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

P/O 18548833/20

DON'T STAPLE

# OS AA01

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

Companies House

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

✗ **What this form is NOT for**
You cannot use this form to r an alteration of manner of co with accounting requirement

FRIDAY

*AB9R048Z*
A17 05/08/2022 #177
COMPANIES HOUSE

## Part 1 Corporate company name

Corporate name of overseas company ❶: "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 *

❶ 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 ❷: IFRS

❷ 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 ❸

❸ 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?<br>Please tick the appropriate box.<br>☐ **No.** Go to **Part 3 'Signature'**.<br>☑ **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

X Oren Chen Regional Financial Director El Al Israel Airlines Signature..... X

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

# EL AL ISRAEL AIRLINES LTD.

## 2021 ANNUAL REPORT

Table of Contents

**CHAPTER B**

Board of Director's Report

---

**CHAPTER C**

Consolidated Financial Statements for 2021

---

**CHAPTER E**

Annual Report on the Effectiveness of Internal Control

I am hereby certify this is the translation of Hebrew Accounts

Oren Chen
Regional Financial Director
El Al Israel Airlines
Signature.....

# Chapter B

# Report of the Board of Directors on the State of the Corporation's Affairs

El Al Israel Airlines Ltd.
2021 Periodic Report

# GENERAL

We are pleased to submit the Report of the Board of Directors on the State of the Corporation's Affairs for 2021 El Al Israel Airlines Ltd. operates mainly in the field of air transport of passengers and cargo between Israel and foreign countries. The Company also provides transportation and maintenance services at its home port, sells duty-free products, and has ancillary activities through investee companies – the main ones being the production and supply of food for aircraft and the management of several travel agencies abroad.

The business environment in which the Company operates is the civil international aviation industry and tourism to and from Israel, which is characterized by a high level of competition, which worsens during periods of overcapacity, and with high sensitivity to the economic, political and security situation in Israel and around the world, and even more while dealing with the Corona crisis, as detailed below.

# STATEMENT OF THE BOARD OF DIRECTORS AND MANAGEMENT REGARDING THE COMPANY'S PLANS IN THE SHORT- AND MEDIUM-TERM REGARDING THE CONSEQUENCES OF THE CRISIS AND MEASURES TAKEN TO DEAL WITH THEM

## Development of the crisis

At the end of 2019, an outbreak of the Corona virus (COVID-19) began worldwide, including in Asian countries, Europe and the United States. The outbreak of the virus was declared a global health emergency at the end of January 2020, and on March 11, 2020 the outbreak was classified as a global pandemic.

Since the beginning of the event, the Ministry of Health in Israel has issued various announcements regarding restrictions that apply to outgoing and returning passengers from different countries around the world of varying types and intensities depending on the development of the pandemic and the morbidity status in Israel and around the world. The Ministry of Health's announcements, as well as instructions received from various entities in Israel and around the world, caused a significant decrease in demand and the cancellation of flights, more so in 2020 and early 2021, at times until the Company's scheduled passenger flights ceased.

Accordingly, the Company constantly makes operational and commercial changes and adjustments in its activity and in the route network, taking into account, among other things, maintaining air contact to and from Israel in relation to transportation of passengers and cargo and the provision of solutions to the Company's customers if possible.

The following is the development of the pandemic and the restrictions throughout the period:

- Initially, at the end of January 2020, the Company temporarily suspended its flights to Beijing (China) and then also adjusted its operations on routes to Hong Kong and Bangkok, and to various destinations in Europe and North America until there was a complete cessation of its scheduled passenger flights from the end of March to the end September 2020.

- In October 2020, began phasing in passenger flights to Greece and gradually resumed operations to the US, England, France and other destinations and also began operating routes to Dubai and the Seychelles. At the end of December 2020, with the Israeli government's decision regarding isolation at a hotel for travelers returning from all destinations, the Company made adjustments in the flight schedule to Dubai and Seychelles destinations.

- With the entry effect of the third closure, in January 2021, the Company continued its activities until the date of closing Ben Gurion Airport to passenger traffic on January 26, 2021. With the lifting of the closure on Ben Gurion Airport on February 21, 2021, the Company gradually began to resume operations.

- During July 2021, the spread of the Delta strain of the Corona virus began, which gradually resulted in the return of restrictions on aviation and a decrease in demand, which was reflected, among other things, in a decrease in airline ticket sales in the third quarter. However, at the end of August 2021, with the government's approval of the outline to ease the restrictions imposed due to the pandemic, and in particular, the restrictions related to the departure of Israelis to destinations abroad, the recovery in demand and sales of airline tickets by the company has resumed.

- During the month of November 2021, the spread of the Omicron strain of the Corona virus began in European countries. The spread of the Omicron first in Europe and then in Israel led to the government's closure of Israel's skies, which affected demand and sales. With the government's approval to reopen the skies, there was an increase in the Company's sales. This trend continued and strengthened subsequent to the date of the statement of financial position.

**The extent of activity and a look to the future**

Below are details regarding the extent of the Company's activity compared to 2019 by quarter in the years 2020-2021.

| | Q4/21 | Q3/21 | Q2/21 | Q1/21 | Q4/20 | Q3/20 | Q2/20 | Q1/20 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rate of revenues compared to the corresponding period in 2019 | 51% | 39% | 38% | 27% | 22% | 6% | 26% | 75% |
| Extent of activity compared to the corresponding period in 2019 (in terms of ASK (seat-km) | 46% | 38% | 31% | 10% | 13% | 0% | 2% | 83% |

The above table shows the dramatic impact of the crisis on the extent of the Company's activity in 2020. In addition, the above data also indicate a significant recovery during 2021, which intensified as the year progressed, despite the various traffic restrictions imposed in the second half of the year due to Omicron and Delta outbreaks and despite "Operation Guardian of the Walls" in the second quarter of the year. The Company estimates that the improvement in the data despite the restrictions indicates the market's adaptation to "living with the pandemic" and relatively stable demand which translate into vibrant activity whenever traffic restrictions are lifted.

Following the trend of improvement in 2021, in the period subsequent to the date of the report until the date of its publication and with the relative decline in the wave of outbreaks due to the

Omicron strain, there was a significant increase in the Company's sales for future periods with the significant removal of traffic restrictions including the removal of restrictions on the entry of tourists into Israel as of March 1, 2022, and in the context of recovery from the Omicron strain in Israel and around the world.

The following are the Company's passenger sales from November 2021 to February 2022 (in USD millions) [1]

| Month | November -21 | December - 21 | January - 22 | February 22 |
|---|---|---|---|---|
| Sales | 118 | 51 | 84 | 188 |

The above sales data show the decrease in sales in December as a result of the effect of the Omicron strain, and the increase in sales immediately at the end of the restrictions and even more so in February 2022.

It should be noted that on the grounds of the geo-political situation in Ukraine and Russia, the company follows the developments and considers adjustments, inter alia, on the grounds of instructions from the relevant authorities.

**Some of the above information, including the intention to remove restrictions on the entry of tourists into Israel and the projected and expected trend of improvement in sales and orders for 2022, constitutes forward-looking information, within the meaning of the Securities Law. Such forward-looking information does not constitute a proven fact and is based on the information available to the Company and its assessments in the best of its judgment as of a date close to the approval of the report. The realization of these intentions depends, among other things, on the existence of events that are not under the Company's control, including the government's decisions and the recovery trend in the countries around the world and the removal of restrictions on the entry of tourists from Israel to foreign countries. This information may not be realized or may materialize in a significantly different manner, among other things, taking into account the risk factors detailed in Chapter A (Description of the Corporation's Business).**

[1] The data are gross sales forecast including airport taxes attributed to them, vouchers, credits and frequent flyer points. In some cases the sales are subject to change by the customers and it should be noted that the revenue from these sales will be recognized not before the attributed flight date.

**The Company's approach to dealing with the crisis and future plans**

a. **Finance:**

The crisis described above, which began in 2020 and continued (albeit with an exit and recovery trend) into 2021 resulted in heavy losses, as detailed in Note 1.B to the financial statements, which created significant liquidity difficulties for the Company. In view of this, the Company has operated on several financial levels. The following table summarizes some of the financial actions and the main debt and capital raising carried out by the Company during the crisis. For further information regarding the various raising of funds, the terms of the debt, the details of the agreements and the accounting treatment for them, see Note 1.B to the financial statements.

| | Shareholder and interested party injections (USD millions) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2020 | 2021 | | | 2022 | | Total |
| Controlling shareholder | Issuance of Shares | Issuance and exercise of options | Security Personnel Flight Agreement | 11/2021 Agreement | 1/2022 Agreement | Contractual Option for Additional Injection | |
| State | 107 | 51 | | 50 | 20 | 10 | 238 |
| Public | 37 | | 210 | 7 | 50 | 10 | 314 |
| Other | 6 | 35 | | | | | 41 |
| | | | | | 3 | | 3 |
| | **150** | **86** | **210** | **57** | **73** | **20** | **596** |

**The capital injections described in the above table illustrate the continued support given to the Company by the controlling shareholder and by the State and other parties, in the cumulative amount of approx. USD 600 million, whenever the Company experienced restrictions on its operations, to help the Company bridge its cash gaps and meet its obligations despite the consequences of the crisis.**

Also, in addition to that stated in the table, in 2020, with the consent of the State and as part of the efforts to bridge its cash flow gaps at that time, the Company released the surplus funds that were in its compensation funds, amounting to approx. USD 97 million.

The Company is also working to maintain a dialogue with the financing entities, including lessors, in order to defer existing debt payments. In this context, the Company deferred loan and lease payments amounting to approx. USD 96 million in 2021. Also during 2021, the Company refinanced existing aircraft through a sale and lease back for a total of approx. USD 44 million.

**During 2022, the Company intends to raise additional capital and debt in order to bridge gaps in its cash flow, including against the frequent flyer club's assets and other assets.** (Among other things, in accordance with its commitment to the State of Israel, as detailed in Note 1.B to the financial statements).

The Company is continuing negotiations with lenders and creditors to reschedule payments in respect of past debt, to postpone and to receive waivers for current payments. As of the date of publication of the financial statements, the Company has reached agreements with banks,

financial institutions and lessors which are expected to ease the Company's cash flow for the coming periods.

**b. Streamlining and savings:**

During 2021 and in view of the reduction in the extent of the Company's activity with the outbreak of the Corona crisis, the Company completed a termination of employment process of about 1,900 employees, who constituted close to a third of the Company's workforce.

During the crisis period, and even more so during periods in which traffic restrictions were severe, the Company reduced its wage and operating expenses to the minimum possible, including placing employees on unpaid leave. With the beginning of the recovery and strengthening in the second quarter of 2021, the Company began a gradual return of employees to activity that was adjusted to the level of activity.

Moreover, in October 2021, the Company signed additional collective agreements with representatives of the Board of Directors and the Maintenance and Engineering Committee under which approx. 300 additional employees will voluntarily retire, as part of the adjustment of the Company's activity to the changing volume of activity. This plan was completed mainly during the first quarter of 2022.

In the long-term, the salary reductions and personnel reductions will enable the Company to save on salary costs even when returning to operations on a more significant scale, including long-term permanent savings.

Also according to its business plan, the Company expects efficiencies in non-salary expenses, amounting to tens of millions of USD per year, which will be achieved, among other things, by changes in work processes, savings in excess inputs and maximization of the Company's existing resources, so that the savings will remain to the credit of the Company even when the scope of activity returns to full activity.

**c. Operations:**

Regarding operations, during 2021, the Company worked to create a flight routine that meets the requirements of the various regulators during the recovery period, especially with regard to the issue of passenger health and traffic restrictions, in a way that will maximize the Company's production capacity given those restrictions. For this purpose, the Company has started operating its flights in various ways, including from a health safety aspect in relation to the Corona pandemic, including pre-flight activities, all in order to enable flights that comply with the regulations while maximizing the traffic volume possible given the restrictions at Ben Gurion Airport.

**d. Commerce:**

In view of the crisis which led to significant changes in the market structure, in the short term in particular, the Company makes adjustments to the flight schedule on active routes according to the intensity of demand, expands flight activity to routes where there is a recovery in demand, suspends activity where there is a significant decrease in the volume of demand or in

destinations where there are strict restrictions determined by the State of Israel or by the destination country and conducts a facilitating commercial policy, which allows, among other things, flexibility for the Company's customers in changing the flight date, canceling the flight ticket in exchange for a flexible cash voucher for future use.
The Company is also working to market sales activities to encourage demand for tourism from Israel and is working with the relevant authorities to remove barriers to entry and exit from Israel.

In addition, the Company is currently exploring ways to expand the use of its super brand "EL AL" among Israelis and those with a connection to the State of Israel around the world, among other things, into areas related to the Company's area of activity such as tourism and hotels, in order to increase the Company's revenues and diversify its revenue sources. In this context, see also Note 21.B to the financial statements regarding the signing of a nonbinding memorandum of understanding for the acquisition of Arkia. In addition, the Company is preparing a new value proposition for members of the frequent flyer club, which the Company considers an important source of revenue and a significant growth engine.
In conclusion, the recovery data in 2021 indicate vibrant demand in the markets in which the Company operates. Therefore, reliance on the strong Israeli aviation market which has shown impressive recovery capabilities in previous crises, and with the removal of traffic restrictions as indicated by the "living with the pandemic" policy trend, together with the implementation of the financial measures listed above, the unprecedented streamlining of Company costs, the perception of the Company as Israel's national carrier and the iconic brand among its customers and the Company's strong customer club will all enable the Company, after the aforementioned financing sources have been utilized, with the continued recovery in the markets in general and the aviation market in particular, to return to profitability.

...

**The above information constitutes forward-looking information, within the meaning of the Securities Law. Such forward-looking information does not constitute a proven fact, and is based, among other things, on the Company's forecasts, assessments and estimates on the date of publication of this report, the realization of which is uncertain and not under the control of the Company. There is no certainty that the Company will be able to implement the expected efficiency measures, that the relevant markets and the Company's operations will recover as expected, or that the Company's results will enable it to meet its commitments for 2021 and 2022. The non-realization of the forward-looking information, or its realization differently (and even substantially differently) from expectations may also be caused by deterioration in the morbidity situation around the world, changes in flight habits before there will be a complete global recovery from the Corona virus or due to the materialization of any of the risk factors characterizing the Company's activity as well as developments in the economic environment in which the Company operates and in the risk factors that may affect the Company's activity.**

# A. BOARD OF DIRECTORS' EXPLANATIONS REGARDING THE STATE OF THE CORPORATION'S BUSINESS

## A1. KEY DATA

During routine times, the Company's activity is characterized by high seasonality and therefore the Company compares its performance with the performance in the corresponding quarter last year. At present, since the Company is operating in a commercial and operational environment that is impacted by traffic restrictions and by the development and recovery from the pandemic, the Company considers it appropriate to compare the results of its operations not only in relation to the corresponding quarter last year but also in relation to the previous quarter. Accordingly, the following is an explanation regarding the comparison between the results of operations in the fourth quarter in relation to the third quarter of 2021.

**KEY DATA FOR THE FOURTH QUARTER IN RELATION TO THE THIRD QUARTER OF 2021 (IN USD MILLIONS)**

| | Q4/2021 | Q3/2021 | Change |
|---|---|---|---|
| **Volume of activity in relation to 2019** | 46% | 38% | |
| **Operating revenue** | 265 | 253 | 5% |
| **EBITDAR** | 11 | 3 | 212% |
| **ADJ EBITDAR*** | 8 | 2 | 300% |
| **Loss before taxes on income** | (110) | (137) | (19%) |
| **Loss before tax for the period adjusted for exceptional items*** | (95) | (95) | |
| **Loss for the period** | (110) | (136) | (19%) |
| **Cash flows from operating activities** | (11.0) | (86.6) | (87%) |

* The adjustments are, as the case may be, other expenses or income related to accounting for previous years in respect of Corona discounts and provisions for retirement plans, as well as impairment of aircraft retiring from service.

- In the fourth quarter of 2021, despite the significant traffic restrictions that applied to the Company and the industry at the end of the quarter due to the spread of the Omicron strain, the Company was able to continue to increase its activity. Accordingly, there was an increase in the Company's EBITDAR, representing operating profit less depreciation and leases and non-recurring reorganization expenses by approx. USD 8 million compared to the third quarter that was affected by the spread of the Delta strain. The EBITDAR in the fourth quarter of 2021 includes accounting recognition of government assistance in the amount of approx. USD 11.9 million, as detailed in Note 20.E to the financial statements.

- The adjusted net loss in the fourth quarter is without significant change from the corresponding quarter, mainly due to an increase in financing expenses which offset the improvement in EBITDAR as detailed above, among other things due to exchange rate differences and financing expenses in respect of the financing agreement with the State for the advance purchase of flight tickets for aviation security, as detailed in Note 1.B to the financial statements.

- The Company's cash flow, which was used in operating activities, amounted to a negative amount of approx. USD 11 million in the fourth quarter, compared to a negative amount of approx. USD 87 million in the third quarter. Most of the

improvement stems from an improvement in the Company's working capital, mainly due to an increase in sales for future periods.

The following are the main data for the year ended December 31, 2021 and 2020.

| | January - December | | | October - December | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | Change | 2021 | 2020 | change |
| **Volume of activity in relation to 2019** | 32% | 21% | | 46% | 13% | |
| **Operating revenue** | 857 | 623 | 38% | 265 | 112 | 137% |
| **EBITDAR** | 37 | (47) | | 11 | (30) | 136% |
| **ADJ EBITDAR*** | 22 | (47) | | 8 | (30) | 126% |
| **Loss before taxes on income** | (423) | (562) | (25%) | (110) | (143) | (23%) |
| **Loss before tax for the period adjusted for exceptional items*** | (382) | (434) | (12%) | (95) | (137) | (30%) |
| **Loss for the period** | (413) | (531) | (22%) | (110) | (140) | (21%) |
| **Cash flows from operating activities** | (1) | (138.8) | 100% | (11.0) | (84.2) | (87%) |

* The adjustments are, as the case may be, other expenses or income in respect of accounting for previous years in respect of Corona discounts and provisions for retirement plans, impairment in respect of aircraft retiring from service and financing expenses in respect of ineffective hedging.

- In the fourth quarter of 2021, the Company's EBITDAR increased by approx. USD 11 million compared to USD (30) million in the corresponding quarter last year, and this is in view of the almost complete halt in the Company's activity in the corresponding quarter last year, compared to the recovery activity in the current quarter.

- In 2021, there was an improvement of approx. USD 84 million in EBITDAR compared to 2020, which is due to an improvement in contributions between periods, whereas in 2021 activity began to recover and there was an increase in the volume of activity and in revenues, while in 2020, the first quarter was characterized by substantial loss activity due to the outbreak of the crisis and the time required for the Company to respond and halt activity, while the other quarters in 2020 were characterized by minimal activity to an almost complete halt.

# A2. OVERVIEW OF DEVELOPMENT IN THE BUSINESS ENVIRONMENT AND OPERATIONAL METRICS

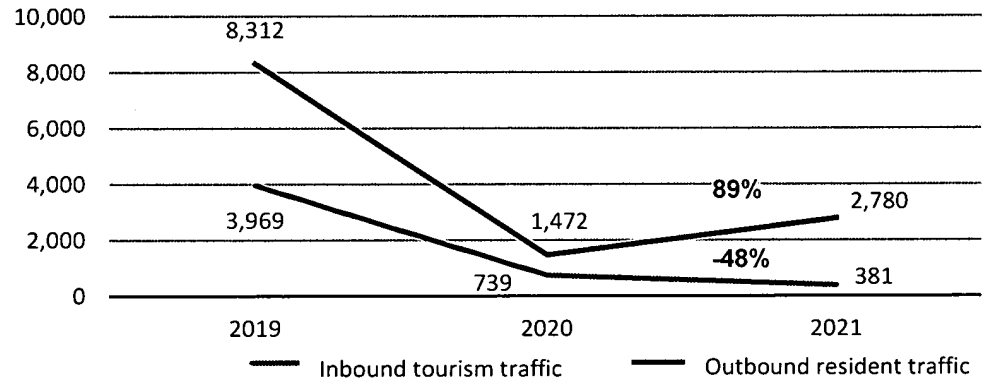
## A2.1 OVERVIEW OF THE BUSINESS ENVIRONMENT IN WHICH THE COMPANY OPERATES –

For the Year ended December 31

**Traffic at Ben Gurion Airport:**

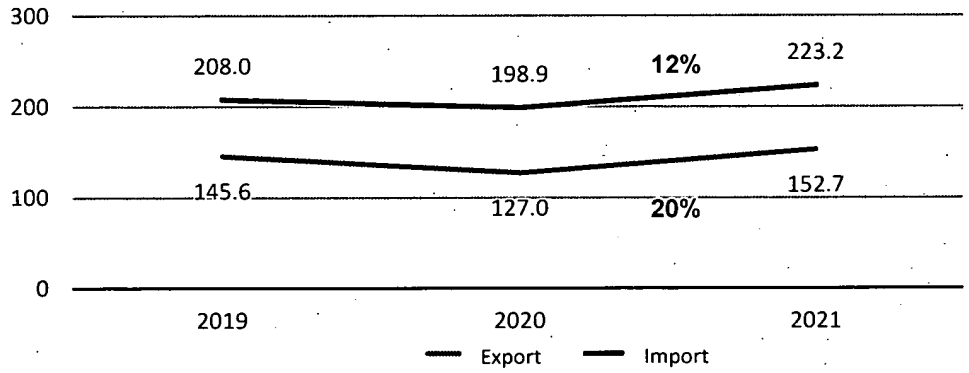
The following diagrams describe the development of passenger traffic at Ben Gurion Airport, divided between outbound residents and inbound tourism, and of cargo traffic divided between exports and imports. In 2021, there was an increase in residents traffic of approx. 89%, as starting in the second quarter of 2021, there was a significant recovery in the outgoing resident traffic, which led to an increase in the total traffic in 2021 compared to the corresponding period last year. In the inbound tourist traffic, there was a decrease of approx. 48% compared to 2020, a sharp decrease in inbound tourism, due to the ban on tourists entering Israel starting in March 2020, which has not yet been removed (except for insignificant short periods) in 2021. See the preamble above regarding the government's decision to remove the restriction on the entry of tourists to Israel as of March 1, 2022.
In cargo traffic, there was an increase of approx. 12% in imports and approx. 20% in exports compared to 2020.

