהתאם לאישור ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה הסתיימה ההתקשרות עמו לאחר 3 חודשי הודעה מוקדמת ביום 15 בנובמבר 2020. מר דפס היה 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. להפחתת שכרו של מר דפס (לרבות צמצום הטבת כרטיסי הטיסה) לאור משבר הקורונה ראו ביאור 1 לדוחות הכספיים. בנוסף, מר דפס היה זכאי לרכב בשווי רכישה שלא יעלה על 300,000 ש"ח. כמו כן, נשאה החברה בכל הוצאות התפעול ותחזוקתו (כולל עלות גילום המס בגין שווי השימוש ברכב, עד לסך של 6,000 ש"ח לחודש).

כמו כן, מר דפס היה זכאי 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"). בגין השנים 2017-2020 לא היה זכאי מר דפס למענק שנתי. מר דפס היה זכאי להטבות בכרטיסי טיסה מהחברה, עבורו ועבור בני ביתו, כמפורט בהסכם הניהול. כמו כן, מאחר ודפס השלים 3 שנות כהונה כיו"ר הדירקטוריון של החברה, הינו זכאי להטבות בכרטיסי טיסה עבורו ועבור בני ביתו, לאחר פרישתו ולמשך תקופה של חמש שנים.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ד. הסכם העסקה עם מנכ"ל החברה

מר אביגל שורק מכהן כמנכ"ל החברה החל מיום 22 בינואר 2021.
ביום 9 במרץ זימנה החברה אסיפה כללית לאישור תנאי כהונתו והעסקתו.

התקשרות עם מר גונן אושישקין ("גונן") כמנכ"ל החברה לשעבר:

החל מיום 15 בפברואר 2018 כיהן מר גונן אושישקין כמנכ"ל החברה, זאת לאחר שמינויו אושר על ידי דירקטוריון החברה ביום 8 בינואר 2018. מר אושישקין כיהן בתפקידים שונים בחברה החל משנת 2004, כאשר החל מחודש ינואר 2017 ועד למועד תחילת כהונתו כמנכ"ל כיהן כסמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים. מר אושישקין סיים את כהונתו כמנהל הכללי של החברה ביום 21 בינואר 2021.

ביום 6 במרץ 2018, אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את תנאי הנהגה וההעסקה של מר אושישקין כמנכ"ל החברה. ("הסכם ההעסקה"). מר אושישקין היה זכאי למשכורת חודשית כוללת בסך של 120,000 ש"ח ברוטו ("שכר בסיס"). שכר הבסיס צמוד לעליה במדד המחירים לצרכן. להפחתת שכרו של מר אושישקין (לרבות צמצום הטבת כרטיסי הטיסה) לאור משבר הקורונה ראו ביאור 1 לדוחות הכספיים. מר אושישקין היה זכאי למענק שנתי בשיעור של 2% מהרווח השנתי של החברה (לפני מס) ולא יותר מסך של 3 מיליון ₪, וזאת בהתאם לתנאים, למגבלות ולחוראות שנקבעו או שייקבעו במדיניות התגמול, כפי שתהיה בתוקף מעת לעת, לרבות חוראות 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 השנים 2018-2020, לא היה זכאי מר אושישקין למענק שנתי.

מר אושישקין היה זכאי לתנאים סוציאליים כגון הפרשות לביטוח מנהלים או קרן פנסיה, לאבדן כושר עבודה ולקרן השתלמות, כמקובל לגבי נושאי משרה בכירים בחברה, וכן לקבלת שווי אחזקת רכב (לרבות גילום). כמו כן, מר אושישקין היה זכאי להחזר הוצאות אש"ל בארץ ובחו"ל על-פי נוהלי החברה וב

התאם לשיעורים ולסכומים החלים בחברה מעת לעת. מר אושישקין ובני משפחתו היו זכאים להטבות בכרטיסי טיסה בתקופת העסקתו בחברה בהתאם לקבוע בהסכם ההעסקה. מר אושישקין זכאי 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 היה זכאי לחופשה שנתית בת 22 ימי-עבודה, אשר מותרת בצבירה בתקופת כהונתו של גונן ללא הגבלה; (ב) החברה שלמה 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 היה 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, 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.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ה. הוצאות בגין תגמול אנשי מפתח ניהוליים:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2018	2019	2020	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
5,738	4,709	4,102	הטבות לזמן קצר
126	102	158	הטבות לאחר סיום העסקה
5,864	4,811	4,260	סה"כ

לעניין הפחתות שכר שנעשו בקשר עם אנשי מפתח ניהוליים לאור משבר הקורונה, ראה ביאור 1.ב. לעיל.