**INBOUND TOURISM TRAFFIC INTO ISRAEL AND OUTBOUND RESIDENTS (IN THOUSANDS)[2]**




[2] Source: The Central Bureau of Statistics

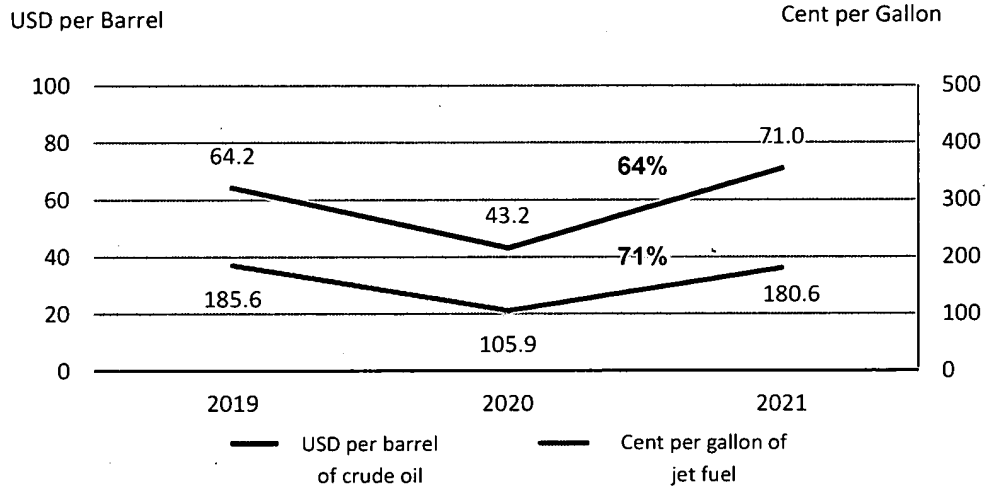
**IMPORT AND EXPORT OF CARGO BY AIR TO AND FROM ISRAEL (IN THOUSANDS OF TONS) [3]**




**Jet fuel:**

In 2021, there was a sharp increase in the price of jet fuel compared to 2020, as demonstrated in the following chart – 64% in the price of crude oil and 71% in the price of jet fuel. In 2020, the Corona crisis caused a sharp decline that began towards the end of February 2020 and continued even more so during March and in the second quarter of that year. Regarding the development in jet fuel prices subsequent to the date of the statement of financial position, see Chapter E below.

**DEVELOPMENT OF THE PRICE OF JET FUEL AND THE AVERAGE CRUDE OIL IN THE MARKET [4]**




**Exchange rates**

The following graph shows the average exchange rates of the NIS against the USD in each year. In 2021, the USD weakened against the NIS by approx. 6.2% compared to 2020. The average exchange rates have an effect on the Company's NIS expenses, mainly on salaries.

[3] Source: Israel Airports Authority

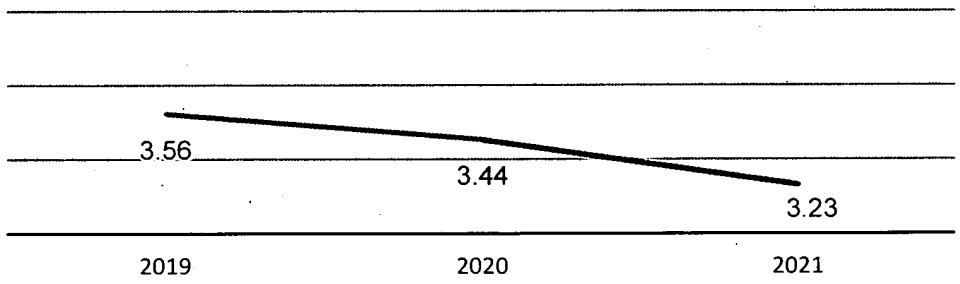
[4] Source: the Bloomberg system

As of December 31, 2021, the exchange rate of the NIS against the USD was approx. 3.11, compared to a rate of approx. 3.22 as of December 31, 2020, which reflects the weakening of the USD against the NIS by approx. 3%.

These exchange rates have an effect on the Company's balance sheet balances denominated in NIS, see Chapter B of this report. In addition, the effect of the strengthening of the average exchange rate of the NIS against the USD has a negative effect on the results of the Company's operations as a result of significant exposure to wages and other NIS expenses, while revenues are mainly in USD.

The following is the development of the exchange rate of the NIS against the USD in the last three years:

**DEVELOPMENT OF AVERAGE NIS/USD EXCHANGE RATE**

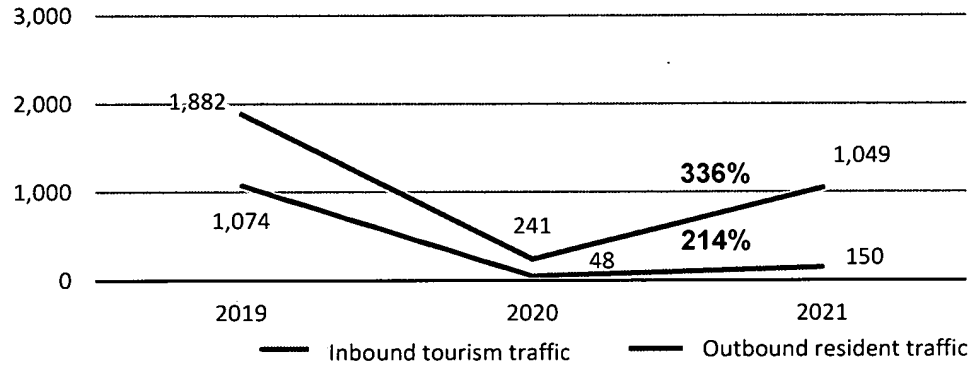


For the Three-Month Period ended December 31

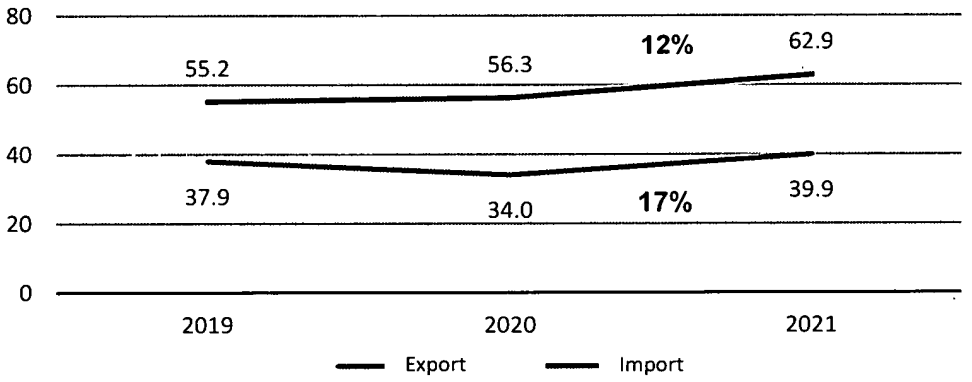
In the fourth quarter of 2021, there was a significant recovery in passenger traffic compared to the fourth quarter of 2020, when there was an almost complete halt in the inbound tourism traffic and the outbound resident traffic due to the Corona pandemic. In cargo traffic, there was an increase of approx. 12% in imports and approx. 17% in exports compared to the corresponding period last year.

**Traffic at Ben Gurion Airport:**

**INBOUND TOURISM TRAFFIC INTO ISRAEL AND OUTBOUND RESIDENTS (IN THOUSANDS) [5]**




**IMPORT AND EXPORT OF CARGO BY AIR TO AND FROM ISRAEL (IN THOUSANDS OF TONS) [6]**



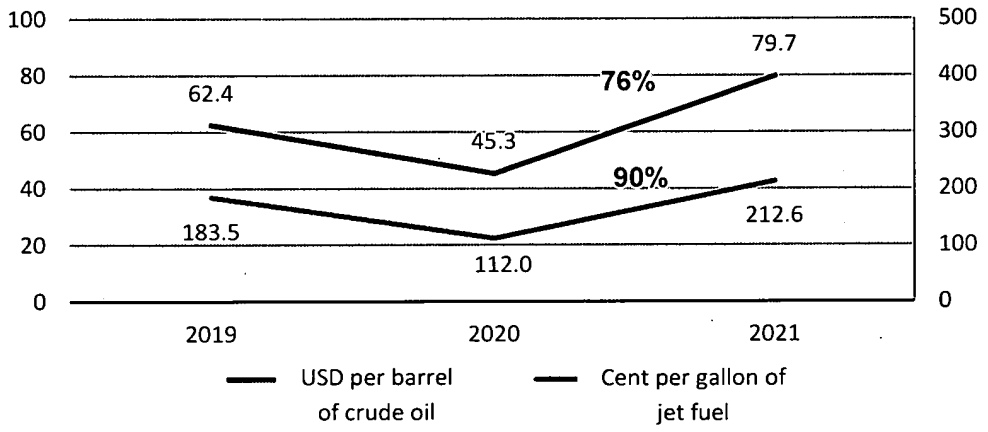

[5] Source: The Central Bureau of Statistics

[6] Source: Israel Airports Authority

**Jet fuel:**

In the fourth quarter of 2021, there was an increase in the price of jet fuel of 76% in the price of a barrel of crude oil and 90% in the price of jet fuel, compared to the prices in the fourth quarter of 2020. It should be noted that in 2020, there was a sharp decline from the end of February due to the Corona crisis.

**DEVELOPMENT OF THE PRICE OF JET FUEL AND THE AVERAGE CRUDE OIL IN THE MARKET** [7]




[7] Source: the Bloomberg system

## A2.2 THE COMPANY'S OPERATIONAL METRICS AND MARKET SHARES –

During 2021 there was a recovery in the Company's activity which resulted in an increase in all operational parameters.

| FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31 | 2021 | 2020 | Change |
|---|---|---|---|
| **El Al and San D'or** | | | |
| **Regular passenger and charter segments (paying passengers) - in thousands** | 1,377 | 905 | 52.0% |
| **Total market share – in percentages** | 23.0% | 20.3% | 13.3% |
| **Passenger - Airborne kilometers (RPK) - in millions** | 6,346 | 4,097 | 54.9% |
| **Seat - available kilometers (ASK) - in millions** | 9,265 | 5,923 | 56.4% |
| **ASK % compared to the corresponding period in the year 2019** | 32% | 21% | |
| **Passenger load factor (PLF) - in percentages** | 68.5% | 69.2% | (1.0%) |
| **Flight hours (on passenger flights) - in thousands** | 52.5 | 35.1 | 49.3% |
| **RRPK *** | 8.2 | 7.7 | 6.6% |
| **RASK** | 5.62 | 5.33 | 5.6% |
| **Tons of airborne cargo - in thousands** | 81.5 | 67.0 | 21.6% |
| **Revenue ton kilometers (RTK) - in millions** | 512.1 | 403.1 | 27.0% |
| **Aircraft Fleet **** | | | |
| **Number of aircraft in operation at the end of the period - in units** | 45 | 45 | - |
| **Average age of the aircraft fleet at the end of the period - in years** | 10.9 | 9.9 | 1.0 |

* Passenger revenues and ancillary revenues on scheduled and charter flights and neutralizing a change in exchange rates.

** Aircraft fleet – owned and leased aircraft. It should be noted that the operational metrics included in this note (in 2020 regarding cargo only) also include flights operated by aircraft on a "wet" lease (a lease of an aircraft with its crew), which are not included in the fleet aircraft count.

Legend

**Passenger Segment** – One-way flight voucher.

**RPK (Revenue Passenger Kilometer)** – The number of paying passengers multiplied by the flight distance.

**ASK (Available Seat Kilometer)** – The number of seats offered for sale multiplied by the flight distance.

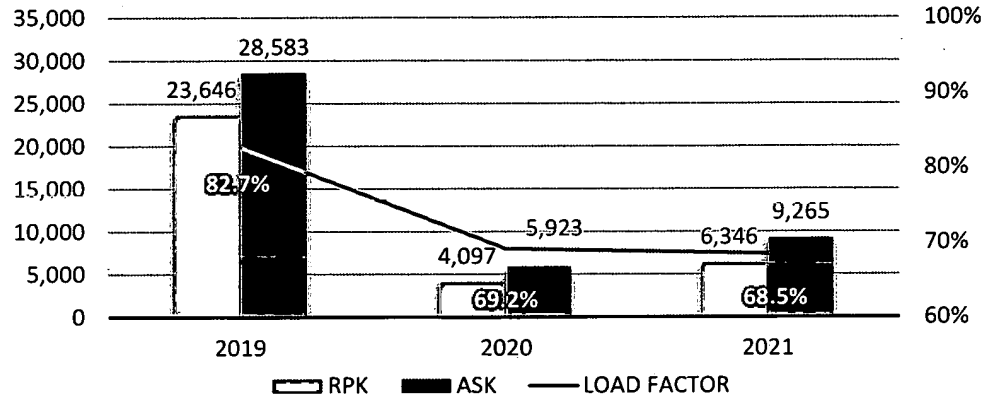
**PLF (Passenger Load Factor)** – Passenger occupancy RPK/ASK.

**RRPK** – Average Revenue to RPK.

**RASK** – Revenue per Available Seat Kilometer - Revenues divided by ASK.

**RTK (Revenue Ton Kilometer)** – The weight of paid air cargo in tons multiplied by the flight distance.

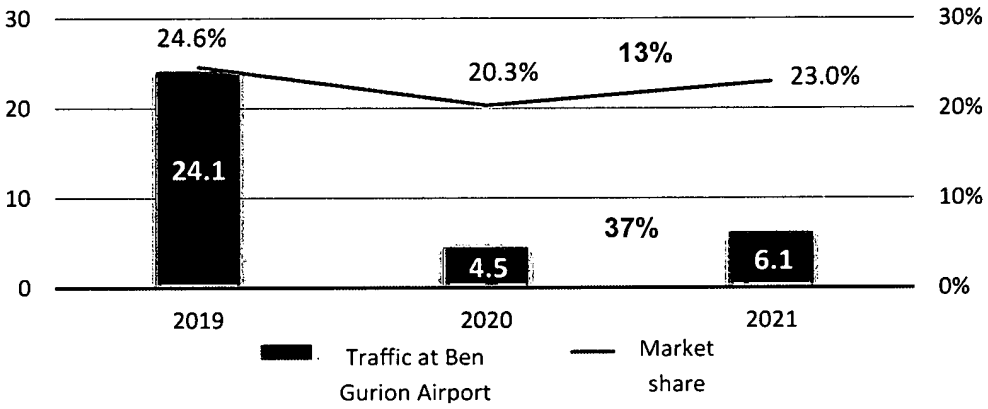
**Operational metrics (in millions)**




## TRAFFIC AT BEN GURION AIRPORT AND THE MARKET SHARE OF EL AL AND SAN D'OR AS OF DECEMBER 31 [8]

Traffic at Ben Gurion Airport (million passenger segments)

Market share of El Al and San D'or (%)



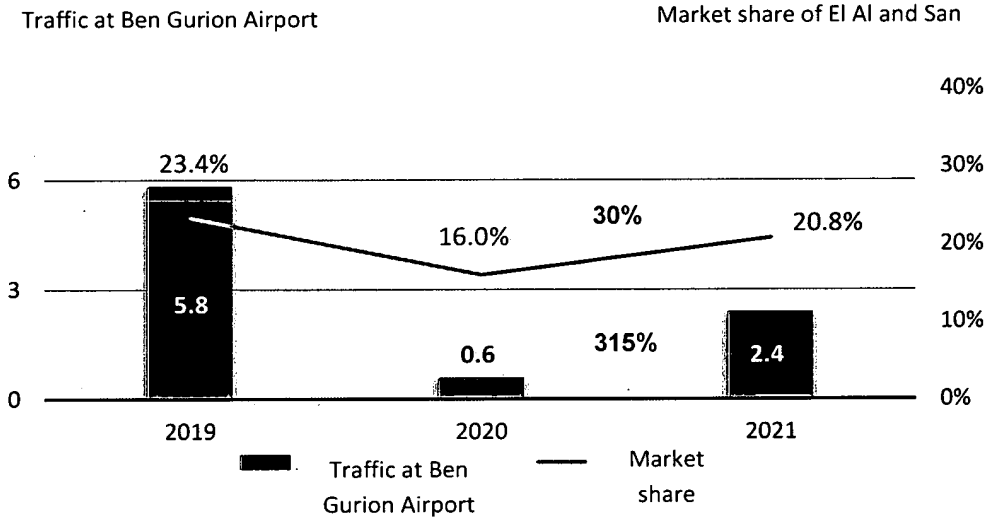

[8] Source: Israel Airports Authority

**FOR THE THREE-MONTH PERIOD:**

| | Q4/2021 | Q3/2021 | Q4/2020 | Q4/21 Vs. Q3/21 |
|---|---|---|---|---|
| **El Al and San D'or** | | | | |
| **Regular passenger and charter segments (paying passengers) - in thousands** | 486 | 487 | 89.5 | (0.3%) |
| **Total market share – in percentages** | 20.8% | 21.6% | 16.0% | (3.7%) |
| **Passenger - Airborne kilometers (RPK) - in millions** | 2,175 | 2,270 | 357 | (4.2%) |
| **Seat - available kilometers (ASK) - in millions** | 3,088 | 3,180 | 876 | (2.9%) |
| **ASK % compared to the corresponding period in the year 2019** | 46% | 38% | 13% | |
| **Passenger load factor (PLF) - in percentages** | 70.4% | 71.4% | 40.7% | (1.3%) |
| **Flight hours (on passenger flights) - in thousands** | 18.1 | 18.5 | 4.8 | (2.4%) |
| **RRPK** | 8.2 | 8.0 | 9.3 | 2.7% |
| **RASK** | 5.77 | 5.64 | 3.79 | 2.4% |
| **Tons of airborne cargo - in thousands** | 19.5 | 18.2 | 21.0 | 7.4% |
| **Revenue ton kilometers (RTK) - in millions** | 126.1 | 113.4 | 137.5 | 11.2% |

During July in the third quarter of 2021 the spread of the Delta strain began which led to the return of restrictions on aviation and a decrease in demand. At the end of August 2021 there was a recovery due to government approval for passenger traffic relief.
During November in the fourth quarter of 2021, the spread of the Omicron strain began in Europe and later also in Israel, which later led to the closing of Israel's skies during December.
As a result, there was a decrease in the supply of seats (ASK) by approx. 2.9% and in passenger-km (RPK) by 4.2% in the fourth quarter compared to the third quarter of 2021. The Company's load factor decreased by approx. 1.3%.
In the fourth quarter, there was an increase of 7.4% in the amount of airborne cargo in tons and an increase of 11.2% in distance-weighted airborne cargo (RTK) compared to the third quarter of 2021.

## THE TRAFFIC AT BEN GURION AIRPORT AND THE MARKET SHARE OF EL AL AND SAN D'OR [9]




[9] Source: Israel Airports Authority

## A3. ANALYSIS OF THE COMPANY'S BUSINESS RESULTS –

The Company's statements of profit or loss are presented below, including the rate of turnover and the rate of change compared to last year. Also presented are the main factors that affected the Company's results in the reporting periods compared to the corresponding period last year.

**FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31**

| | 2021 | | 2020 | | Change | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | USD thousands | % of Turnover | Thousands of dollars | % of Turnover | Thousands of dollars | % |
| **Operating revenue** | 857,167 | 100.0% | 623,075 | 100.0% | 234,091 | 37.6% |
| **Operating expenses** | (960,477) | (112.1%) | (800,403) | (128.5%) | (160,074) | 20.0% |
| **Gross loss** | (103,310) | (12.1%) | (177,327) | (28.5%) | 74,017 | (41.7%) |
| **Sales expenses** | (88,361) | (10.3%) | (60,709) | (9.7%) | (27,652) | 45.5% |
| **General and administrative expenses** | (99,838) | (11.6%) | (101,996) | (16.4%) | 2,159 | (2.1%) |
| **Other expenses, net** | (28,932) | (3.4%) | (24,267) | (3.9%) | (4,665) | 19.2% |
| **Operating loss** | (320,441) | (37.4%) | (364,300) | (58.5%) | 43,859 | (12.0%) |
| **Financing expenses, net** | (102,728) | | (196,456) | | 93,728 | |
| **Company share in losses of associate and revaluation of its options** | - | | (801) | | 801 | |
| **Loss before taxes on income** | (423,169) | | (561,557) | | 138,388 | |
| **Tax benefit** | 10,125 | | 30,520 | | (20,395) | |
| **Loss for the year** | (413,044) | | (531,037) | | 117,993 | |

**Operating revenue**

Operating revenue increased in the reporting period by approx. USD 234.1 million, approx. 37.6% compared to revenues in 2020. Revenues from passenger flights amounted to approx. USD 540 million compared to approx. USD 322 million last year when passenger activity stopped almost completely from the second quarter, while in 2021 there was a recovery trend, as explained in Section A2.1 above.

Revenues from cargo in 2021 increased by approx. USD 13.5 million, an increase of approx. 5% compared to cargo revenues in 2020. As a result of the cessation of passenger aircraft operations in the corresponding quarter, there was a decrease in capacity offered by the Company and a decrease in the amount of air cargo last year that was affected by the halting of passenger aircraft activity.

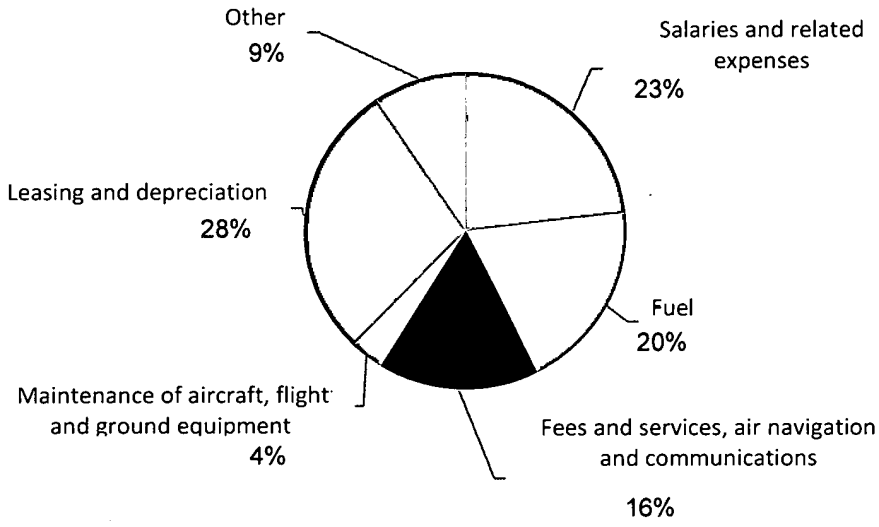
**Operating expenses**

The Company's operating expenses in 2021 amounted to approx. USD 960 million. Of this amount, approx. USD 272 million is in respect of depreciation expenses (including the depreciation of right-of-use leased assets and depreciation to the net realizable value in respect of aircraft that were retired from service in the amount of approx. USD 43 million, as detailed in Note 10.C to the financial statements) and other fixed expenses in connection with aircraft and engine leases.

The increase in activity compared to 2020, during which there was an almost complete halt in passenger flight activity due to the Corona crisis, was reflected in an increase in operating expenses in 2021 of approx. USD 160 million, an increase of approx. 20.0% compared to 2020, as follows:

- An increase in operating salary expenses in the amount of approx. USD 30 million due to the return of employees who were on unpaid leave as a result of an increase in activity, as well as a negative effect of exchange rates.
- An increase in jet fuel expenses in the amount of approx. USD 55 million, as detailed below.
- An increase in other variable expenses that depend on activities such as: air navigation, fees and services at airports, food supply for aircraft, etc.

Distribution of operating expenses for 2021




**Jet fuel expenses**

The Company's jet fuel expenses increased in 2021 by approx. USD 54.5 million compared to 2020, mainly as a result of an increase in the market price of jet fuel and from an increase in the amount of fuel consumed by the Company's aircraft due to the increase in activity. On the other hand, in 2021 the hedging transactions reduced the jet fuel expenses while in 2020 the hedging transactions increased the jet fuel expenses which expired in the first quarter and were recognized as effective. The other hedging transactions in 2020 and in the first quarter of 2021 were not recognized as effective and were therefore recognized in financing expenses.

| | 2021 | 2020 | Difference |
|---|---|---|---|
| **Jet fuel expenses for the period (before the effect of hedging)** | 199.3 | 116.4 | 82.9 |
| **Effect of jet fuel hedging transactions on operating profit** | (12.8) | 15.6 | (28.4) |
| **Total jet fuel expenses** | 186.5 | 132.0 | 54.5 |
| **Jet fuel quantity consumed (in millions of gallons)** | 99.4 | 78.5 | 20.9 |

For further information regarding the hedging of jet fuel prices, see Chapter B below. For further information regarding the effect of derivative financial instruments on the financial statements, see Note 19 to the financial statements.

**Sales expenses**
Sales expenses increased by approx. USD 27.7 million compared to 2020, resulting from an increase in sales commissions and distribution costs due to the increase in sales, and from an increase in salary expenses due to the return of employees from unpaid leave.

**General and administrative expenses**
General and administrative expenses decreased by approx. USD 2.2 million compared to 2020, despite a return to relative activity in 2021, among other things due to the Company's streamlining and reduction in its expense structure.

**Other expenses**
Other net expenses amounted to approx. USD 28.9 million, mainly as a result of the depreciation of aircraft designated for retirement from service as stated in Note 10.C to the financial statements, in the amount of approx. USD 43 million and from the provision for dismissal benefits in the amount of approx. USD 16 million due to the provision for an additional voluntary retirement plan as stated in Note 15.I to the financial statements, which was partially offset by revenue in the amount of approx. USD 15 million due to rent adjustments during the Corona crisis and the accounting recognition of the government grant resulting from the agreement with the State for the prefinancing of flight tickets for the aviation security system personnel in the amount of approx. 12 million as stated in Note 13.A to the financial statements.
In 2020, other expenses amounted to approx. USD 24.3 million, mainly as a result of a provision for severance pay in the amount of approx. USD 45 million, which was partially offset by income from the reversal of a provision for a State claim and capital gains from the sale of engines and spare parts.

**Financing expenses**
Net financing expenses amounted to approx. USD 102.8 million, compared to approx. USD 196.5 million in 2020. Most of the decrease is due to an expense of approx. USD 91.5 million in 2020 compared to income of approx. USD 4.1 million in 2021, from jet fuel hedging transactions that were not recognized in accounting as effective due to the decrease in activity relative to the activity planned when the hedging transaction was carried out. On the other hand, financing expenses for the period increased due to the recognition of expenses in the amount of approx. USD 14.8 million as a result of the agreement with the State for the advance financing of airline tickets for the aviation security system personnel (see Note 13.A to the financial statements).

**Loss before taxes**
For all the above reasons, the pre-tax loss in 2021 amounted to approx. USD 423.2 million, compared with a pre-tax loss of approx. USD 561.6 million in 2020.

**Tax benefit**
The tax benefit in 2021 amounted to approx. USD 10.1 million, compared with a tax benefit of approx. USD 30.5 million in 2020. Due to the uncertainty prevailing in the company's industry, the company does not expect taxable income in the near future, and does not recognize a deferred (net) tax asset in its financial statements. Therefore, the tax benefit is partially recognized until the reset of the liability (asset) balance, net of deferred taxes.

## FOR THE THREE-MONTH PERIOD ENDED DECEMBER 31

| | 2021 | | 2020 | | Change | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | USD thousands | % of Turnover | Thousands of dollars | % of Turnover | Thousands of dollars | % |
| **Operating revenue** | 264,784 | 100.0% | 111,637 | 100.0% | 153,147 | 137.2% |
| **Operating expenses** | (282,899) | (106.8%) | (177,573) | (159.1%) | (105,327) | 59.3% |
| **Gross loss** | (18,116) | (6.8%) | (65,936) | (59.1%) | 47,820 | (72.5%) |
| **Sales expenses** | (27,737) | (10.5%) | (11,745) | (10.5%) | (15,992) | 136.2% |
| **General and administrative expenses** | (29.574) | (11.2%) | (30,305) | (27.1%) | 731 | (2.4%) |
| **Other expenses, net** | (1,958) | (0.7%) | (14,956) | (13.4%) | 12,997 | (86.9%) |
| **Operating loss** | (77,385) | (29.2%) | (122,941) | (110.1%) | 45,556 | (37.1%) |
| **Financing expenses, net** | (33,087) | | (20,087) | | (13,000) | |
| **Loss before taxes on income** | (110,472) | | (143,029) | | 32,557 | |
| **Tax benefit** | 369 | | 2,884 | | (2,515) | |
| **Loss for the period** | (110,103) | | (140,145) | | 30,042 | |

**Operating revenue**

Operating revenue increased in the current quarter by approx. USD 153.1 million, approx. 137.2% compared to revenues in the corresponding quarter last year. Revenues from passenger flights increased by approx. USD 147 million, approx. 445%. The increase in revenue from passenger flights is due to an almost complete cessation of passenger flights in the corresponding quarter last year.

Revenue from cargo in the current quarter increased by approx. USD 2.4 million (approx. 3.3%) compared to cargo revenue in the corresponding quarter last year, as a result of an increase in yield per ton-kilometer.

**Operating expenses**

Operating expenses in the current quarter increased by approx. USD 105.3 million, an increase of approx. 59.3% compared to the corresponding quarter last year, as follows:

- An increase in jet fuel expenses in the amount of approx. USD 40.4 million, as detailed below.
- An increase in operating salary expenses in the amount of approx. USD 29 million due to the return of employees who were on unpaid leave as a result of an increase in activity, as well as a negative effect of exchange rates.
- An increase in other variable expenses that depend on activities such as: air navigation, fees and services at airports, food supply for aircraft, maintenance of aircraft and engines, etc.

## Jet fuel expenses

The Company's jet fuel expenses increased in the current quarter by approx. USD 40.4 million (an increase of approx. 199%) compared to expenses in the corresponding quarter last year, mainly due to the increase in the amount of fuel consumed by the Company's aircraft and the increase in the jet fuel market prices, which was partially offset by the positive effect of the hedging transactions that expired in the reporting period, as detailed in the following table.

**THE FOLLOWING TABLE REFLECTS THE EFFECT OF JET FUEL EXPENSES ON THE COMPANY'S RESULTS, INCLUDING THE EFFECT OF HEDGING TRANSACTIONS (IN USD MILLIONS)**

| | 2021 | 2020 | Difference |
|---|---|---|---|
| **Jet fuel expenses for the period (before the effect of hedging)** | 69.1 | 20.3 | 48.8 |
| **Effect of jet fuel hedging transactions on profit and loss** | (8.4) | - | (8.4) |
| **Total jet fuel expenses (including the effect of hedging)** | 60.6 | 20.3 | 40.4 |
| **Jet fuel quantity consumed (in millions of gallons)** | 29.6 | 16.0 | 13.6 |

For further information regarding the hedging of jet fuel prices, see Chapter B below. For further information regarding the effect of derivative financial instruments on the financial statements, see Note 19 to the financial statements.

**Sales expenses**

Sales expenses increased by approx. USD 16.0 million compared to the corresponding quarter last year, mainly due to an increase in commission expenses and distribution costs due to the increase in sales and due to an increase in advertising and salary expenses, as explained above.

**General and administrative expenses**

General and administrative expenses are similar to last year, despite the significant increase in activity between the periods, among other things in the context of the Company's streamlining and improvement of its cost structure.

**Other income (expenses)**

Other net expenses amounted to approx. USD 2.0 million, mainly as a result of a provision for benefits in respect of dismissal in the amount of approx. USD 18 million, offset by income resulting from the agreement with the State for the pre-financing of flight tickets for aviation security system personnel in the amount of approx. USD 12 million and from income due to rent price adjustments during the Corona crisis. See Notes 15.I and 13.A to the financial statements, as applicable.

**Financing expenses**

Net financing expenses amounted to approx. USD 33.1 million, compared with approx. USD 20.1 million in the corresponding quarter last year. Most of the increase is due to revenue in the amount of approx. USD 9.4 million recorded in the corresponding period last year in respect of jet fuel hedging transactions that were not recognized in the accounting as effective due to the decrease in activity relative to the activity planned at the time of the hedging transactions and due to the recognition of expenses of approx.

USD 6.3 million in the reporting period as a result of the agreement with the State for the pre-financing of flight tickets for the aviation security system personnel (see Note 13.A to the financial statements).

**Loss before taxes**
To summarize, the pre-tax loss in the current quarter amounted to approx. USD 110.5 million, compared with a pre-tax loss of approx. USD 143.0 million in the corresponding quarter last year.

**Tax benefit**
The tax benefit in the current quarter amounted to approx. USD 0.4 million, compared with a tax benefit of approx. USD 2.9 million in the corresponding quarter last year due to the decrease in the loss before taxes. Due to the uncertainty prevailing in the company's industry, the company does not expect taxable income in the near future, and does not recognize a deferred (net) tax asset in its financial statements. Therefore, the tax benefit is partially recognized until the reset of the liability (asset) balance, net of deferred taxes.

## A4. SEASONALITY

In general, the Group's activity is affected by seasonality and focuses on peak periods. Heavy traffic of outbound Israeli residents occurs mainly during the summer and holiday periods, and heavy inbound tourist traffic entering Israel occurs during the summer and towards Jewish or Christian holidays or vacations in the countries of origin. This element of the Company's activity is affected by the rate of recovery from the crisis and the extent of return to activity.

## A5. CASH FLOWS

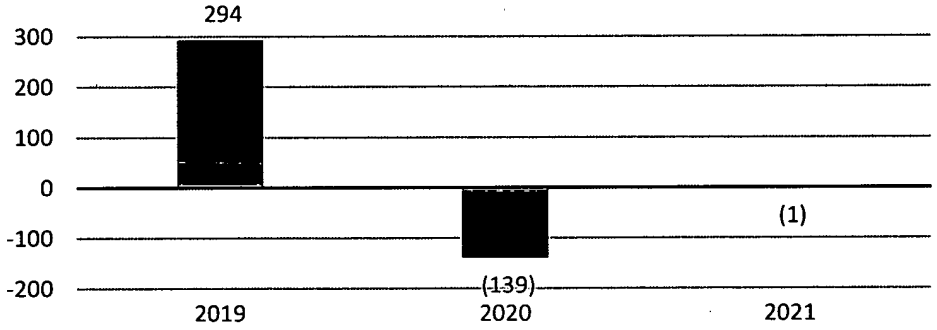
**CASH FLOWS IN THE YEAR ENDED DECEMBER 31, 2021 COMPARED TO 2020**

| | 2021 | 2020 | Change |
|---|---|---|---|
| | | USD thousands | USD thousands |
| **Net cash flows used in operating activities** | (557) | (138,820) | 138,263 |
| **Net cash flows provided by (used in) investing activities** | 7,942 | (96,990) | 104,932 |
| **Net cash flows provided by financing activities** | 15,170 | 73,201 | (58,031) |
| **Impact of changes in exchange rates on cash balances held in foreign currency** | (280) | 1,600 | (1,880) |
| **Increase (decrease) in cash and cash equivalents** | 22,275 | (161,009) | 183,284 |

### Cash flows from operating activities

In 2021, the Company had a negligible negative cash flow from operating activities compared to a negative cash flow of approx. USD 139 million in 2020. The improvement in cash flow is comprised mainly of the decrease in the pre-tax loss in the reporting period compared to the corresponding period last year in the amount of approx. USD 138 million (see above regarding the explanation of the business results), from the receipt of funding received from the State by prepayment for the flights of personnel in the aviation security system, which is partially offset by deposits to the trustee for an employee dismissal program in the net amount of approx. USD 172 million (see Note 1B to the financial statements). On the other hand, last year funds were released to the Company due to the surplus in the compensation funds in the amount of approx. USD 97 million and the Company also had a negative cash flow of approx. USD 91 million from an ineffective jet fuel hedge. It should be noted that in 2021, the cash flow was negatively affected due to customer refunds and past payments to suppliers in the cumulative amount of approx. USD 161 million.

## DEVELOPMENT OF CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES FOR THE YEARS 2019-2021 (USD MILLIONS)




### Cash flows for investing activities

In 2021, the Company had a net cash flow of approx. USD 8 million from investing activities, mainly resulting from the release of deposits provided by the Company as collateral in respect of derivatives in the amount of approx. USD 26 million, from the proceeds of a transaction for the sale and leaseback attributed to the residual value in the amount of approx. USD 2 million. On the other hand, the investment in fixed and intangible assets amounted to approx. USD 20 million.

In 2020, the Company used approx. USD 97 million, net, for investing activities. The investment in fixed assets and intangible assets amounted to approx. USD 118 million, mainly in respect of the payment for the acquisition of a 787-8 aircraft owned by the Company, which was paid just prior to the crisis during the first quarter. A change in deposits in the amount of approx. USD 17 million, mainly due to deposits provided as collateral for interest rate and jet fuel hedging transactions, due to the sharp decline in interest rates and commodity prices in the markets resulting from the economic consequences of the crisis, which led to a sharp increase in the liability value of the Company's derivatives for the hedging of its market risks. On the other hand, the Company had cash flows in the amount of approx. USD 23 million from the proceeds from the sale of engines and spare parts and an additional amount of approx. USD 15 million in consideration for the sale of Maman shares.

### Cash flows from financing activities

In 2021, the Company had a net cash flow of approx. USD 15 million from financing activities. During this period, the Company received consideration from the issuance of options in the amount of approx. USD 75 million and from the exercise of options for shares in the amount of approx. USD 9 million. In addition, the Company received a loan in the amount of approx. USD 50 million from the Company's controlling shareholder and a loan in the amount of USD 44.5 million from banking corporations, as well as the amount of approx. USD 3 million from a sale and leaseback transaction, which is not attributed to the residual value and consideration from the issuance of bonds to the State (the liability component as detailed in Note 14.H to the financial statements) in the amount of approx. USD 5 million.

On the other hand, the Company repaid loans in the amount of approx. USD 107 million, a short-term loan from a controlling shareholder in the amount of approx. USD 10 million and lease liabilities in the amount of approx. USD 53 million.

In 2020, the Company had a cash flow of approx. USD 73 million, net, for financing activities. During this period, the Company received proceeds from the issue of shares in the amount of approx. USD 146 million (net of issue costs) and took loans in the amount of approx. USD 121 million, mainly as financing for the third 787-8 aircraft owned by the Company during the first quarter and a bridging loan from a controlling shareholder in the amount of USD 10 million. On the other hand, the Company repaid loans in the amount of approx. USD 157 million, of which approx. USD 31 million was a repayment of a loan that was used to pay advances by obtaining a long-term loan for the financing of the 787-8 aircraft, which was received during the first quarter, as stated. In addition, the Company paid current maturities of lease liabilities in the amount of approx. USD 45 million.

## A6. THE COMPANY'S FINANCIAL POSITION, CASH BALANCES AND WORKING CAPITAL

| | December 31, 2021 | December 31, 2020 | | December 31, 2021 | December 31, 2020 |
|---|---|---|---|---|---|
| | USD thousands | | | USD thousands | |
| **Current assets** | 252,738 | 185,657 | **Current liabilities** | 1,939,099 | 1,975,335 |
| **Non-current assets** | 2,579,488 | 2,821,105 | **Non-Current Liabilities** | 1,441,906 | 1,287,523 |
| | | | **Equity** | (548,779) | (256,097) |
| **Total** | **2,832,226** | **3,006,761** | **Total** | **2,832,226** | **3,006,761** |

The following are the main changes in the asset, liability and equity items as of December 31, 2021 compared to December 31, 2020

**Current assets**

The Company's current assets as of December 31, 2021 amounted to approx. USD 253 million, an increase of approx. USD 67 million compared to the balance as of December 31, 2020. The increase was mainly due to an increase in the trade receivable balance as a result of an increase in the Company's volume of sales, which includes a deposit that serves as collateral for credit card receipts in the United States in the amount of approx. USD 35 million, among other things in respect of future periods with the recovery of activity during the reporting period, and from an increase in the balance of cash and cash equivalents.

**Current liabilities**

The Company's current liabilities as of December 31, 2021 amounted to approx. USD 1,939 million, a decrease of approx. USD 36 million compared to the balance as of December 31, 2020. The decrease is mainly due to a decrease in the balance of employee benefit obligations, mainly due to the payment of amounts to the trustee for liabilities in respect of the cost of the dismissal, as stated in Note 1.B to the financial statements and a decrease in liabilities in respect of derivative financial instruments due to an increase in jet fuel prices, a decrease in the balances of trade payables and a decrease in current maturities of long-term loans, mainly due to current repayments. On the other hand, there was an increase in the 'current maturities' item for leases, mainly due to the deferral of lease payments, and in the balance of payables.

It should be noted that the balance of long-term loans from banking corporations in the amount of approx. USD 936 million as of December 31, 2021 was classified to current liabilities. According to the loan agreements signed by the Company, a significant deterioration in the Company's business is a reason for lenders to demand immediate repayment of the loan. In view of the above, according to the accounting standard, the Company is required to classify the entire balance of the debt as a current liability, even though it has complied with the payments as required.

**Working capital**

As of December 31, 2021, the Company has a working capital deficit of approx. USD 1,686 million compared to a deficit of approx. USD 1,790 million as of December 31, 2020. In addition to the above regarding the classification of short-term loans and the balance in respect of the State financing (in the 'deferred revenue' item), the current liabilities as of December 31, 2021 also include an amount of approx. USD 52 million for a liability to employees for vacation, which is expected to be paid to employees upon retirement but is classified as a short-term liability in accordance with accounting principles. In addition, the current liabilities include a loan in the amount of USD 31 million for the financing of advances for a Series 787-8 aircraft, which will be repaid through long-term financing that the Company is acting to receive upon receipt of the aircraft. It should be noted that an amount of approx. USD 228 million constitutes deferred revenue from the sale of airline tickets, which in the normal course of the Company's business is not repaid in cash but through the provision of future flight services. The Company's current ratio as of December 31, 2021 increased to approx. 13.0%, compared with approx. 9.4% as of December 31, 2020.

**Non-current assets**

Non-current assets as of December 31, 2021, amounted to approx. USD 2,579 million, a decrease of approx. USD 242 million compared to their balance as of December 31, 2020, due to a decrease in the depreciated cost of fixed assets and in the right-of-use for leased assets, mainly due to current depreciation and the depreciation to realizable value as a result of retiring aircraft from service, and a decrease in long-term deposits as a result of deposits that were provided as collateral for interest rate hedging transactions and were released in view of the decrease in the negative fair value of the hedging instruments.

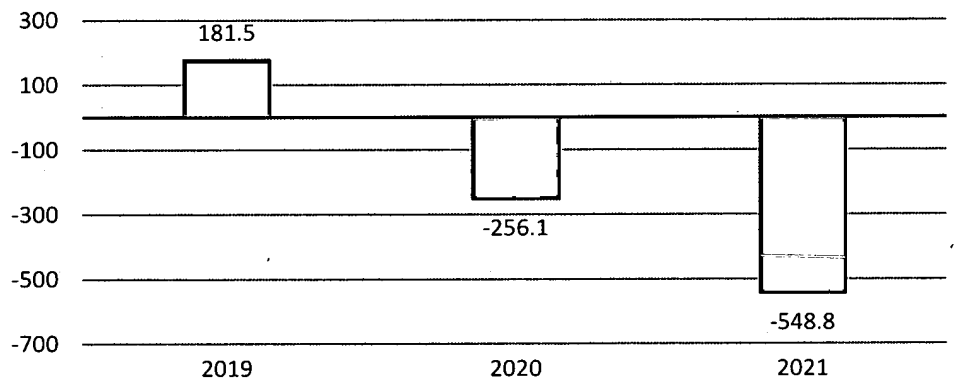
**Non-current liabilities**

The Company's non-current liabilities as of December 31, 2021, amounted to approx. USD 1,442 million, an increase of approx. USD 154 million compared to their balance as of December 31, 2020, mainly due to an increase in deferred revenue in respect of the agreement with the State for the pre-financing of flight tickets for the aviation security system personnel, as explained in Note 13.A to the financial statements, which was partially offset by a decrease in long-term lease liabilities and financial instruments for hedging interest rates.