ו. הטבות שניתנו לבעלי עניין:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2018	2019	2020	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
273	276	220	שירותי יו"ר ודמי ניהול לבעלי עניין המועסקים בחברה
1	1	1	מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה
441	368	479	גמול דירקטורים אשר אינם מועסקים בחברה
9	9	17	מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה (*)

(*) בשנת 2020 סיימו את כהונתם מספר דירקטורים בחברה, אשר הוחלפו על ידי דירקטורים אחרים.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ז. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים:

ליום 31 בדצמבר	
2019	2020
אלפי דולר	אלפי דולר
445	-
449	-
895	-
3,703	147

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	
2019	2020
אלפי דולר	אלפי דולר
62	1
244	340
530	448

במסגרת ההתחייבויות השוטפות:

בעל עניין

התחייבויות שוטפות בגין הטבות לעובדים:

בעל עניין

התחייבויות לא שוטפות בגין הטבות לעובדים:

בעל עניין

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ח. עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2018	2019	2020
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר

בעלי עניין / צדדים קשורים:

הכנסות מבעלי עניין וצדדים קשורים:

29,945	22,319	215	כרטיסי טיסה (1)
641	310	17	הובלת מטען (1)
1,172	1,314	496	הכנסות אחרות
2,503	1,028	92	הוצאות הפעלה
הוצאות מכירה:			
1,951	1,728	1	בעיקר עמלות ודמי שיווק לבעלי עניין
247	241	17	שירותי פרסום מבעלי עניין
2,300	2,810	6,431	הוצאות הנהלה וכלליות:

(1) יובהר, כי הסכום המוצג בטבלה כולל, למען הזהירות, גם את היקפי המחזור הכוללים בגין העסקאות מהם נגזרות עמלות בשיעורים שונים המשולמות לצדדים הקשורים או לחברה, לפי העניין.



24 במרץ 2021

לכבוד

הדירקטוריון של
אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
נתב"ג

א.ג.נ.,

הנדון: מכתב הסכמה בקשר לתשקיף מדף של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן: החברה)

מיום 31 באוגוסט 2020

הננו להודיעכם כי אנו מסכימים להכללה (לרבות בדרך של הפניה) של הדוחות שלנו המפורט להלן בקשר עם תשקיף המדף מיום 31 באוגוסט 2020 והצעות המדף מכוחו:

(1) דוח רואי החשבון המבקרים מיום 24 במרץ 2021 על הדוחות הכספיים של החברה לימים 31 בדצמבר 2020 ו- 2019 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020.

(2) דוח רואי החשבון המבקרים מיום 24 במרץ 2021 בדבר ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי ליום 31 בדצמבר 2020.

בכבוד רב,

בריטמן אלמגור זהר ושות'
רואי חשבון

A Firm in the Deloitte Global Network

תל אביב - משרד ראשי

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

משרד נצרת
מרכז אבן עזר 9
נצרת, 16100

טלפון: 073-3994455
פקס: 073-3994455
info-nazareth@deloitte.co.il

משרד אילת
המרכז העירוני
ת.ד. 583
אילת, 8810402

טלפון: 08-6375676
פקס: 08-6371628
info-ellat@deloitte.co.il

משרד חיפה
מעלה השחרור 5
ת.ד. 5648
חיפה, 3105502

טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

משרד ירושלים
קרית המדע 3
מנזר הר חובבים
ירושלים, 914510
ת.ח. 45396

טלפון: 02-5018888
פקס: 02-5374173
info-jer@deloitte.co.il