**Equity**

The capital deficit as of December 31, 2021 amounted to approx. USD 549 million. The increase in the amount of USD 302 million in the deficit was affected by the loss for 2021 in the amount of approx. USD 422 million and on the other hand, it was positively affected by the issuance and exercise of options in the total amount of approx. USD 85 million, and by the decrease of approx. USD 35 million in the negative balance of the capital reserves due to a decrease in the negative fair value of the interest rate and jet fuel hedging transactions.

EQUITY AS OF DECEMBER 31 (USD MILLIONS)




## The Company's loans and significant credit facilities

For information regarding the Company's loans, see Note 14 to the financial statements.

# B. EXPOSURE AND MANAGEMENT OF MARKET RISKS

The following is information regarding the market risks to which the Company is exposed and their management, including the use of hedging transactions. The Company implements hedge accounting and designates hedging transactions as hedging instruments. Regarding the accounting policy in this context and regarding the Company's policy in managing market risks, those responsible for their management, the means of supervision and implementation of the policy, see Note 19 to the financial statements.

## Exposure to changes in jet fuel prices

In general, the jet fuel expenses constitute a key component of the Company's operating expenses and affect the Company's profitability. The Company is taking protective measures to reduce exposure.

As of December 31, 2021, the Company had a number of engagements, for the purpose of hedging fuel prices, which cover approx. 21% of the planned consumption for the next 3 months, according to the Company's forecast in relation to the extent of the activity as it was on that date. For the effect of the transactions on profit or loss, see Note 19 to the financial statements. The net fair value of the total jet fuel hedging instruments as of December 31, 2021 is a positive amount of approx. USD 3.1 million.

The following table presents the sensitivity of the jet fuel expenses over a period of the next 12 months (close to the date of publication of the financial statements), in relation to future market prices, expected according to the known curve close to the date of publication of the report, depending on the expected level of activity and as estimated by the Company (under the assumption that all other variables, including the consumption quantity and suppliers' margins, will remain unchanged with respect to the reporting year). It should be noted that due to the relatively low amount of hedging for 2022 in accordance with the state of hedging instruments as of the date of publication of the financial statements, the hedging effect is not expected to be significant.

| Change in the Average Market Price in the next 12 Months in relation to the Price close to the Date of Publication of the Report (284 cents/gallon) | Extent of the Effect on Expenses (USD millions) |
|---|---|
| **50%** | 256 |
| **25%** | 128 |
| **-25%** | -128 |
| **-50%** | -256 |

The rates of change in the market price in the table above were in accordance with the maximum rate of change in jet fuel prices during the period of the Corona crisis.

## Exposure to a decrease in aircraft price lists in relation to long-term loans

According to the provisions of some of the agreements for loans taken by the Company from Israeli banks in connection with the purchase of aircraft (it should be noted that these loans are not "reportable credit"), the Company is required to meet the minimum ratio between the market value of the aircraft and the balance of the loans, which are secured by those aircraft (LTV). For information, see Note 14 to the financial statements.

## Exposure to changes in the interest rate

Most of the Company's loans bear interest based on the USD Libor interest rate and the interest on some of the loans is hedged through derivatives that are also based on the USD Libor interest rate. In the middle of 2023, the use of the USD Libor interest rate will cease worldwide and new interest rates will begin to be used. At this stage, the Company is unable to assess the effect of the cessation of the use of the Libor interest rate and whether the effect will be significant or not, since the Company has not yet decided with the lenders what the interest rate mechanism will be in the format that will replace the Libor interest rate as aforesaid. See also Note 19.F(2) to the financial statements.

Close to the date of publication of the report, approx. 26% of the balance of loans received by the Company are at variable interest rates and approx. 74% of the balance of loans are at fixed interest rates or hedged for a period of up to approx. 9 years.

The following table presents the sensitivity of interest expenses on the balance of loans as of the reporting date, over a period of the next 12 months (close to the date of publication of the financial statements), including the effect of the Company's measures regarding interest rate risk management.

| Change in the Average Libor Interest Rate in the next 12 Months in relation to the Libor Interest Rate close to the Date of Publication of the Report (0.46%) | The Average Hedging Rate and/or the Credit rate at Fixed Interest from the Projected Exposure for the next 12 Months | Extent of the Effect on Expenses in the next 12 Months After the Hedging Effect (USD millions) |
|---|---|---|
| **50%** | 74% | 1.5 |
| **15%** | | 0.4 |
| **-15%** | | -0.4 |
| **-50%** | | -1.5 |

## Exposure in respect of exchange rates

**Exposure in respect of current expenses and payments**

The majority of the Company's revenues and expenses are in USD, which is the Company's functional and presentation currency. The Company has expenses in NIS, mainly salary expenses and payments to local suppliers in Israel. Therefore, a change in the NIS exchange rate against the USD affects the USD value of expenses in NIS.

The following table presents the sensitivity of NIS expenses over the next 12 months (close to the date of publication of the financial statements), in relation to future market prices expected as of this date, depending on the expected level of activity and the Company's estimates (under the assumption that all other variables, including the amount of NIS expenses, will remain unchanged from expectations in relation to the reporting year).

| Change in the Average Exchange Rate in the next 12 months in relation to the Exchange Rate close to the Date of Publication of the Report (NIS 3.219 per USD spot rate) | The Average Hedging Rate from the Projected Exposure for the next 12 Months | Change in the USD Value of NIS Expenses after the Hedging Effect (USD millions) |
|---|---|---|
| **10%** | 14% | -33 |
| **-10%** | | 40 |

**Exposure in respect of balance sheet balances and future payments**

The Company has financial liabilities in a non-USD currency that expose the Company to fluctuations in exchange rates, the main ones being as follows (in USD millions):

| | NIS | JPY | EUR | GBP |
|---|---|---|---|---|
| Financial working capital, net | 30.9 | - | (3.3) | - |
| Lease liabilities | 19.4 | - | - | - |
| Loans (not hedged, see below regarding the hedging instrument) | - | 58.9 | - | - |
| Liability in respect of employee benefits | 156.1 | - | - | 4.4 |
| **Total liabilities in USD** | **206.3** | **58.9** | **(3.3)** | **4.4** |
| **Spot exchange rate as of December 31, 2021 per USD 1** | 3.11 | 115.12 | 0.88 | 0.74 |
| **Effect of a 10% decrease/increase in the exchange rate on results** | **20.6** | **5.9** | **(0.3)** | **0.4** |

During 2019 and the beginning of 2020, the Company took a number of loans in the JOLCO format, in which some components are linked to the JPY in a total amount equal to approx. USD 100 million. These are components that constitute balloon loans for a period of 10 years. The Company hedged part of the exposure to the USD/JPY exchange rate through a forward transaction. As of the date of the financial statements, the fair value of this hedging transaction is approx. USD 8.1 million to the Company's debt. For more information on the Company's exposure to changes in the exchange rate of the JPY against the USD, see Note 19 to the financial statements.

# C. ASPECTS OF CORPORATE RESPONSIBILITY AND CORPORATE GOVERNANCE

## C1. DONATIONS AND ASSISTANCE TO THE COMMUNITY

As part of its activities, in 2021 the Company donated cash and cash equivalents in the amount of approx. USD 55 thousand. The Company maintained its status in the Maala rankings for 2019 in Platinum Plus status.

## C2. DIRECTORS WITH ACCOUNTING AND FINANCIAL EXPERTISE

For information regarding the experience and education of the directors whom the Board of Directors considered as having accounting and financial expertise in the reporting year, see Regulation 26 in Part D of this periodic report.

## C3. DISCLOSURE REGARDING THE INTERNAL AUDITOR IN A REPORTING CORPORATION

**1.** Details of the internal auditor and compliance with conditions

1.1. Name of the Auditor: Moshe Cohen

1.2. Beginning of term of office: August 1, 2021. Mr. Gil Bar served as Internal Auditor from January 1, 2021 to March 31, 2021. Ms. Sivan Sigman from the Company's Audit Team served as Acting Internal Auditor from April 1 to June 6, 2021, and Ms. Gal Sharir Ben Ari served as Acting Internal Auditor from July 4, 2021 to July 31, 2021.

1.3. His qualifications for the position: Accountant, BA in Economics and Accounting, Tel Aviv University. He has 40 years of experience in internal auditing, auditing of financial statements, risk management and consulting.
Serves as an internal auditor in public companies and various organizations, managing partner in the firm of Chaikin, Cohen, Rubin & Co., Certified Public Accountants.
The Internal Auditor meets all the compliance requirements set forth in Section 3(a) of the Internal Audit Law, 1992.
The Internal Auditor is in compliance with the provisions of Section 146(b) of the Companies Law, 1999 and the provisions of Section 8 of the Internal Audit Law, 1992.

1.4. In the reporting year, the Internal auditor does not have holdings in the Company's securities or holdings in another entity related thereto.

1.5. As of the date of his appointment, the Internal Auditor does not have nor did he have any business relations with the audited corporation or with an entity related thereto, other than being the Internal Auditor of subsidiaries of the Company.

1.6. The Internal Auditor is outsourced by the Company.

**2. Manner of appointment of the Internal Auditor**

2.1. The appointment of the Internal Auditor was approved and recommended by the Audit Committee at its meeting on July 15, 2021 and by the Company's Board of Directors at its meeting on July 28, 2021 after considering the Auditor's education, qualifications and experience in internal auditing and risk management in corporations of significant scale.

2.2. Obligations were imposed on the Internal auditor and authorizations were granted in accordance with the Company's internal audit procedure, the provisions of which are based on the laws of the State of Israel. In this context, the Internal Auditor was

required to propose a work plan, carry out audits in the Company in accordance with the plan and distribute written reports that include findings, conclusions and recommendations.

**3. The Internal auditor's superior**

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

**4. Work plan**

4.1. The internal auditor's work plan is annual.

4.2. The internal auditor's work plan is determined based on the following considerations:

4.2.1. The risk inherent in the issue on the Company's activities and profitability.

4.2.2. The impact of the issue on the safety and security of passengers, employees and aircraft, the Company's profitability, passenger service and regulation.

4.2.3. Maintenance of appropriate, applicable and efficient controls in the audited area.

4.2.4. Proposals of VPs and department heads.

4.2.5. Findings of previous audits and the pace of implementation of recommendations.

4.2.6. The need for follow-up for a proper audit procedure.

4.3. The chairman of the Company's Board of Directors, the members of the Audit and Remuneration Committee and the Company CEO are involved in determining the work plan.

4.4. The work plan proposal is received annually by the Chairman of the Board, members of the Board of Directors' Audit and Remuneration Committee and the Company CEO. All approve the proposal in accordance with Section 149 of the Companies Law, 1999.

4.5. As described in this report, the outbreak of the Corona virus (COVID-19) has had a significant adverse effect on the aviation and tourism industry and on airlines in Israel and around the world, including the Company. The effects of the epidemic were reflected, among other things, in a significant decrease in the Company's activity and forced the Company to operate in a very limited format. In view of the Company's status in the reporting year and until a return to full activity, the Audit and Remuneration Committee instructed the audit to adjust the audit resources and work plan to the scope, nature of activity and the Company's status, with a focus on accompanying audit tasks and ad hoc inspections on subjects related to safety, risk management, payment to suppliers, return to a routine, the dismissal procedure, etc.

4.6. The Internal Auditor has the discretion to deviate from the work plan.

4.7. The Company's Auditor is present at the Board discussions in which significant transactions are approved.

**5. Audit abroad or of investee corporations**

The Company Auditor also serves as the Internal Auditor of all the active consolidated companies and therefore his work plan takes these companies into account. The Internal Auditor's work plan also includes the conducting of examinations of the Company's activities abroad.

**6. Treatment of complaints regarding deficiencies in the management of the Company's business**

The Company's Auditor has been appointed to coordinate and present to the Audit and Remuneration Committee the manner in which the Company's employees' complaints regarding deficiencies in the management of its business are handled. In this context,

an orderly mechanism has been established in the Company to deal with these issues. The issue is regularly examined and audited.

**7. Scope of employment**

7.1. The Internal Auditor is employed through outsourcing and is in charge of five Internal Auditors, two of whom are full-time employees of the Company. In 2021, the internal audit work plan was adjusted in view of the effects on the activity and the state of the Company and therefore, there was a significant decrease in the amount of audit resources.

7.2. In 2021, approx. 2,741 hours of audit work were performed in the Company and its subsidiaries in Israel, as detailed below:

| Work Hours for the Company's Activity in Israel | Work Hours for the Company's Activity Abroad | Work Hours for Investee Corporations | Total |
|---|---|---|---|
| 2,704 | --- | 37 | 2,741 |

**8. Performing the audit**

8.1. The Company's Internal Auditor performs his work in accordance with the Companies Law, 1999, in accordance with the Internal Audit Law, 1992 and in accordance with generally accepted professional standards.

8.2. The Chairman of the Board of Directors and the Chairman of the Audit and Remuneration Committee hold a monthly discussion with the Internal Auditor regarding his work and regarding the professional standards according to which the Internal Auditor works.

8.3. The Audit and Remuneration Committee holds meetings at which it discusses the work of the Internal Auditor and the audit standards.

8.4. Prior to approving the proposed annual audit plan, the Chairman of the Board and the Audit and Remuneration Committee discuss the standards according to which the proposed work plan was formulated with the Internal auditor, after which the Audit and Remuneration Committee discusses the proposed annual audit plan and the standards according to which the proposal was formulated, and approves the plan.

8.5. In addition, in the reporting year, a discussion was held in the Audit and Remuneration Committee, in the presence of the Internal auditor, and without the presence of Company officers who are not members of the committee, to examine deficiencies in the Corporation's business management.

**9. Access to information**

The Internal Auditor has free, continuous and unmediated access to any document and information held by the Company and its subsidiaries, in Israel and abroad, or held by one of its employees, as well as access to any standard or computerized database, any automated database and any data processing systems in the Company, including financial data, as stated in Section 9 of the Internal Audit Law, 1992.

**10. Report of the Internal Auditor**

10.1. The Internal Auditor's reports are submitted in writing.

10.2. In 2021, the Internal Auditors completed 8 audit reports. The audit reports were submitted to the Chairman of the Board of Directors, to the members of the Board of Directors' Audit and Remuneration Committee and to the Company CEO. In addition, the Internal Auditor conducted a number of special examinations and accompanying

audits, the results of which were regularly reported to the Audit and Remuneration Committee and to the Chairman of the Board.

10.3. In 2021, the Audit and Remuneration Committee convened 24 times to discuss the Internal Auditor's reports, on the following dates: 11.1, 26.1, 4.2, 14.2, 4.3, 21.3, 12.4, 18.5, 3.6, 4.7, 7.7, 15.7, 26.7, 4.8, 9.8, 15.8, 24.8, 12.9, 29.9, 18.10, 14.11, 21.11, 19.12, 26.12.

**11. The Board of Director's assessment of the Internal Auditor's activities**

The Board of Directors believes that the scope, nature and continuity of the Internal Auditor's activities and work plan are reasonable in the circumstances, and have the capacity to fulfill the Corporation's internal audit objectives, as they relate to all significant and core activities of the Company.

**12. Remuneration**

12.1. The total remuneration for 2021 (as of August 1, 2021) for Moshe Cohen and his staff is NIS 229 thousand. It will be clarified that this amount does not include remuneration paid to the previous internal auditor and the deputies who served in the position until August 1, 2021 as specified above.

12.2. The Company's Board of Directors believes that the remuneration amount and its components given to the Internal Auditor do not impair the Internal Auditor's ability to exercise independent discretion in performing his duties.

# C4. DISCLOSURE REGARDING THE FEES OF THE INDEPENDENT AUDITOR

**THE FOLLOWING ARE THE COMPANY'S FEE EXPENSES TO THE ACCOUNTING FIRM BRIGHTMAN ALMAGOR ZOHAR & CO. IN RESPECT OF AUDITING AND TAX SERVICES AND ADDITIONAL SERVICES PROVIDED BY THEM**

| | Auditing Services and Audit-Related Services | Additional Services | Total |
|---|---|---|---|
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| **2021** | 550 | 71 | 621 |
| **2020** | 394 | 168 | 562 |

The fees were approved by the Company's Board of Directors and are reasonable and acceptable according to the nature of the Company and the scope of its activities.

# C5. REMUNERATION FOR INTERESTED PARTIES AND SENIOR OFFICIALS

Regarding the remuneration for interested parties and senior officials, see Note 22 to the financial statements regarding transactions with interested parties and related parties and Regulation 21 in the chapter "Additional Information regarding the Corporation".
Regarding the remuneration policy of the Company's officers for the years 2020-2022 (the "Remuneration Policy"), see the Revised Meeting Summons Report dated October 24, 2019 (Ref: 2019-01-090309) which is included herein by way of reference and the amendment to the remuneration policy as it appears in the Revised Meeting Summons Report, which was published on August 23, 2020 (Ref: 2020-01-082948).

As part of the remuneration policy, it was determined that part of the annual bonus would be paid subject to a long-term deferred target being met. In view of the cross-organizational agreement signed between the Company and the New Histadrut General Workers' Union, which is in effect until December 31, 2025, under which the Company undertook, among other things, that the Company's officers will not be given profit-based salary increases or new salary increases and new grants and/or bonuses, the Audit and Remuneration Committee and the Company's Board of Directors determined, on November 21, 2021 and November 23, 2021, respectively, that it is irrelevant to determine a new determining period and a new Company target as required by the remuneration policy and accordingly decided not to determine a new determining period and Company target for a deferred grant.

# C6. INTERNAL ENFORCEMENT PLANS

**Internal enforcement plan regarding securities law and corporate law**
In 2011, the Company's Board of Directors, following the approval by the Corporate Governance Committee, approved the main points of the internal enforcement plan regarding securities law and corporate law (the "Internal Enforcement Plan").
In accordance with the recommendation of the Corporate Governance Committee, the Company's Board of Directors appointed the Company's Legal Adviser as the Supervisor of Internal Enforcement in this area (the "Supervisor").
The internal enforcement plan expresses the Company's recognition of the importance of compliance with the law by the Company's employees, managers, members of its Board of Directors and relevant service providers and coordinates the Company's policy regarding the prevention and treatment of violations, including policies for assessing the damage of violations of the law and preventing their recurrence.
The purpose of the Internal Enforcement Plan is to assimilate and enforce norms of law enforcement, ethical principles and other rules of conduct among the Company, its officers and employees, thereby ensuring the compliance of the Company and its individuals with the provisions of securities law.
The enforcement plan includes measures for the internal identification of potential violations and failures, whose function is, among other things, to identify and correct failures, streamline reporting processes, identify and deal with conflict of interest cases, prevent leakage of inside information outside the Company and prevent prohibited influence on the trading in the Company's shares. It should be clarified that an effective internal enforcement plan may constitute a tool in the hands of the CEO and the Board of Directors as part of the performance of their supervisory duty and may also be a credit to the Company in the event of any violation of securities law.

The Internal Enforcement Plan adopted by the Company includes an outline for the operation of the Company's internal enforcement system and key procedures, including: the Board of Directors' work procedures; the procedure for defining roles and authorities of the Audit and Remuneration Committee; the procedure for transactions with related parties; the conflict of interest procedure for directors; the procedure for remuneration of officers; reporting procedure (non-financial); inside information procedure; the procedure for providing information to the media and the capital market, procedure for considering enforcement considerations when promoting employees and managers, procedure for considering enforcement considerations in a remuneration plan, and the procedure for training members of the Board of Directors.
In the Enforcement Supervisor's Report, the Supervisor will provide the members of the Board of Directors with a description of the actions taken during the reporting period in the implementation and assimilation of the enforcement plan, a review of compliance events and measures taken to deal with such incidents and prevent the recurrence of similar cases in the future, as well as a file of updates regarding legislative amendments, Securities Authority guidelines and significant rulings handed down in legal proceedings regarding securities law and corporate law. In April 2021, the work plan for 2021 was approved. It should be noted that in the context of the Corona crisis, the work plan was adjusted for the scope of the Company's activities.

**Internal enforcement plan regarding competition law**
In 2014, the Company's Board of Directors approved an Internal Enforcement Plan regarding competition law, which includes an outline for the operation of the Company's internal enforcement system and key procedures in the Company's areas of activity.
In accordance with the recommendation of the Corporate Governance Committee, the Company's Board of Directors appointed the Company's Legal Adviser as the Supervisor of Internal Enforcement in the Company in this area. The implementation and adoption of an effective enforcement plan are intended to contribute to an increase in awareness, among employees and managers, of the requirements of the Economic Competition Law and the Competition Authority's Enforcement Policy and accordingly, to a reduction in exposure to enforcement proceedings and lawsuits against the Company, its employees and managers. In addition, Section 48(a) of the Economic Competition Law, 1988 was amended in the framework of Amendment 21 to the Law, which determined an obligation on an officer in a corporation "to supervise and do everything possible to prevent an offense under this law by the corporation or by one of its employees". A violation of this obligation establishes criminal liability for officers carrying a criminal sanction of up to one year in prison. The novelty in this provision is that criminal liability exists for officers even if no corporation offense has been committed under competition law. According to the amendment, non-compliance with the supervision obligation in itself constitutes the criminal offense. An internal enforcement plan, carried out systematically and effectively by the corporation, may assist officers in fulfilling this obligation. It should be noted that Section 48(b) presumes that the officer's obligation to prevent violations of the provisions of the law has been breached where an offense has been committed by the corporation, unless the officer has proven that he has done all that is possible to fulfill his obligation. The Internal Enforcement Plan will assist the officer even in these situations, as long as he was not involved in committing the offense and did not know of its existence.

In April 2021, the work plan for 2021 was approved in accordance with the Internal Enforcement Plan regarding competition law. It should be noted that in the context of the Corona crisis, the work plan was adjusted for the scope of the Company's activities.

**Internal enforcement plan regarding the prohibition on giving or receiving bribes and the prohibition of corruption**

In 2018, the Company's Board of Directors approved an internal enforcement plan regarding the prohibition on the giving or receiving of bribes and the prohibition of corruption and appointed the Company's VP of Human Resources and Administration as the Supervisor of Enforcement in this area. The enforcement plan reflects the great importance that the Company places on strict compliance with the provisions of the law regarding bribery and corruption offenses.

# D. DISCLOSURE PROVISIONS IN CONNECTION WITH THE CORPORATION'S FINANCIAL REPORTING

## D1. DISCLOSURE REGARDING CRITICAL ACCOUNTING ESTIMATES

The implementation of accounting principles by management when preparing the financial statements sometimes involves assumptions, valuations and various estimates that affect the amounts of assets and liabilities and the business results reported in the financial statements. Some of the assumptions, valuations and estimates are critical to the financial position or results of operations reflected in the Group's financial statements, due to the materiality of the issue, the complexity of the calculations or the feasibility of the materialization of issues that are uncertain. For details of significant accounting estimates used by the Company, see Note 2.C to the financial statements.

## D2. DISCLOSURE REGARDING VALUATIONS –

In 2021, the Company assessed the value in use of its aircraft fleet, on the dates determined below.

For the appraisal as of September 30, 2021, see the quarterly report for September 30, 2021 which was published on November 24, 2021 (Ref: 2021-01-170448), which is included in this report by way of reference.

For the valuation as of March 31, 2021, see the quarterly report for March 31, 2021 which was published on May 20, 2021 (Ref: 2021-01-087495), which is included in this report by way of reference.

## D3. ISSUES TO WHICH THE COMPANY'S AUDITORS DRAW ATTENTION IN THEIR CONCLUSION REGARDING THE FINANCIAL STATEMENTS

1. Regarding the significant doubts regarding the Company's continued existence as a going concern, see Note 1 to the annual financial statements.
2. For information regarding the exposure from class actions against the Company and the Company's exposure to these class actions, see Note 16 to the financial statements.

# E. ADDITIONAL INFORMATION

## DISCLOSURE REGARDING CHANGES IN THE ECONOMIC ENVIRONMENT, MARKET RISKS AND SPECIAL EVENTS

1. The international aviation market is affected by the security situation, political situation, special events, such as the outbreak of epidemics and natural disasters around the world in general and in specific regions in particular, as well as by the economic situation in Israel and around the world. For information regarding the outbreak of the Corona pandemic, the global economic and aviation crisis and their implications for oil prices and interest rates, see Chapter A to this report.
   **The following are the changes that occurred in the jet fuel prices and in the Libor interest rate from the end of the year until close to the date of publication of the financial statements as of December 31, 2021:**
2. As of the reporting date, the market price of the jet fuel (before fees and supplier margins), weighted according to the markets in which the Company purchases the jet fuel, was approx. 207 cents per gallon, while as of close to the date of approval of the report, this price is approx. 284 cents per gallon, an increase of approx. 37%. The sharp changes in price have a significant impact on the Company's financial results.
3. The Company implements hedge accounting and designates hedging transactions as hedging instruments. Regarding the accounting policy on this issue, see Note 19 to the annual financial statements.
4. The framework agreements applicable to hedging transactions stipulate, among other things, the conditions under which the parties will be required to transfer collateral against the hedging transactions. With some of the hedging entities, there is no need to transfer collateral at all, and for some collateral is required (in the form of an interest-bearing monetary deposit) when the negative fair value of the transactions on a particular day exceeds the threshold determined in the agreement.
5. As of the reporting date, the 3-month Libor interest rate was approx. 0.21%, while close to the date of approval of the report, the rate is approx. 0.46%. The significant decrease in the long-term interest rates due to the Corona crisis resulted in the fair value of interest rate hedging transactions carried out by the Company close to the date of publication of the report being approx. USD 1.6 million to the Company's credit. As of this date, the fair value of a USD/JPY hedging transaction is approx. USD 6.8 million to the Company's debt. In view of this, the Company was required to provide collateral against the interest rate hedging transactions and the JPY hedging transaction in a total amount of approx. USD 2.2 million. The increase and decrease of the collateral is carried out on a daily basis according to fluctuations in the fair value of the transactions with each of the hedging entities.

**Amikam Ben-Zvi – Chairman of the Board of Directors**
**March 2, 2022**

**Avigal Soreq - CEO**

## APPENDIX A TO THE REPORT OF THE BOARD OF DIRECTORS ON THE STATE OF THE CORPORATION'S AFFAIRS

THE COMPANY'S SIGNIFICANT LOANS IN THE YEAR ENDED DECEMBER 31, 2021

| | | | | | | Amortization Schedule | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Lender Characteristics** | **Loans for Aircraft** | **Loan Amount (USD thousands)** | **Unsettled Balance (USD thousands)** | **Securities** | **Interest** | **Payment Frequency - Principal and Interest** | **Principal Repayment Amount (USD thousands)** | **Balloon Balance (USD thousands)** | **Loan Commencement Date** | **Loans' Final Repayment Date** |
| **US capital market - guaranteed by EXIM** | 737-900 | 188,894 | 65,922 | 4 737-900 aircraft | Fixed - 2.45%-2.623% | Quarterly | 3,935 | - | Nov. 26, 2013 | Jun. 25, 2026 |
| **Foreign banking institutions(*)** | 787-9 | 135,000 | 86,250 | 787-9 aircraft | Variable Libor + margin - 1.5%-2.5% | Quarterly | 3,250 | - | Mar. 1, 2018 | Mar. 1, 2030 |
| **Foreign banking institution and Japanese investors** | 787-9 | 145,000 | 109,160 | 787-9 aircraft | Variable Libor + margin - 1%-2% | Quarterly | 2,500 | 52,000 | Jun. 27, 2018 | Jun. 30, 2028 |
| **Foreign banking institution - guaranteed by UKEF (*)** | 787-9 | 125,000 | 105,275 | 787-9 aircraft | Variable Libor + margin - 0%-1% | Quarterly | 2,600 | - | Aug. 10, 2018 | August 10, 2030 |
| **Foreign banking institution and Japanese investors** | 787-9 | 149,872 | 127,680 | 787-9 aircraft | Variable Libor + margin - 0.5%-1.5% | Quarterly | 2,556 | 50,530 | Jun. 18, 2019 | Aug. 30, 2029 |
| **Foreign banking institution and Japanese investors** | 787-8 | 132,894 | 116,435 | 787-8 aircraft | Variable Libor + margin - 0%-1% | Quarterly | 2,293 | 44,873 | Nov. 27, 2019 | Oct. 31, 2029 |
| **Foreign banking institution and Japanese investors** | 787-8 | 126,099 | 110,364 | 787-8 aircraft | Variable Libor + margin - 0.5%-1.5% | Quarterly | 2,213 | 40,392 | Dec. 18, 2019 | Dec. 18, 2029 |
| **Foreign banking institution and Japanese investors** | 787-8 | 132,650 | 118,097 | 787-8 aircraft | Variable Libor + margin - 0%-1% | Quarterly | 2,305 | 44,615 | Feb. 19, 2020 | Jan. 31, 2030 |

* Regarding agreements with the lender for the deferral of payments, see Note 14.D.(3) to the financial statements.

# Chapter C

# Consolidated Financial Statements

---

El Al Israel Airlines Ltd.

2021 Periodic Report

# El Al Israel Airlines Ltd.

## Consolidated Financial Statements for Year 2021

## Table of Contents


| | Page |
|---|---|
| **Independent Auditor's reports** | C-1 - C-4 |
| **Financial statements:** | |
| Consolidated Statements of Financial Position | C-5 - C-6 |
| Consolidated Statements of Profit and Loss | C-7 |
| Consolidated Statements of Comprehensive Income | C-8 |
| Consolidated Statements of Changes to Equity | C-9 - C-11 |
| Consolidated Statements of Cash Flows | C-12 - C-13 |
| Notes to the consolidated financial statements | C-14 - C-116 |

Deloitte.

## Independent Auditors' Report to the Shareholders of

## El Al Israel Airlines Ltd.

## Regarding 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 components of internal control over financial reporting of **El Al Israel Airlines Ltd.** and subsidiaries (hereinafter together: the "Company") as of December 31, 2021. Those components of internal control were determined as explained in the following paragraph. The Company's Board of Directors and Management are responsible for maintaining effective internal controls over financial reporting, and for evaluating the effectiveness of the components of internal controls over financial reporting attached to periodic report as of the above date. Our responsibility is to express an opinion on the Company's components of internal control over financial reporting, based on our audit.

The components of internal control over financial reporting that were audited were determined pursuant to Audit Standard (Israel) 911 of the Institute of Certified Public Accountants in Israel "Audit Components of Internal Control Over Financial Statements", thereto (hereinafter: "Audit Standard (Israel) 911"). These components are: (1) Enterprise-level controls, including controls over the financial closing and reporting process and general information technology controls; (2) Controls over passenger revenues from sales of flight tickets; (3) Controls over the Matmid frequent flyer club; (4) Controls over fixed assets – airplanes, engines and spare parts; (5) Controls over payroll expenses in Israel; (6) Controls over employee benefits in Israel; (7) Controls over cargo revenue. All components of internal control exclude subsidiaries (hereinafter: "the Audited Components of Control").

We conducted our audit in accordance with Audit Standard (Israel) 911. The Standard requires that we plan and perform the audit with the purpose of identifying the Audited Components of Control, and to obtain reasonable assurance as to whether those Audited Components of control were maintained effectively in all material respects. Our audit included obtaining an understanding regarding internal control over financial reporting, identification of the Audited Components of Control, evaluation of the risk that a material weakness exists in the Audited Components of Control, and examination and evaluation of the effectiveness of the planning and operation of such components of control, based on the estimated risk. Our audit regarding such Audited Components of control also included the performance of other such procedures that we considered necessary under the circumstances. Our audit only referred to the Audited Components of Control, as opposed to internal control over all of the material processes in connection with the financial reporting, and therefore our opinion refers only to the Audited Components of Control. In addition, our audit did not refer to the mutual effect between the Audited Components of Control and those that are not audited, and therefore, our opinion does not take into consideration such possible effects. We believe that our audit provides a reasonable basis for our opinion in the context described above.

Because of inherent limitations, internal control over financial reporting in general, and components thereof in particular, may not prevent or detect misstatements. Also, projection based on the present evaluation of effectiveness are subject to the risk that controls may become inadequate because of changes in conditions, or that the degree of compliance with the policies or procedures may deteriorate.

Deloitte.

In our opinion, based on our audit, the Company effectively maintained the Audited Components of Control in all material respects, as of December 31, 2021.

We also have audited, in accordance with generally accepted auditing standards in Israel, the Consolidated financial statements of the Company as of December 31, 2021 and 2020 and for each of the three years in the period ending December 31, 2021 and our report as of March 2, 2022, expressed an unqualified opinion on those Financial Statements based on our audit and the reports of other auditors, as well as drawing attention to the significant doubts regarding the continued existence of the Company as a going concern and the Company's exposure to the approval of class actions against the Company and the Company's exposure to these class actions.

**Brightman Almagor Zohar & Co.**

**Certified Public Accountants**

**A Firm in the Deloitte Global Network**

**Tel Aviv, March 02, 2022**

**Tel Aviv - Main Office**
1 Azrieli Center Tel Aviv, 6701101 P.O.B. 16593 Tel Aviv, 6116402 | Tel: +972 (3) 608 5555 | info@deloitte.co.il

**Jerusalem**
3 Kiryat Ha'Mada
Har Hotzvim Tower
Jerusalem, 914510
D. BOX 45396

Tel: +972 (2) 501 8888
Fax: +972 (2) 537 4173
info-jer@deloitte.co.il

**Haifa**
5 Ma'aleh Hashichrur
P.O.B. 5648
Haifa, 3105502

Tel: +972 (4) 860 7333
Fax: +972 (4) 867 2528
info-haifa@deloitte.co.il

**Eilat**
The City Center
P.O.B. 583
Eilat, 8810402

Tel: +972 (8) 637 5676
Fax: +972 (8) 637 1628
info-eilat@deloitte.co.il

**Nazareth**
9 Marj Ibn Amer St.
Nazareth, 16100

Tel: +972 (73) 399 4455
Fax: +972 (73) 399 4455
info-nazareth@deloitte.co.il

Deloitte.

## Auditors' Report to the Shareholders of

## El Al Israel Airlines Ltd.

We have audited the accompanying consolidated statements of financial position of **El Al Israel Airlines Ltd.** (hereinafter: "the Company") as of December 31, 2021 and 2020 and the consolidated statements of income, statements of comprehensive income, statements of changes in capital deficit and statements of cash flow for each of the three years in the period ended December 31, 2021. These financial statements are the responsibility of the Company's Board of Directors and Management. Our responsibility is to express an opinion on these consolidated financial statements based on our audit.

We did not audit the financial statements of consolidated companies whose assets included in consolidation constitute approximately 0.1% and 0.3% of total consolidated assets as of December 31, 2021 and 2020, respectively, and whose revenues included in consolidation constitute approximately 1.4%, 2.7% and 1.1% of total consolidated revenues for the years ended December 31, 2021, 2020 and 2019, respectively. The financial statements of those companies were audited by other auditors, whose reports have been furnished to us, and our opinion, insofar as it relates to amounts included for those companies, is based on the reports of the other auditors.

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

In our opinion, based on our audit and the reports of the other auditors, the consolidated financial statements referred to above present fairly, in all material respects, the consolidated financial position of the Company and its consolidated companies as of December 31, 2021 and 2020, and the results of their operations, changes in equity and cash flows for each of the three years in the period ended on December 31, 2021 in conformity with International Financial Reporting Standards (IFRS) and the Israeli Securities Regulations (Annual Financial Statements) – 2010.

Deloitte.

Without qualifying our opinion, we draw attention to Note 1 to the consolidated financial statements regarding the implications of the spread of the "Corona" Virus (COVID-19), the Company's approach to dealing with the implications as aforesaid and regarding the working capital deficit and the significant losses for the periods ended December 31, 2021 and 2020, due to which the Company has incurred a capital deficit. The Company's approach to dealing with the significant consequences of the virus include, among other things, raising capital, signing of an agreement with the State and other assistance agreements with the State and the controlling shareholder of the Company. The Company is also examining additional financing options, while carrying out other operational and financial measures.

As detailed in the above note, as of the date of approval of the financial statements, despite receiving the funding through the advance payment for the flights of aviation security system personnel and the additional assistance agreements with the State and the controlling shareholder, as detailed above, since the Company's ability to meet all its financial liabilities depends, among other things, on the existence of events that are not fully controlled by the Company and which are uncertain and necessary to enable the Company to deal with the Corona crisis, as of the date of approval of the financial statements there are significant doubts regarding the continued existence of the Company as a going concern. The financial statements did not include adjustments regarding the values of assets and their classification and regarding the values of liabilities which may be necessary if the Company is not able to continue operating as a going concern.

Also, we draw attention to Note 16.B of the financial statements regarding exposure to the approval 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 "An Audit of Components of Internal Control over Financial Reporting", the Company's components of internal control over financial reporting as of December 31, 2021, and our report dated March 2, 2022 included an unqualified opinion on the effective maintenance of those components.

**Brightman Almagor Zohar & Co.**

**Certified Public Accountants**

**A Firm in the Deloitte Global Network**

**Tel Aviv, March 2, 2022**

**Tel Aviv - Main Office**
1 Azrieli Center Tel Aviv, 6701101 P.O.B. 16593 Tel Aviv, 6116402 | Tel: +972 (3) 608 5555 | info@deloitte.co.il

**Jerusalem**
3 Kiryat Ha'Mada
Har Hotzvim Tower
Jerusalem, 914510
D. BOX 45396
Tel: +972 (2) 501 8888
Fax: +972 (2) 537 4173
info-jer@deloitte.co.il

**Haifa**
5 Ma'aleh Hashichrur
P.O.B. 5648
Haifa, 3105502
Tel: +972 (4) 860 7333
Fax: +972 (4) 867 2528
info-haifa@deloitte.co.il

**Eilat**
The City Center
P.O.B. 583
Eilat, 8810402
Tel: +972 (8) 637 5676
Fax: +972 (8) 637 1628
info-eilat@deloitte.co.il

**Nazareth**
9 Marj Ibn Amer St.
Nazareth, 16100
Tel: +972 (73) 399 4455
Fax: +972 (73) 399 4455
info-nazareth@deloitte.co.il

# El Al Israel Airlines Ltd.
## Consolidated Statements of Financial Position

| | Note | As of December 31 2021 | 2020 |
|---|---|---|---|
| **Assets** | | USD thousands | USD thousands |
| **Current assets** | | | |
| Cash and cash equivalents | 3 | 90,526 | 68,251 |
| Short-term deposits | 4 | 20,169 | 25,666 |
| Trade receivables | 5 | 87,753 | 39,678 |
| Accounts receivable and debit balances | 6 | 21,027 | 26,221 |
| Derivative financial instruments | 19 | 250 | - |
| Prepaid expenses | 7 | 17,716 | 13,570 |
| Inventory | 8 | 15,297 | 12,271 |
| **Total current assets** | | 252,738 | 185,657 |
| **Non-current assets** | | | |
| Long-term deposits | 4 | 79,183 | 99,530 |
| Long-term investments | 9 | 3,160 | 3,064 |
| Right-of-use leased assets | 11 | 816,836 | 892,423 |
| Fixed assets and intangible assets | 10 | 1,680,309 | 1,826,088 |
| **Total non-current assets** | | 2,579,488 | 2,821,105 |
| **Total assets** | | 2,832,226 | 3,006,761 |

**The notes constitute an integral part of the Consolidated Financial Statements.**

# El Al Israel Airlines Ltd.
## Consolidated Statements of Financial Position

| Liabilities and equity | Note | As of December 31 2021 USD thousands | 2020 USD thousands |
|---|---|---|---|
| **Current liabilities** | | | |
| Loans from banking corporations and others and short-term credit | 14 | 1,128,534 | 1,191,936 |
| Loans from controlling shareholder* | 14G | 50,000 | 10,000 |
| Current maturities of leases | 11 | 141,161 | 122,306 |
| Trade payables | | 105,023 | 129,104 |
| Accounts payable and credit balances | 12 | 107,944 | 66,577 |
| Uneamed revenue | 13 | 288,961 | 260,870 |
| Provisions | 16 | 13,136 | 14,650 |
| Derivative financial instruments | 19 | 1,203 | 26,911 |
| Employee benefit obligations | 15 | 103,136 | 152,981 |
| **Total current liabilities** | | 1,939,099 | 1,975,335 |
| **Non-current liabilities** | | | |
| Lease liabilities | 11 | 864,885 | 895,573 |
| Bonds | 14H | 4,839 | - |
| Uneamed revenue | 13 | 348,872 | 160,151 |
| Long-term credit balances | 12 | 105,105 | 100,316 |
| Employee benefit obligations | 15 | 100,480 | 92,012 |
| Derivative financial instruments | 19 | 17,725 | 39,230 |
| Deferred tax liability | 17 | - | 241 |
| **Total non-current liabilities** | | 1,441,906 | 1,287,523 |
| **Total liabilities** | | 3,381,005 | 3,262,858 |
| **Capital deficit** | 18 | | |
| Share capital | | 406,186 | 375,141 |
| Premium and capital reserves | | 235,844 | 146,527 |
| Accumulated deficit | | (1,191,519) | (778,554) |
| **Total capital deficit attributed to Company shareholders** | | (549,489) | (256,886) |
| Non-controlling interests | | 710 | 789 |
| **Total capital deficit** | | (548,779) | (256,097) |
| **Total liabilities and equity** | | 2,832,226 | 3,006,761 |

*Reclassified

| Amikam Ben-Zvi – Chairman of the Board of Directors | Avigal Soreq – CEO | Yitzhak Eliav – CFO |
|---|---|---|

**Financial statements date of approval: Ben Gurion Airport, March 2, 2022.**

**The notes constitute an integral part of the Consolidated Financial Statements.**

# El Al Israel Airlines Ltd.
## Consolidated Statements of Profit or Loss

| | Note | For the Year ended December 31 2021 USD thousands | 2020 USD thousands | 2019 USD thousands |
|---|---|---|---|---|
| Operating revenue | 20A | 857,167 | 623,075 | 2,177,997 |
| Operating expenses | 20B | (960,477) | (800,403) | (1,833,604) |
| **Gross profit (loss)** | | (103,310) | (177,327) | 344,392 |
| Sales expenses | 20C | (88,361) | (60,709) | (213,563) |
| General and administrative expenses | 20D | (99,838) | (101,996) | (138,839) |
| Other income (expenses), net | 20E | (28,932) | (24,267) | 12,498 |
| | | (217,131) | (186,973) | (339,903) |
| Profit (loss) from ordinary activities | | (320,441) | (364,300) | 4,489 |
| Financing expenses | 20F | (109,133) | (196,787) | (88,201) |
| Financing income | 20G | 6,404 | 331 | 5,307 |
| Financing expenses, net | | (102,728) | (196,456) | (82,894) |
| Company share in profits (losses) of associates and revaluation of options | | - | (801) | 1,843 |
| Loss before tax | | (423,169) | (561,557) | (76,563) |
| Tax benefit | 17 | 10,125 | 30,520 | 16,961 |
| Net loss for the year | | (413,044) | (531,037) | (59,602) |
| **Loss per ordinary share of NIS 1 PV (in USD):** | | | | |
| Basic and diluted loss per share* | | (2.44) | (5.92) | (0.96) |
| **Weighted average number of shares (in thousands) used in the calculation of loss per share:** | | | | |
| Basic and diluted* | | 168,990 | 89,313 | 61,965 |

* Adjusted retroactively as a result of the consolidation of share capital, see Note 18.A.

**The notes constitute an integral part of the Consolidated Financial Statements.**

# El Al Israel Airlines Ltd.
## Consolidated Statements of Comprehensive Income

| | For the Year ended December 31 | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| **Loss for the year** | (413,044) | (531,037) | (59,602) |
| **Other comprehensive income (loss):** | | | |
| **Amounts that will not be classified in the future to profit or loss:** | | | |
| Profit (loss) in respect of remeasurement of defined benefit plan, net of tax | 287 | 2,922 | (4,603) |
| **Amounts that will be classified in the future to profit or loss:** | | | |
| Exchange rate differences in respect of translation of foreign activities | 3 | (699) | 933 |
| Profit (loss) in respect of cash flow hedging, net of tax | 34,641 | (43,178) | 20,931 |
| Profit in respect of cash flow hedging - time value, net of tax | 238 | 481 | 299 |
| **Other comprehensive income (loss) for the year** | 35,169 | (40,474) | 17,560 |
| **Total comprehensive loss for the year** | (377,875) | (571,511) | (42,042) |

**The notes constitute an integral part of the Consolidated Financial Statements.**

## El Al Israel Airlines Ltd.

### Consolidated Statements of Changes in Equity

| | For the Year ended December 31, 2021 | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Share Capital | Capital Reserve for Issuance of Discounted Shares | Capital Reserve for Issuance of Options | Capital Reserve for Cash Flow Hedging | Capital Reserve for Cash Flow Hedging - Time Value | Capital Reserve for Translation Differences from Foreign Activities | Other Capital Reserves | Balance of loss attributed to Parent Company Shareholders | Non-Controlling Interests | Total |
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| **Balance as of January 1, 2021** | 375,141 | (37,927) | - | (45,681) | (153) | 280 | 230,007 | (778,554) | 789 | (256,097) |
| **Movement in the reporting period:** | | | | | | | | | | |
| Loss for the year | - | - | - | - | - | - | - | (412,965) | (79) | (413,044) |
| Other comprehensive income | - | - | - | 34,641 | 238 | 3 | 287 | - | - | 35,169 |
| **Total comprehensive income (loss) for the year** | - | - | - | 34,641 | 238 | 3 | 287 | (412,965) | (79) | (377,875) |
| Proceeds from issuance of options, net (see Note 1.B) | - | - | 75,611 | - | - | - | - | - | - | 75,611 |
| Exercise of option warrants for shares | 31,044 | (15,612) | (6,121) | - | - | - | - | - | - | 9,311 |
| Loan from controlling shareholder (see Note 22.B) | - | - | - | - | - | - | 270 | - | - | 270 |
| **Total equity as of December 31, 2021** | 406,186 | (53,539) | 69,490 | (11,040) | 85 | 283 | 230,565 | (1,191,519) | 710 | (548,779) |

**The notes constitute an integral part of the Consolidated Financial Statements.**

## El Al Israel Airlines Ltd.

### Consolidated Statements of Changes in Equity (continued)

| | For the Year ended December 31, 2020 | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Share Capital | Share Premium | Capital Reserve for Issuance of Discounted Shares * | Capital Reserve for Cash Flow Hedging | Capital Reserve for Cash Flow Hedging - Time Value | Capital Reserve for Translation Differences from Foreign Activities | Other Capital Reserves* | Balance of loss attributed to Parent Company Shareholders | Non-Controlling Interests | Total |
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| **Balance as of January 1, 2020** | 155,012 | 35,554 | - | (2,502) | (633) | 979 | 226,970 | (247,643) | 915 | 168,652 |
| **Movement in the reporting 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) |
| Issuance of shares, less costs, net of tax (see Note 1.B) | 220,130 | (35,554) | (37,927) | - | - | - | - | - | - | 146,649 |
| 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 | 230,007 | (778,554) | 789 | (256,097) |

*Reclassified

**The notes constitute an integral part of the Consolidated Financial Statements.**

## El Al Israel Airlines Ltd.

### Consolidated Statements of Changes in Equity (continued)

| | For the Year ended December 31, 2019 | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Share Capital | Share Premium | Other Capital Reserves | Capital Reserve for Cash Flow Hedging | Capital Reserve for Cash Flow Hedging - Time Value | Capital Reserve for Translation Differences from Foreign Activities | Capital Reserve for Remeasurements of Net Liability for Defined Benefit | Balance of loss attributed to Company Shareholders | Non-Controlling Interests | Total |
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD 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 of implementation of International Financial Reporting Standard IFRS 16 | - | - | - | - | - | - | - | (18,763) | - | (18,763) |
| Balance as of January 1, 2020 - after the cumulative effect of implementation of International Financial Reporting Standard IFRS 16 | 155,012 | 35,554 | 240,750 | (23,433) | (932) | 46 | (9,177) | (187,983) | 838 | 210,675 |
| **Movement in the reporting period:** | | | | | | | | | | |
| Profit (loss) for the year | - | - | - | - | - | - | - | (59,660) | 77 | (60,787) |
| 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 | (43,227) |
| **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 constitute an integral part of the Consolidated Financial Statements.**

# El Al Israel Airlines Ltd.

## Consolidated Statements of Cash Flows

| | For the Year ended December 31 | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| **Cash flows from (for) operating activities** | | | |
| Loss for the period | (413,044) | (531,037) | (59,601) |
| Adjustments required to present cash flows from operating activities - Appendix A | 412,486 | 392,217 | 353,452 |
| **Cash provided by (used in) operating activities** | (557) | (138,820) | 293,851 |
| **Cash flows from (for) investing activities** | | | |
| Fixed asset purchases (including payment on account of aircraft and general engine overhauls) | (15,231) | (115,251) | (429,234) |
| Proceeds from realization of fixed assets, including from sale and leaseback transaction attributed to the residual value, see Note 10.D | 2,825 | 23,123 | 23,127 |
| Investment in intangible assets | (5,320) | (3,603) | (12,571) |
| Change in deposits | 25,668 | (16,691) | (14,947) |
| Proceeds from sale of Maman | - | 15,432 | - |
| **Cash provided by (used in) investing activities** | 7,942 | (96,990) | (433,625) |
| **Cash flows from financing activities** | | | |
| Proceeds from issuance of shares, net, see Note 1.B | - | 146,331 | - |
| Liability component for the issuance of bonds to the State of Israel, see Note 14.H | 4,789 | - | - |
| Payment in respect of loan raising expenses | (817) | (10,716) | (21,474) |
| Consideration from sale and leaseback transaction not attributed to the residual value, see Note 10.D | 3,013 | - | - |
| Receipt of loans from banking corporations | 44,475 | 132,650 | 563,722 |
| Receipt of loan from controlling shareholder, see Note 14.G | 50,000 | 10,000 | - |
| Repayment of loan from controlling shareholder | (10,000) | - | - |
| Repayment of loans from banking corporations | (107,003) | (157,268) | (280,666) |
| Decrease in short-term credit, net | (456) | (2,356) | (5,299) |
| Repayment of lease liabilities | (53,471) | (45,440) | (81,868) |
| Exercise of options for shares | 9,311 | - | - |
| Proceeds from issuance of option warrants, see Note 1.B | 75,330 | - | - |
| **Cash provided by financing activities** | 15,170 | 73,201 | 174,415 |
| **Impact of changes in exchange rates on cash balances held in foreign currency** | (280) | 1,600 | 1,522 |
| **Increase (decrease) in cash and cash equivalents** | 22,275 | (161,009) | 36,163 |
| **Cash and cash equivalents at beginning of the year** | 68,251 | 229,260 | 193,097 |
| **Cash and cash equivalents at end of the year** | 90,526 | 68,251 | 229,260 |

**The notes constitute an integral part of the Consolidated Financial Statements.**

# El Al Israel Airlines Ltd.

## Consolidated Statements of Cash Flows (continued)

| | For the Year ended December 31 | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| **Appendix A – Adjustments required to present cash flows from operating activities:** | | | |
| **Income and expenses not related to cash flows:** | | | |
| Depreciation (including disposal of accessories, obsolete components and consumption of consumable equipment) | 121,918 | 128,033 | 153,685 |
| Depreciation in respect of right-of-use leased assets | 107,661 | 113,399 | 97,659 |
| Depreciation of value of aircraft to fair value, less realization costs, see Note 10.C | 43,466 | - | - |
| Grants received from credit card companies | - | - | 59,394 |
| State financing by advance payment of flights of aviation security system personnel, see Note 1.B | 207,885 | - | - |
| Deferred taxes, net | (10,548) | (32,115) | (17,529) |
| Increase (decrease) in liabilities in respect of employee benefits and provisions | (6,829) | 98,164 | 20,226 |
| Net capital gain from realization of assets, see Note 10.D | (1,216) | (9,178) | (11,791) |
| Changes in fair value of financial instruments in respect of ineffective jet fuel hedging transactions | (6,969) | 6,831 | - |
| Financing expenses in respect of the advance payment for flights of aviation security system personnel, see Note 1.B | 14,779 | - | - |
| Other non-cash financing expenses | 20,374 | 35,194 | 8,984 |
| Advance deposit for employee dismissal program, see Note 1.B | (35,931) | - | - |
| Other changes | (4,203) | 1,497 | (4,412) |
| **Changes in asset and liability items:** | | | |
| Decrease (increase) in trade receivables and other receivables | (44,351) | 109,144 | (22,253) |
| Decrease (increase) in prepaid expenses | (4,093) | 2,065 | 7,917 |
| Decrease (increase) in inventory | (3,026) | 3,700 | 244 |
| Increase (decrease) in trade payables and other payables | 19,421 | (38,946) | 17,192 |
| Increase (decrease) in uneamed revenue | (5,852) | (25,569) | 44,136 |
| | 412,486 | 392,217 | 353,452 |
| **Appendix B – Interest payments and receipts, taxes paid and dividends received and classified under cash flows from operating activities (1):** | | | |
| Interest payments (2) | 52,033 | 55,877 | 77,105 |
| Interest receipts | 172 | 730 | 2,712 |
| Tax payments - advances for excess expenses | 130 | 35 | 436 |
| Dividends received | - | - | 579 |

(1) The Company classifies cash flows in respect of interest and dividends received as well as cash flows in respect of interest paid as cash flows that were used in or provided by operating activities.

(2) Including conceptual interest on lease liabilities in accordance with International Financial Reporting Standard IFRS 16 - "Leases".

**The notes constitute an integral part of the Consolidated Financial Statements.**

## Note 1 - General

A. The Company operates mainly in the air transport of passengers and cargo and operates scheduled flights, charter flights (marketed by its subsidiary, San D'or) and also transports cargo. The Group also engages in ancillary activities to air transport, such as: duty-free product sales, manufacture and supply of food to airlines (including to the Company itself) through subsidiaries, provision of security services, provision of routine maintenance and comprehensive maintenance services for its aircraft and for aircraft of other companies at Ben Gurion Airport, management of travel agencies abroad, as well as development and entrepreneurship activities through a subsidiary. In addition, the Company has collaborations with financial institutions in a credit card venture through the Company's frequent flyer club.

B. **The Company's approach to dealing with the effects of the Corona pandemic**

**Implications of the pandemic on the Company's activities, results and financial position:**

At the end of 2019, an outbreak of the Corona virus (COVID-19) began worldwide, including in Asian countries, Europe and the United States. The outbreak of the virus was declared a global health emergency at the end of January 2020, and on March 11, 2020 the outbreak was classified as a global pandemic.

Since the beginning of the event, the Ministry of Health in Israel has issued various announcements regarding restrictions that apply to outgoing and returning passengers from different countries around the world of varying types and intensities depending on the development of the pandemic and the morbidity status in Israel and around the world. The Ministry of Health's announcements, as well as instructions received from various entities in Israel and around the world, caused a significant decrease in demand and the cancellation of flights, more so in 2020 and early 2021, at times until the Company's scheduled passenger flights ceased.

Accordingly, the Company constantly makes operational and commercial changes and adjustments in its activity and in the route network, taking into account, among other things, maintaining air contact to and from Israel in relation to transportation of passengers and cargo and the provision of solutions to the Company's customers if possible.

The following is the development of the pandemic and the restrictions throughout the period:

- Initially, at the end of January 2020, the Company temporarily suspended its flights to Beijing (China) and then also adjusted its operations on routes to Hong Kong and Bangkok, and to various destinations in Europe and North America until there was a complete cessation of its scheduled passenger flights from the end of March to the end September 2020.

- In October 2020, began phasing in passenger flights to Greece and gradually resumed operations to the US, England, France and other destinations and also began operating routes to Dubai and the Seychelles. At the end of December 2020, with the Israeli government's decision regarding isolation at a hotel for travelers returning from all destinations, the Company made adjustments in the flight schedule to the Dubai and Seychelles destinations.

- With the entry into effect of the third closure, in January 2021, the Company continued its activities until the date of closing Ben Gurion Airport to passenger traffic on January 26, 2021. With the lifting of the closure on Ben Gurion Airport on February 21, 2021, the Company gradually began to resume operations.

**Note 1 - General (continued)**

**B. The Company's approach to dealing with the effects of the Corona pandemic (continued)**

- During July 2021, the spread of the Delta variant of the Corona virus began, which gradually resulted in the return of restrictions on aviation and a decrease in demand, which was reflected, among other things, in a decrease in airline ticket sales in the third quarter. However, at the end of August 2021, with the government's approval of the outline to ease the restrictions imposed due to the pandemic, and in particular, the restrictions related to the departure of Israelis to destinations abroad, the recovery in demand and sales of airline tickets by the company has resumed.

- During the month of November 2021, the spread of the Omicron variant of the Corona virus began in European countries. The spread of the Omicron variant began first in Europe and then in Israel which led to the government's closure of Israel's skies, which affected demand and sales. With the government's approval to reopen the skies, there was an increase in the Company's sales. This trend continued and even strengthened subsequent to the date of the statements of financial position.

The following are details regarding the scope of the Company's activity compared to 2019 by quarter in the years 2020-2021:

| | Q4/21 | Q3/21 | Q2/21 | Q1/21 | Q4/20 | Q3/20 | Q2/20 | Q1/20 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rate of revenues compared to the corresponding period in 2019 | 51% | 39% | 38% | 27% | 22% | 6% | 26% | 75% |
| Scope of activity compared to the corresponding period in 2019 (in terms of ASK (seat-km)) | 46% | 38% | 31% | 10% | 13% | 0% | 2% | 83% |

The crisis, as aforesaid, had significant financial consequences for the Company, as follows:

- In 2021 and 2020, the Company recognized cumulative losses of approx. USD 944 million, which resulted in a capital deficit of approx. USD 549 million as of December 31, 2021. The working capital deficit as of that date was approx. USD 1,686 million, most of which is due to the continued classification of long-term loans from banking corporations as short-term, in the amount of approx. USD 936 million, as current liabilities, according to the loan agreements signed by the Company, according to which a significant deterioration in the Company's business is a reason for lenders to demand immediate repayment of the loan. In view of the above, according to accounting standart, the Company is required to classify the full balance of the debt as a current liability, even though it has complied with the payments as required, except for the deferral of payments with the agreement of several banks (see Note 14 below) and such a demand has not been received from any of the lenders. For an update regarding the waiver of compliance for the LTV ratio debt covenant, see Note 14.E below.

- Due to the cancellations of flights at the beginning of the pandemic, as described above, the Company was required to refund substantial amounts to customers. Shortly after the Company's issuance of shares in September 2020, the Company started making refunds to passengers for canceled flights and accordingly, the Company issued a new refund policy to passengers according to which, travel vouchers are offered for future use on the Company's flights instead of cash refunds. It should be noted that the monetary value inherent in most travel vouchers is 25% higher than the liability balance in the books[1].

[1] According to International Financial Reporting Standard IFRS 15 - "Revenue from Contracts with Customers", the amount of revenue to be recognized at the time of the future flight must be equal to the original transaction amount ('transaction price' in the language of the standard). Therefore, the Company

# El Al Israel Airlines Ltd.

## Notes to the Consolidated Financial Statements

**Note 1 - General (continued)**

**B. The Company's approach to dealing with the effects of the Corona pandemic (continued)**

Upon the entry into effect of the agreement with the State of Israel as detailed in Note 1.B.(5) and the receipt of the amounts under the agreement, the Company has accordingly accelerated the pace of handling the refunds to the Company's customers, and as of December 31, 2021, the Company has paid the vast majority of the refunds requested by the customers.

**Operational and financial measures taken by the Company:**

In view of this, and in view of the significant decrease in the volume of activity as detailed above, the Company applied the following main measures:

- As part of the streamlining plan, the Company terminated the employment of approx. 1,900 employees, thereby remaining with a smaller workforce. In addition, in the fourth quarter of 2021, the Company signed an additional voluntary retirement plan with the Histadrut that will take place in 2022.
- During 2020, the Company raised the amount of approx. USD 147.7 million in an issuance of shares.
- During 2020, the Company released compensation fund surpluses in the amount of approx. USD 97 million.
- During 2021, the Company raised approx. USD 77 million in consideration for the allotment of options.
- The Company has signed aid agreements and loans from the State and the controlling shareholder for a cumulative amount of approx. USD 360 million.
- The Company deferred lease payments and loans during the period in the amount of approx. USD 96 million.

In accordance with the aforesaid, the following are details regarding the above measures and additional measures taken by the Company during this period:

(1) The Company signed streamlining agreements with the workers' representatives and the Histadrut, in which it completed the process of dismissal of its employees, which ended the employment of approx. 1,900 employees. Upon signing the financing agreement with the State as detailed in Note 1.B.(5) and in view of the signing of a special collective agreement with the Company's employees as described below, the streamlining agreements entered into effect in May 2021. It should be noted that on April 6, 2021, the Company and the Histadrut signed a special collective agreement in relation to all streamlining agreements. In accordance with the special collective agreement, all the streamlining agreements entered into effect simultaneously with the agreement with the state, without requiring further proceedings between the parties.

In addition, as part of another streamlining measure, in October 2021 and as of the date of publication of the financial statements, the Company's Board of Directors approved the collective agreements it signed with the Histadrut, the Maintenance Committee and the Administrative Committee regarding the arrangement of another plan for providing increased compensation or a monthly annuity to the Company's permanent employees who will choose to retire voluntarily, according to the conditions set forth in the agreements and similar to the terms in the agreement signed in April 2021 as stated above. See also Note 20.E below.

---

did not recognize the increase in the balance of deferred revenue in respect of the granting of the increased compensation vouchers. Regarding the accounting policy regarding the recognition of revenue, see Note 13.A to the annual financial statements.

**Note 1 - General (continued)**

**B. The Company's approach to dealing with the effects of the Corona pandemic (continued)**

(2) With the onset of the Corona crisis, from March 2020, the Company placed the vast majority of the employees of the Company and its subsidiaries on unpaid leave, which was extended until January 2, 2022. In addition, with the outbreak of the crisis, the Company reduced the scope of executive positions, reduced salaries of Company's officers, stopped the training of new employees and fired new employees who were in the training process.

(3) Lease payments were deferred and cash outflows in respect of some of the leases were adjusted to the scope of activity. For details, see Note 11 below. Loan payments were also deferred, as detailed in Note 14 below.

(4) The Company released the surpluses in the main compensation funds during 2020, which were opened as part of the Company's privatization process.

(5) Regarding loans taken by the Company from financial institutions in the total amount of approx. USD 45 million, see Note 14 below.

(6) From the beginning of the crisis, as described above, the Company made adjustments to the aircraft fleet according to the scope of operations, among other things by canceling a lease agreement for two 737-800 aircraft that were expected to join the fleet, retiring from service two 777 aircraft, converting 777 service aircraft to cargo aircraft and placing a number of aircraft in deep storage that are expected to return to operation during 2022.

Concurrently with the financial measures described above, the Company took additional measures involving capital raising and assistance agreements with the State and the controlling shareholder as detailed below.

**Additional measures involving capital raising and assistance agreements with the State:**

**(1) Publication of the shelf prospectus**

On August 31, 2020, the Company issued a shelf prospectus, which states that there may be a public offering of ordinary shares, non-convertible bonds (including by expanding an existing series of the Company's bonds, as will be from time to time), convertible bonds for the Company's shares (including by way of expanding an existing series of convertible bonds for the Company's shares, as will be from time to time), options exercisable for the Company's shares, options exercisable for non-convertible bonds and convertible bonds for the Company's shares and commercial securities (the "**Shelf Prospectus**").

**Note 1 - General (continued)**

**B. The Company's approach to dealing with the effects of the Corona pandemic (continued)**

**(2) Issuance of shares**

Accordingly, on September 15, 2020, the Company issued a shelf offer report based on the shelf prospectus. In the shelf offer report, the Company offered the public up to 753,353,000 of the Company's ordinary shares at a minimal price of NIS 0.671 per share. As part of the tender that took place in connection with the offer of the shares, the Company allocated a total of 753,353,000 of the Company's ordinary shares of NIS 1 PV for a consideration (gross) in the amount of NIS 505.5 million, which at the time of the issue amounted to approx. USD 147.7 million. After the issue, the number of shares issued by the Company amounts to 1,249,072,135 shares of NIS 1 PV.

The issue costs amounted to approx. USD 1.4 million and were deducted from the issue proceeds that were recorded to the Company's equity (after tax attribution, this amounted to 1.1 million). The total amount credited to the Company's equity is approx. USD 146.6 million. Subsequent to the issue of the shares, there was a change in the Company's controlling shareholders. For details, see Note 22 below.

**(3) Issuance of options**

On February 14, 2021, the Company issued an additional shelf offer report based on the shelf prospectus. In the additional shelf offer report, the Company offered the public between 750,000,000 and 1,250,000,000 new options (Series 2), traded on the stock exchange, registered by name, exercisable for the Company's shares, at a minimal price of NIS 0.20 per option. In the tender that took place in connection with the offer of the options, the Company allocated a total of 1,250,000,000 options for a consideration (gross) in the amount of NIS 250 million, which at the time of the issue amounted to approx. USD 77 million and were recorded (net of issue costs) to the Company's equity in the first quarter of 2021. Regarding the terms of the options, their potential effect on the number of shares, the earnings per share and the exercise of the options during the reporting period, see Note 18 below.

**(4) Capital consolidation**

In October 2021, the Company consolidated the ordinary shares in a ratio of 1 to 8, followed by a reduction in the par value of the ordinary shares to NIS 1 PV so that the number of shares prior to the consolidation was 1,350,422,665 shares, and after the consolidation the number of shares is 168,802,833 shares. Following the capital consolidation, the Company also retrospectively adjusted the data regarding the basic loss per share.

**(5) Alternative scheme – State funding through the advance payment for the flights of aviation security system personnel**

On March 18, 2021, the Company and the subsidiary San D'or signed an agreement with the State of Israel ("the Agreement") in the amount of USD 210 million, which was subject to a number of conditions that existed gradually until May 9, 2021. At that time the agreement entered into effect, and close to that date, the funds were received by the Company. The following are the main points of the agreement:

**(a)** Of the stated amount, a total of NIS 118 million was paid to the trustee appointed by the Company for the purpose of meeting the Company's obligation regarding severance pay and pension payments due to the Company's dismissed employees in accordance with the collective agreements signed with the employees.

**Note 1 - General (continued)**

**B. The Company's approach to dealing with the effects of the Corona pandemic (continued)**

**(b)** The Company and San D'or undertake to fly the aviation security system personnel and bear all the costs involved, in order to enable the aviation security system personnel to reach the required destinations and dates, in accordance with General Security Service guidelines and in order to provide a complete solution to the needs of the aviation security system. The purchase of airline tickets for employees of the security system personnel is under the discretion of the State only.

**(c)** The Company has undertaken to comply, among other things, with the provisions detailed below, non-compliance with which will be considered a fundamental breach of the agreement: (1) Execution of an issue of shares, options or a mix of the two by July 31, 2021 in the amount of at least USD 105 million, in which the Company's controlling shareholder undertook to order shares, options or a mix of the two in the amount of at least USD 43 million (regarding the updated undertaking of the controlling shareholder and regarding the postponement of the issue date, see Note 1.B(6) below); (2) Implementation of a streamlining plan to reduce the Company's expenses in the years 2021 to 2025 (inclusive) compared to its expenses in 2019; (3) Not to distribute dividends, including a buyback of shares, until the end of 2025; (4) Any dividend distribution, including the buyback of shares, in the years 2026 to 2028 (inclusive) may not exceed 30% of the total net profit in all the aforesaid years together as of the date of distribution; (5) Until the end of 2028, not to carry out a transaction with an interested party as defined in the Securities Law, 1968, with the exception of the State, which exceeds USD 1 million or a transaction with a controlling shareholder in any amount, without prior approval by the Ministry of Finance; (6) The total annual salary cost of the Company's management and the Chairman of the Board will be reduced in 2021 by a total rate of 15% compared to the salary paid in 2019, and the reduction will also be in effect in 2022 to 2024 (inclusive) and no wage increases will be given in its place; (7) The benefit of flight tickets on the basis of a guaranteed place will be reduced for the Company's officers and members of the Company's Board of Directors and their family members, starting on May 1, 2021 and until the end of 2025 at the earliest.

**(d)** In the event that the Company violates the agreement with a fundamental breach, and after giving prior notice in which it did not correct the breach, the agreement will be canceled and the amounts received by the Company will become an immediately repayable loan in accordance with the amounts determined in the agreement and year of the breach. In addition, even in the event that the Company enters into insolvency proceedings, the amount specified in the agreement, according to the year in which the breach occurred, will be immediately repayable and will constitute a Company debt to the state.

See Note 13.A below for the Company's accounting policy regarding the financing agreement.

In view of the changes in the business environment and the effects of the Delta variant of the Corona virus, the Company applied to the Ministry of Finance requesting a postponement in the date of the issue and negotiated with the Ministry of Finance regarding the terms of the postponement and requesting assistance from the State in respect of the negative consequences of the government decisions related to the aviation sector to and from Israel, as detailed in Note 1.B(6) below.

# El Al Israel Airlines Ltd.

## Notes to the Consolidated Financial Statements

**Note 1 - General (continued)**

**B. The Company's approach to dealing with the effects of the Corona pandemic (continued)**

**(6) Agreement for additional assistance from the State and the controlling shareholder (the "November Agreement")**

On November 22, 2021, the Company signed an agreement for additional assistance (the "November Agreement") with the Government of Israel on behalf of the State of Israel ("the State") and with Kanfei Nesharim Aviation Ltd. ("the controlling shareholder"), and as a derivative thereof, the Company signed an agreement with the controlling shareholder for the provision of loans by the controlling shareholder to the Company, as detailed below:

(a) The controlling shareholder undertakes to provide the Company with shareholder loans, subordinated and deferred to any other obligation of the Company, without interest and without collateral, in a total amount not less than USD 63 million ("controlling shareholder loans"), as follows:
(1) By November 25, 2021, the amount of USD 25 million (the "first shareholder loan");
(2) By November 30, 2021, the amount of USD 18 million (the "second shareholder loan");
(3) By November 30, 2021, the amount of USD 7 million (the "third shareholder loan");
(4) By February 6, 2022, and following the approval of the shareholders' meeting, the amount of USD 13 million (the "fourth shareholder loan").
The controlling shareholder will be entitled at any time, and subject to any law, to convert the controlling shareholder loans, in whole or in part, into capital.

(b) Regarding the Company's undertaking to carry out an issue, as detailed in Note 1.B(5) above, the Company undertakes to raise capital by issuing shares or options in an amount of not less than USD 105 million (before payment of commissions and expenses related to the issue at market conditions) (the "Issue Amount") and no later than September 19, 2022, in one or in several issuances; for the avoidance of doubt, the Company's obligation will be completed only after the amount of the issue (less commissions and expenses related to the issue acceptable under market conditions) has been received by the Company; the first shareholder loan and the second shareholder loan, in the amount of USD 43 million, after they have been actually provided, will be considered as the carrying out of the controlling shareholder's obligation regarding the order put forward in the offering and as part of the issue amount. It should be clarified that the amounts of the third shareholder loan, the fourth shareholder loan and the optional shareholder loan (as defined below), as well as the exercise of options issued until October 31, 2021, will not be considered as part of the issue amount.

(c) To the extent that the Company seeks to issue shares or options to a third party against a debt and not as part of a public offer, where the debt to the third party exceeds USD 1 million, with the exception of an issue to the controlling shareholder, it may do so, and regarding the issue and the obligation to raise the issue amount, it will be considered as part of the issue amount only up to a cumulative amount of USD 30 million.

**Note 1 - General (continued)**

**B. The Company's approach to dealing with the effects of the Corona pandemic (continued)**

(d) Only after the Company raises an amount exceeding USD 62 million in the offering will it be entitled to repay the first shareholder loan and the second shareholder loan, so any amount raised in excess of the above amount can be used to repay the first shareholder loan and the second shareholder loan.
For the avoidance of doubt, the controlling shareholder loans, or any part thereof, even if they have become capital, will not be taken into account as part of the USD 62 million. To the extent that the amount raised in the issue is raised from third parties, and not from the controlling shareholder, and exceeds the above amount, the repayment of the first shareholder loan and the second shareholder loan will be subject to the provisions of Section (k) below. Without derogating from the Company's undertaking, as stated in Section (b) above, the Company may also raise capital in issues after September 19, 2022 ("the additional issues"), and amounts raised from the controlling shareholder in the additional issues may be used by the Company to repay the first shareholder loan and the second shareholder loan.
It should be clarified that the third shareholder loan, the fourth shareholder loan and the optional shareholder loan (as defined below), will not be considered as part of the amounts of the additional issues.

(e) The Company will be entitled to repay the third shareholder loan and the fourth shareholder loan starting December 31, 2025 provided that all bonds (as defined below) to the State have been repaid or converted into shares previously.

(f) After the company has been provided with the first shareholder loan, the second shareholder loan and the third shareholder loan, the State will transfer USD 7 million. Also, after and subject to the approval of the meeting on February 6, 2022 (the "Meeting's Approval"), the State will transfer an additional amount of USD 23 million to the Company against an allocation of bonds by the Company, which are convertible into the Company's shares, for a period of 3 years ("the Bonds"). At the end of the 3 years from the date of the provision of the amounts detailed above by the State, the Company may repay the bonds or convert them (in whole or in part) into the Company's shares, according to the average share price in the 30 days prior to the end of that period, while deducting 7.5% from the above average rate.

(g) After and subject to the approval of the meeting, the controlling shareholder will transfer a loan of an additional USD 5 million and also, once the Company has been provided the first shareholder loan and the second shareholder loan and until June 30, 2022 ("the Option Period"), the Company will have the option to require the controlling shareholder to provide the Company with another shareholder loan, in the option period, in an additional amount of up to USD 5 million, which will be considered a controlling shareholder loan. The repayment date will be from December 31, 2025, provided that all the bonds have previously been repaid or converted into the Company's shares. The controlling shareholder will be entitled at any time, and subject to any law, to convert the shareholder loans, in whole or in part, into capital.

(h) The total amounts that the State will transfer to the Company according to the November Agreement will not exceed USD 30 million.

**Note 1 - General (continued)**

**B. The Company's approach to dealing with the effects of the Corona pandemic (continued)**

(i) The State's total holding in the Company's shares will not exceed 24%, and the Company will not be entitled to convert the bonds into shares in such a way that the State's total holding rate exceeds the above rate, and any amount that cannot be converted, as stated in this section, will be repaid no later than three years from its grant date. However, to the extent that on the date of conversion of the State's bonds into shares, that is: at the end of the relevant 3 year period for the State's bonds, as stated in this agreement and in the 2022 Agreement below, the conversion will result in the State's holdings exceeding 24% of the Company's share capital, the State's bonds will be converted in an amount that will result in the State holding only 24% of the Company's share capital, and the deadline for repayment of the balance of the bonds not converted as aforesaid will be postponed for another year (the "extension period") provided that: (a) the extension period will not apply to bonds issued to the State before January 16, 2022; and (b) in any case where the State has sold its holdings in the Company, in whole or in part, during the extension period, the Company will convert, close to that date, additional bonds of the State into shares in an amount that will increase the State's holdings to the amount prior to that sale, or bonds will be repaid on that date in an amount equal to the value of the shares sold by the State at the time of the sale, subject to the relevant conversion rate as stated in Section (f) above.
To the extent that there is an impediment to allotting shares to the State for any reason at the end of the original period or during the extension period, the bonds will be repaid to the State on the date specified therein, or at the time the impediment became clear, to the extent the impediment occurred during the extension period.

(j) In any case, the conversion price of any of the State's bonds (by virtue of the November 2021 Agreement and the 2022 Agreement below), will not be less than the amount of NIS 0.30 per share. In the event that the conversion price is less than that amount, the Company will perform a capital consolidation such that as a result the conversion price will exceed that amount.

(k) It should be noted that the agreement provides an early repayment mechanism in case the Company actually raises, in or after the issue, an amount exceeding the issue amount ("additional capital"), by issuing shares or options, and without taking into account the amounts raised under the third shareholder loan, the fourth shareholder loan and the optional shareholder loan, so that a third of the additional capital will be used to repay the third shareholder loan, the fourth shareholder loan and the optional shareholder loan and a third will be used to repay the bonds.
To the extent that any amount of the bonds is converted into Company shares, it will not be possible to make early repayment to the controlling shareholder and to the State, and if the full amount of the bonds is repaid to the State, half of the additional capital (and not one third) will be used to repay the third shareholder loan, the fourth shareholder loan and the optional shareholder loan.

(l) The Company will apply to the banks and lessors to defer the 2022 principal payments.

(m) In accordance with the terms of the agreement, the Company's Board of Directors has made the following resolutions: (a) To raise capital, by January 31, 2022 (It should be noted that this date has been extended under the 2022 Agreement until February 28, 2022), in an amount of not less than USD 100 million (net) against the Frequent Flyer Club, and insofar as the amount raised is by loan, the Company will not start repayment of the loan before January 1, 2023 (see below); (b) The Company intends to sell a significant share of the Frequent Flyer Club. On February 28, 2022, the Ministry of Finance on behalf of the State of Israel approved the postponement of the recruitment date to March 14, 2022, when until that date, the company's board of directors is required to approve the recruitment, when the state and the company intending to sign an amendment to the 2022 agreement (2022 agreement is described below), according to which the period for the completion of the recruitment will be extended.

**Note 1 - General (continued)**

**B. The Company's approach to dealing with the effects of the Corona pandemic (continued)**

(n) If the Company has not complied with one of the clauses of the agreement, this will be considered a fundamental violation and any amount provided by the State in accordance with the agreement will be repaid immediately with the addition of CPI-linkage differences and annual interest at a rate of 5%.

As stated above, at the same time as the signing of the agreement, the Company signed an additional agreement with the controlling shareholder that regulates the terms of the controlling shareholder loans in accordance with the agreement, and determines their repayment date as follows:

1. The Company will repay the third shareholder loan and the fourth shareholder loan in one payment, on December 31, 2025, provided that it will not be repaid in such a way as to violate the provisions and terms of the agreement, including that all the bonds that were allocated to the State under the agreement have been previously repaid or converted into Company shares.

2. The Company will repay the first shareholder loan and the second shareholder loan in one payment or in several payments at the earliest possible date(s) in accordance with the provisions of the agreement, including the provisions of Section (d) above.

3. If the optional shareholder loan has been provided, the Company will repay it in one payment on December 31, 2025, provided that it will not be repaid in such a way as to violate the provisions and terms of the agreement, including that all the bonds that were allocated to the State under the agreement have been previously repaid or converted into Company shares.

4. If the aforesaid repayment violates the provisions and terms of the agreement, but it is possible to repay some of the controlling shareholder loans and the optional shareholder loan without such a violation, the Company will repay the maximum amount from the controlling shareholder loans and optional shareholder loan, on the aforesaid date, that can be repaid without violating the provisions and terms of the agreement. The part that is not repaid as aforesaid and any part thereof, will be repaid by the Company at the earliest date that can be repaid without violating the provisions and terms of the agreement.

5. The controlling shareholder is entitled, but is not obligated, to determine later repayment dates than those stated above, in a written notice to the Company.

6. Repayment of the controlling shareholder loans and the optional shareholder loan, or any part thereof, subject to the conversion of the controlling shareholder loans and the optional shareholder loan or any part thereof to capital, as stated in the agreement, according to which the controlling shareholder may at any time, and subject to any law, convert the controlling shareholder loans and the optional shareholder loan or any part thereof to capital.

7. The Company will be entitled to make early repayment of the controlling shareholder loans and the optional shareholder loan, according to its sole discretion, provided that this does not violate the provisions and terms of the agreement or the provisions of the law. The Company will not bear any "early repayment fee" or similar fee or any cost in respect of the early repayment of the controlling shareholder loans and the optional shareholder loan.

It should be clarified that the November Agreement embodies the agreements between the State and the Company that were discussed in the negotiations between the parties.

**Note 1 - General (continued)**

**B. The Company's approach to dealing with the effects of the Corona pandemic (continued)**

See Notes 14.G and 14.H for the Company's accounting policy regarding the loans received from the controlling shareholder and the bonds to the State.

In addition to the above, on January 23, 2022, subsequent to the date of the statements of financial position, the Company signed an agreement for additional assistance (the "2022 Agreement") with the Government of Israel on behalf of the State of Israel ("the State") and with Kanfei Nesharim Aviation Ltd. (the "controlling shareholder"), and derived therefrom, the Company signed an additional agreement with the controlling shareholder for the provision of loans by the controlling shareholder to the Company (the "Shareholder Loans Agreement") due to the effects of the Omicron strain of the Corona virus. The following are the details of the agreement:

**(7) Agreement for additional assistance from the State and the controlling shareholder (the "2022 Agreement")**

The 2022 Agreement includes, among other things, amendments to the assistance agreement signed between the Company, the State and the controlling shareholder on November 22, 2021 (the "November Agreement"). As reported on November 22, 2021, the provision of additional assistance by the State and the controlling shareholder through loans and advance payments for fuel consumption. The main terms of the 2022 Agreement are as follows:

(a) Amendment of the November Agreement.

(b) Provision of additional assistance by the State and the controlling shareholder by granting additional loans.

(c) The 2022 Agreement stipulates that shortly after the approval of the meeting to be held on February 6, 2022, the Company will be provided loans in the amount of an additional USD 5 million by the controlling shareholder or a third party. In the event that the amount, in whole or in part, is provided by a third party, it will be provided without interest and without collateral, and will be repaid only after all the bonds to the State have been repaid or converted into shares previously, or alternatively it will be converted into Company shares.
Accordingly, the Company signed an agreement with Tnufa for Growth, founded by the Histadrut (the "NPO"), to provide a loan to the Company in the amount of NIS 10 million, until June 30, 2026, against an allotment of a convertible bond for the Company's shares, as the NPO decides, with the other terms of the bond to be allotted to the NPO being similar to the terms of the State's bonds. In the event that the Company repays the controlling shareholder's loans under the 2022 Agreement and the November Agreement or any other loan granted to the Company by the controlling shareholder, on the same date the Company will also repay the loan provided by the NPO.
The balance of the amount (approx. USD 2 million) will be provided by the controlling shareholder as a shareholder loan, on terms similar to the terms of the controlling shareholders' loans provided under the November Agreement, including with regard to the repayment dates and the right of conversion to capital (subject to any law).

(d) Immediately after the provision of the loans referred to in Section (c) above and receipt of the approval of the General Meeting, the State will transfer to the Company an amount of USD 20 million against the allocation of a USD bond convertible into the Company's shares, for a period of 3 years. Repayment or conversion (in whole or in part) of the aforementioned bond will be according to the mechanism set forth in Sections (i) and (j) of the November Agreement above.

**Note 1 - General (continued)**

**B. The Company's approach to dealing with the effects of the Corona pandemic (continued)**

(e) Up to 10 business days after the approval of the General Meeting, the Company will have the option to demand that the controlling shareholder provide the Company with an additional shareholder loan in the amount of up to USD 5 million (the "second option amount"). The second option amount actually exercised will be on terms similar to the terms of the controlling shareholders' loans provided in the November Agreement above, including with regard to repayment dates and the right of conversion to capital (subject to any law).
Shortly after receiving the second option amount, the State will transfer to the Company the same amount against the allocation of a convertible bond for the Company's shares. Repayment or conversion (in whole or in part) of the aforementioned bond will be according to the mechanism set forth in Sections (i) and (j) of the November Agreement above.

(f) Advancing the payment and extending the period for which the payment will be made for the additional fuel consumption and for Level A routine maintenance activity, as detailed below.

(g) Shortly after receipt of the amounts specified in Sections (c) of this Agreement and (a)(4) of the November Agreement above, the State will transfer to the Company an amount of USD 12 million, which constitutes a payment for additional fuel consumption and Level A routine maintenance, in connection with a civil aviation protection system installed on the Company's aircraft under an agreement between the State and the Company dated September 30, 2014 (the "System Agreement"), all in the period from January 1, 2022 to December 31, 2041 (the "20-year period").
Notwithstanding the provisions of Sections (c) of this Agreement and (a)(4) of the November Agreement above, the controlling shareholder will provide the amounts mentioned in the above sections before the approval of the General Meeting if the Company notifies the State and the controlling shareholder in writing that the Company requires the above amounts immediately. It should be clarified that if such notice is given, the State will provide the Company with the aforesaid amount (USD 12 million) shortly after the provision of the amounts specified in Sections (c) of this Agreement and (a)(4) of the November Agreement above.

(h) Upon receipt of the above amount, the Company, San D'or International Airways Ltd. (a subsidiary of the Company) and the controlling shareholder will not have any claim against the State for the additional fuel consumption and for Level A routine maintenance activity during the 20 years.

(i) In the event that the Company fails to comply with the provisions of the System Agreement due to an act or omission under its control (the "violation"), the Company will reimburse the State for expenses incurred by the State in accordance with the 2022 Agreement for the additional fuel consumption and the Level A routine maintenance activities, in the amounts detailed in the appendix to the 2022 Agreement, according to the fiscal year during which the violation occurred.

(j) In the event that during the 20-year period the Company enters into insolvency proceedings, the amount specified in the appendix to the 2022 Agreement will be payable immediately, according to the calendar year in which the Company entered into such proceedings, and which relates to the period after the insolvency, and the Company will have a debt to the State.

(k) In the 2022 Agreement, the State clarified that it has no obligation to bear any ownership in the installation of the system, including the cost of additional fuel consumption and the Level A routine maintenance activities, regarding the period beyond the 20-year period, and the Company stated that it is aware that there is no obligation or commitment on the part of the State to bear any ownership for the period after December 31, 2041.

**Note 1 - General (continued)**

**B. The Company's approach to dealing with the effects of the Corona pandemic (continued)**

At the meetings of the Company's Audit Committee and Board of Directors held on January 16, 2022 and January 17, 2022, respectively, the Company's Audit Committee and Board of Directors approved the 2022 Agreement and receipt of the shareholder loans, and determined that they are transactions for the good of the Company, all in accordance with Regulation 1(2) of the Companies Regulations (Easements in Transactions with Interested Parties), 2000 (the "Easement Regulations"). Summary of the reasoning of the Audit Committee and the Board of Directors:

(a) The Company is required to approve the 2022 Agreement and to receive shareholder loans from the controlling shareholder in order to ensure its continued existence.

(b) Shareholder loans are intended for the Company's ongoing operations, through which the Company may repay loans and liabilities to third parties.

(c) The 2022 Agreement benefits the Company when, taking into account the Company's financial position, it was not able to receive assistance and/or loans on similar or preferential terms from financial or other entities, and therefore circumstances exist for which there is no reason for a competitive procedure.

(d) The provision of shareholder loans on behalf of the controlling shareholder, as specified in the 2022 Agreement and the Shareholder Loan Agreement, are provided without consideration on the part of the Company.

(e) The shareholder loans on behalf of the controlling shareholder, as specified in the 2022 Agreement and the Shareholder Loan Agreement, do not bear any interest or linkage and are not guaranteed with any collateral, and accordingly they comply with the principles outlined by the Securities Authority staff in Resolution 101-7 dated June 2005 (Loans from the Controlling shareholder to a Company as a Qualifying Transaction under Regulation 1(2) of the Easement Regulations).

(f) The 2022 Agreement and the Shareholder Loan Agreement are for the benefit of the Company and for no other reason than to credit the Company.

(g) There is no division in the shareholder loans with regard to the provisions of Section 275(d)(1) of the Companies Law, 1999.

To summarize, the following is a list of the loan and financing amounts received and expected to be received in accordance with the November 2021 Agreement and the 2022 Agreement as detailed above, divided by the relevant parties (See below regarding the deferral of some of the amounts):

| Date of Receipt | Financing Entity | Amount in USD thousands |
|---|---|---|
| November 2021 | Controlling shareholder | 50,000 |
| November 2021 | State of Israel | 7,000 |
| February 22 | Controlling shareholder | 25,000 |
| February 22 | State of Israel | 55,000 |
| February 22 | Histadrut | 3,000 |
| June 2022 | Controlling shareholder | 5,000 |
| June 2022 | State of Israel | 5,000 |
| | | **150,000** |

**Note 1 - General (continued)**

**B. The Company's approach to dealing with the effects of the Corona pandemic (continued)**

Subsequent to the date of publication of the financial statements, a total of approx. USD 70 million was received from the controlling shareholder, a total of approx. USD 57 million from the State and approx. USD 3 million from the Histadrut, as specified and according to the dates indicated in the table above. It should be noted that as the amendment to the agreement with the state will be signed, then in accordance with the oral agreements between the company and the state, the second option will be extended for a total of up to $ 5 million, from the state and the controlling shareholder, until June 30, 2022. In addition, in November 2021, the State advanced its participation in security expenses in the amount of approx. USD 20 million, and subsequent to the date of the statement of financial position, it transferred an additional USD 20 million. For details, see Note 20.B below.

**(8) Additional financial measures:**

- The Company intends to carry out additional operational and financial measures to reduce the Company's expenses and improve its cash flow in order to provide additional financing sources to bridge the expected cash flow gaps during 2022. In that context, the Company is working to leverage and unlock the value of the frequent flyer club by raising debt against the club's assets, including from the credit card and the "Flycard" brand. Later, the Company plans the addition of a strategic partner for the development of the club's business, among other things by raising capital. The Company intends to repay the debt against the club's assets, or part of it, from the capital raising. For this purpose and in accordance with the decision of the Board of Directors dated January 17, 2022, the frequent flyer club activity, including its assets, was sold to a wholly owned subsidiary established by the Company (against the allotment of shares), all in accordance with the needs of the club and company activities, including club business development and investor recruitment.

- As stated in Note 1.B above, the Company intends to raise capital in the amount of up to USD 105 million, some of which may be used to repay the shareholder loans through the issuance of shares or options by September 2022.

- The Company is also negotiating with lenders and creditors to reschedule payments in respect of past debt, to postpone and to receive waivers for current payments planned in 2022 to later periods. See also Note 14 below.

**(9) Summary**

Despite receiving the funding through the advance payment for the flights of aviation security system personnel and the additional assistance agreements with the State and the controlling shareholder, as detailed above, since the Company's ability to meet all its financial liabilities depends, among other things, on the existence of events that are not fully controlled by the Company and which are uncertain and necessary to enable the Company to deal with the Corona crisis, as of the date of approval of the financial statements there are significant doubts regarding the continued existence of the Company as a going concern. The financial statements did not include adjustments regarding the values of assets and their classification and regarding the values of liabilities which may be necessary if the Company is not able to continue operating as a going concern.

# El Al Israel Airlines Ltd.

## Notes to the Consolidated Financial Statements

**Note 1 - General (continued)**

**C. Operation "Guardian of the Walls":**

During May 2021, there was a security escalation, which led to Operation "Guardian of the Walls". The operation led to certain disruptions in traffic at Ben Gurion Airport when some foreign companies announced the cancellation of flights to Israel, while the Company continued to operate throughout and constitute an air bridge to and from Israel, even for those passengers in foreign companies whose flights were canceled.

**Note 2 - Preparation Basis for the Financial Statements**

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

The Company's financial statements have been prepared in accordance with International Financial Reporting Standards (hereinafter - "IFRS") and interpretations thereof published by the International Accounting Standards Board (IASB), and in accordance with the Securities Regulations (Annual Financial Statements), 2010 (hereinafter - "Financial Statements Regulations").

In accordance with Regulation 4 of the Periodic and Immediate Reports Regulations, the Company has not attached separate financial information to these financial statements according to Regulation 9.c. of these regulations, in view of the negligible effect that the financial statements of the investee companies have on the Company's consolidated financial statements. The criteria used by the Company in this determination are the amount of data of the subsidiaries out of total assets, income, loss and cash flow of the Company from operating activities (less than 5%).

**B. The Company's functional and presentation currency:**

The financial statements of the Company and of each of its subsidiaries are prepared in the currency of the main economic environment in which they operate (hereinafter - the "functional currency"), while the Group's consolidated financial statements are presented in USD – the Company's functional currency, since most of the Company's income and expenses are denominated in that currency, including the purchase and financing of its aircraft.

Transactions made in currencies other than the Company's functional currency are recognized according to the exchange rates in effect on the dates of the transactions. At the end of each reporting period, monetary items denominated in other currencies are translated according to the exchange rates in effect on that date. Exchange rate differences are recognized in the statement of profit or loss in the period in which they arose (except for exchange rate differences in respect of investee companies - see Note 21.D).

**C. Significant accounting considerations and critical estimates:**

**(1) General:**

In the implementation of the Company's accounting policies, the Company's management is required, in certain cases, to exercise extensive accounting judgment regarding estimates and assumptions that have been used in determining the values of assets and liabilities in the financial statements. The estimates and the related assumptions are based on past experience and other factors considered relevant. Actual results may differ from these estimates. The following is a list of the critical estimates and discretion exercised by the Company's management in these financial statements.

**Note 2 - Preparation Basis for the Financial Statements (continued)**

**C. Significant accounting considerations and critical estimates: (continued)**

**(2) Government grants:**

- As detailed in Note 13.A below, to the best of the Company's discretion, the consideration received in the State Financing Agreement through the advance payment for the flights of the Aviation Security System personnel contains both a sale agreement and a financing agreement. Therefore, the Company estimates that the agreement embodies a significant financing component according to International Financial Reporting Standard IFRS 15. This component is calculated using the discount rate that would have been reflected, according to the Company's estimation, in a separate financing transaction on the date of the agreement. The difference between the consideration received and the present value of the conceptual cash flows (detailed in the aforesaid note) that was calculated using the discount rate was recognized by the Company as a government grant in accordance with International Accounting Standard IAS 20. For further information including the manner of determining the discount rate, see Note 13.A below.

- In addition and as detailed in Note 14.H, at the Company's best discretion, the difference between the fair value of the consideration received from the State for interest-bearing bonds, as detailed in Note 1.B.(6), according to the discount rate that would be reflected in a separate financing transaction at the time of the agreement between the consideration received is recognized as a government grant.

**(3) Provisions and contingent liabilities:**

For the purpose of examining the exposures arising from lawsuits filed against the Company, as well as regarding the determination of the likelihood that they will materialize to its detriment, the Company's management relies on the opinions of legal and professional advisers. After the Company's advisers have formed their legal position and the Company's prospects regarding the subject of the lawsuit, whether the Company will have to bear the consequences or be able to dismiss it, the Company's management estimates the amount of the provision to be recognized in the financial statements, if any, based on the Company management's best estimate of the amount that will be required to settle the obligation. The results of the proceedings may differ from the assessments of the Company's management and significantly affect the financial position and results of the Company's operations. For details of the provisions and contingent liabilities as of December 31, 2021, see Note 16.

**(4) Employee benefits:**

The present value of the Company's obligation to pay retirement and severance pay for some of the employees in Israel, vacation pay to all employees in Israel, redemption of sick days for some of the employees in Israel and other benefits, including pension plans for some of the Company's local employees in the United States and England, is based on a large number of data, determined based on an actuarial valuation, using actuarial assumptions. Changes in the actuarial assumptions may affect the estimated value of the Company's obligations to pay such benefits. For details of the actuarial assumptions and for their sensitivity analysis, see Note 15.

**Note 2 - Preparation Basis for the Financial Statements (continued)**

**C. Significant accounting considerations and critical estimates: (continued)**

**(5) Useful life and residual values of aircraft and engines:**

Company aircraft and their engines are depreciated throughout their useful life and considering their residual value. As stated in Note 10 below, the estimated useful lives of the Company's aircraft and engines, as well as their residual values, are determined in accordance with management plans and assessments regarding the use of the aircraft fleet and according to market estimates of equipment sale amounts when retired from service, including based on aircraft price lists published from time to time.

Actual changes in the remaining useful life and/or in the residual value may lead to substantial changes in the Company's depreciation rates and depreciation expenses. For further information, including regarding the change in the depreciation estimate from 2022, see Note 10.B.(1).

**(6) Impairment test:**

As stated in Note 10 below and in view of the business environment in the reporting year, the Company was required to assess the value in use of its operating assets several times. Having done so, the Company estimates the future cash flows expected to result from continued use of the Company's assets and their realization at the end of the period of use, and discounts them to their present value, using a discount rate that reflects the operational risk of aircraft fleets based on the Company's weighted discount rate.

For the main assumptions used in the value in use assessments, see Note 10.C. Substantial changes in these assumptions, or in some of them, may affect the value in use and result in impairment.

**(7) Plans for the Frequent Flyer Club:**

For the purpose of calculating the balance of deferred revenue in respect of the frequent flyer points, accrued as of the date of the statements of financial position and not yet utilized, the Company bases the calculation on the sales prices of the various products to which the same points can be converted, taking into account the number of points to be converted in order to purchase those products, and the Company's experience regarding the point utilization forecast.

Changes in management's assessment regarding the point value and the rate of non-realization of the points may affect the timing of the revenue recognition.

**(8) Non-recognition of a tax asset on losses carried forward:**

The Company recognized deferred tax assets for the losses carried forward only up to the amount of the liability for deferred taxes, due to the uncertainty prevailing in the business environment in which the Company operates.

## Note 3 - Cash and cash equivalents

Cash and cash equivalents include deposits that can be withdrawn immediately, as well as fixed-term deposits for which there is no limitation and/or designated purpose for their use, and whose maturity date, at the time of their investment, does not exceed three months. Deposits whose maturity, on the date of investment, exceeds three months and does not exceed one year are classified under the 'short-term deposits' item.

| | As of December 31 | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | USD thousands | USD thousands |
| Cash and bank balances | 90,223 | 68,250 |
| Cash equivalents | 303 | 1 |
| **Total cash and cash equivalents** | 90,526 | 68,251 |

## Note 4 - Deposits

**Composition:**

| | As of December 31 | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | USD thousands | USD thousands |
| Deposits provided by the Company as collateral for aircraft leasing transactions | 20,069 | 13,584 |
| Designated deposits | 101 | 101 |
| Deposit provided by the Company as collateral for derivatives | - | 11,981 |
| **Total short-term deposits** | 20,169 | 25,666 |
| | | |
| Long-term bank deposits (1) | 7,660 | 18,590 |
| Deposits with service providers | 4,735 | 5,097 |
| Deposits provided by the Company as collateral for aircraft leasing transactions | 66,789 | 75,842 |
| **Total long-term deposits** | 79,183 | 99,529 |

(1) Long-term bank deposits mainly include deposits invested by the Company as collateral in respect of derivative financial instruments recognized as a liability.

## Note 5 - Trade Receivables

### A. Accounting policy:

The Company's customers are examined at the end of each reporting period in order to identify the existence of signs of impairment. Impairment occurs when there is objective evidence that as a result of one or more events, the chances of collecting the customer's debt were adversely affected. This evidence may include, among other things, significant financial difficulties of the debtor or non-compliance with current payments.

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

### B. Composition:

| | As of December 31 | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | USD thousands | USD thousands |
| Open accounts | 44,839 | 45,391 |
| Expected receipts for credit card sales (see (4) below) | 46,179 | - |
| | 91,018 | 45,391 |
| Less - Provision for doubtful debts (most are over 90 days) | (3,266) | (5,713) |
| **Total trade receivables** | 87,753 | 39,678 |

**(1)** In passenger flight activity, which routinely constitutes the majority of the Company's balance of customers, the credit period of the Company's sales ranges from one week to one month from the date of ticketing. It should be noted that the revenue from those sales is recognized during the actual flight, which usually occurs after the actual payment is collected.

**(2)** The average debt period of customer debts whose due date has passed, as of December 31, 2021, is approx. 92 days (as of December 31, 2020: approx. 113 days).

**(3)** As of December 31, 2021, the Company's customers include several types of customers in Israel and around the world: IATA agents (International Air Transport Association - hereinafter - "IATA"), who pay through IATA's bank clearing system and business customers. Private customers purchase tickets by cash payment or credit card. The credit quality of IATA agents is determined according to the parameters of the IATA bank clearing system (BSP for passenger agents and CASS for cargo agents abroad). These entities require bank guarantees in respect of these agents according to IATA principles. In addition, the Company has insurance for the credit risk of IATA agents in Israel. This insurance does not cover all of the Company's exposure in respect of the credit risk.

**(4)** The receipts balance as of December 31, 2021 includes a balance created in 2021 in respect of the clearer of credit cards in the United States in the amount of approx. 35 million, which is held as collateral by the clearer.

When determining the likelihood of repayment of customer debts, the Group examines changes in the quality of the customer's credit from the date of granting the credit until the reporting date. The total credit risk is limited, in view of the large customer base divided into different industries and geographical areas, and in view of the relatively short credit period.

**Note 5 - Trade Receivables (continued)**

**C. Customer debt aging:**

| | As of December 31 | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | USD thousands | USD thousands |
| Not in arrears | 71,224 | 27,138 |
| In arrears up to 90 days | 9,147 | 3,797 |
| In arrears over 90 days | 10,648 | 14,456 |
| **Total** | 91,019 | 45,391 |
| Less - Provision for doubtful debts (most are over 90 days) | (3,266) | (5,713) |
| **Total at the end of the year** | 87,753 | 39,678 |

**D. Movement in the provision for doubtful debts:**

| | As of December 31 | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | USD thousands | USD thousands |
| Balance at the beginning of the year | 5,713 | 5,092 |
| Loss (reversal of loss) from impairment in respect of customers, net | (198) | 1,175 |
| Amounts deleted | (2,249) | (554) |
| **Balance of provision for doubtful debts** | 3,266 | 5,713 |

## Note 6 - Accounts Receivable and debit balances

| | As of December 31 | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | USD thousands | USD thousands |
| Government institutions | 5,794 | 4,876 |
| Receivables for the restoration of leased engines | 3,253 | 10,776 |
| Advance payments to suppliers | 5,343 | 763 |
| Other receivables | 6,637 | 9,807 |
| **Total receivables and debit balances** | 21,027 | 26,222 |

## Note 7 - Prepaid Expenses

Advance expenses include, but are not limited to, commissions to agents and credit card commissions attributed to unrecognized revenue, which will be recognized as sales expenses in the statements of profit and loss while recognizing revenue from the flights for which the commissions were paid.

| | As of December 31 | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | USD thousands | USD thousands |
| Commissions to agents | 5,687 | 2,075 |
| Credit card commissions | 1,625 | 1,519 |
| Other | 10,404 | 9,976 |
| **Total prepaid expenses** | 17,716 | 13,570 |

## Note 8 - Inventory

| | As of December 31 | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | USD thousands | USD thousands |
| Jet fuel for consumption | 7,685 | 2,764 |
| Materials and foodstuffs | 4,750 | 6,095 |
| Chemicals | 1,628 | 1,632 |
| Duty free products | 1,232 | 1,780 |
| **Total inventory** | 15,297 | 12,271 |

## Note 9 - Long-Term Investments

### A. Composition:

| | As of December 31 | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | USD thousands | USD thousands |
| Associates | 4 | 4 |
| Investments at fair value (see Section B below) | 3,156 | 3,060 |
| **Total** | 3,160 | 3,064 |

### B. Investments at fair value:

Fair value investments include investment ventures, which operate in cooperation with the subsidiary, Cockpit Innovation Ltd. (for more information, see Note 21A(6)), and in return, Cockpit holds equity instruments in those ventures (mainly start-up companies).

### C. Phantom-type option in ICC

The Company was granted a "phantom" option, which gives the Company economic rights in ICC (equivalent to 8.75% of the increase in ICC's value), or in Diners (equivalent to 35% of the increase in Diners' value). The option can only be exercised in the event of a sale or issue of either of them, in accordance with the terms set forth in the agreement in this regard and will be settled in cash. In view of the fact that there is significant uncertainty regarding the reasonableness of the existence of such conditions, the value of the option was estimated at a non-material amount.

## Note 10 - Fixed Assets and Intangible Assets

### A. Composition of fixed assets:

The Company's fixed assets mainly include the Company's aircraft and its flight equipment (such as engines, including reserves, spare parts, accessories, etc.) as detailed below. In addition to these, the fixed assets include the Company's buildings and facilities, transportation equipment, furniture and computer equipment. Fixed asset items are presented in the statements of financial position according to their cost, less accumulated depreciation.

### (1) Composition of the depreciated cost in the statements of financial position:

| | As of December 31 | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | USD thousands | USD thousands |
| **Depreciated cost:** | | |
| Aircraft and flight equipment | 1,610,968 | 1,746,469 |
| Other fixed assets and intangible assets (see Note 10.E) | 69,340 | 79,620 |
| | 1,680,308 | 1,826,089 |

### (2) Composition of aircraft fleet as of December 31, 2021:

| Model | Average Seats | Average Age | Ownership | Leased | Total |
|---|---|---|---|---|---|
| **777-200ER** | 279 | 18.6 | 6 | - | 6 |
| **737-900ER** | 175 | 7.0 | 8 | - | 8 |
| **737-800** | 169 | 17.3 | 6 | 10 | 16 |
| **787-9** | 275 | 3.3 | 4 | 8 | 12 |
| **787-8** | 238 | 2.0 | 3 | - | 3 |
| **Total** | **218** | **10.9** | **27** | **18** | **45** |

**Note 10 - Fixed Assets and Intangible Assets (continued)**

**A. Composition of fixed assets (continued)**

**(3) Balances of cost, accumulated depreciation and depreciated cost of Company aircraft and flight equipment:**

| | Passenger Aircraft | Engines | Payments on account of Aircraft and Engines | Accessories and Spare Parts | Total |
|---|---|---|---|---|---|
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| **Cost:** | | | | | |
| **As of January 1, 2020** | 2,049,489 | 288,338 | 96,719 | 241,655 | 2,676,201 |
| Classification | 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** | 2,167,886 | 266,858 | 63,407 | 191,929 | 2,690,080 |
| Classification | (1,211) | - | (1,948) | 3,159 | - |
| Additions | (422) | 3,087 | 831 | 20,174 | 23,670 |
| Disposals | - | (9,043) | - | (26,312) | (35,354) |
| **As of December 31, 2021** | 2,166,253 | 260,903 | 62,291 | 188,951 | 2,678,396 |
| **Accumulated depreciation:** | | | | | |
| **As of January 1, 2020** | 694,744 | 89,280 | - | 145,023 | 929,047 |
| Depreciation for the year | 83,193 | 2,792 | - | 19,570 | 105,556 |
| Disposals | - | (32,384) | - | (58,606) | (90,991) |
| **As of December 31, 2020** | 777,938 | 59,688 | - | 105,987 | 943,612 |
| Depreciation for the year | 80,139 | 3,292 | - | 19,028 | 102,460 |
| Disposals | - | (5,216) | - | (16,893) | (22,109) |
| **As of December 31, 2021** | 858,077 | 57,765 | - | 108,120 | 1,023,962 |
| Depreciation to net realizable value in respect of aircraft retired from service | (40,591) | (2,875) | - | - | (43,466) |
| **Depreciated cost:** | | | | | |
| **As of December 31, 2021** | 1,267,585 | 200,262 | 62,291 | 80,830 | 1,610,968 |
| **As of December 31, 2020** | 1,389,948 | 207,170 | 63,408 | 85,944 | 1,746,469 |

* Due to the persistence of traffic restrictions and the relative reduction in the volume of demand, the receipt of a Boeing 787-8 aircraft, which was supposed to be received by the Company in March 2020, was postponed to March 2023. At present, repayment of the loan in the amount of approx. USD 31 million, which the Company took from a financial institution for the advance payment in respect of the aircraft, was postponed to December 2022. The Company continues to examine long-term financing alternatives for the aircraft's financing.

**Note 10 - Fixed Assets and Intangible Assets (continued)**

**A. Composition of fixed assets (continued)**

In general, the Company's aircraft and its engines are encumbered in favor of the lending entities under a fixed and specific senior lien, and in some cases the aircraft were purchased through loans that were taken by dedicated companies (Special Purpose Companies - "SPC"), which were established as part of the financing transactions and therefore the legal format is that the aircraft are owned by the designated companies, which lease the aircraft to the Company for the duration of the financing periods and at the end of the lease periods, the aircraft are transferred to the Company (either with or without additional consideration), including potential and ancillary rights such as insurance. The Company may not transfer or record an additional lien on the assets without the prior consent of the lending entities. See also Note 14(E) below.

**B. Accounting policy for the depreciation of the Company's aircraft and flight equipment:**

**(1) Depreciation of the Company's aircraft and their engines:**

The cost of the aircraft includes all the costs required to purchase the aircraft, including absorption costs. Additional costs to the Company after receiving the aircraft will be recorded to the cost of the Company's aircraft if they constitute an asset that will be used by the Company for several periods (a significant addition or upgrade in the aircraft's performance or form). Ongoing maintenance costs are recognized in the statements of profit or loss at the time they are incurred.

The Company's aircraft are depreciated while separating into components with a significant cost, which are mainly the fuselage and a general overhaul cost component of an aircraft engine, known as "potential". The fuselage is depreciated in a straight line over its expected useful life while taking into account the expected residual value at the end of the period, depending on the residual value of the aircraft expected on the date when, according to the management's assessment, the Company's use of that aircraft is expected to end. The engine potential is depreciated according to the engine hours actually performed compared to the engine hours expected until the date of the next overhaul (or until the date of the engine's retirement from service, as the case may be).

In cases where the Company has entered into engine maintenance agreements of an insurance nature, the Company recognizes expenses (which are not depreciation) as defined in the insurance agreements, and the general overhaul cost is at the insurer's expense. In these cases, the potential component is not depreciated.

The Company's aircraft are depreciated over a period of between 20 and 29 years. The residual values, depreciation methods and useful life are reviewed by the Company's management on an ongoing basis. Changes in these estimates are treated prospectively.

**(2) Accessories and spare parts:**

The cost of spare parts and consumables is determined using the moving weighted average method, and is depreciated according to the rate of use (issues). In addition, the Company makes an ongoing provision for impairment of those parts in accordance with the Company's policy in this regard.

Rotables and consumables are recognized according to their actual cost, and are depreciated accordingly over the life of the fleet to which they are associated. Accessories and spare parts that are not attributed to a particular fleet are depreciated over the average expected life of all the Company's aircraft fleets.

**Note 10 - Fixed Assets and Intangible Assets (continued)**

**C. Impairment test and depreciation to fair value less realization costs for aircraft expected to be retired from service**

**Accounting policy:**

At the end of each reporting period, the Company examines whether there are any indications of impairment of the Company's aircraft fleet, which as a whole constitutes a single cash-generating unit. The Company's management believes that the positive cash flows stemming from the Company's aircraft fleets are not independent of the cash flows of other fleets. This is because the Company's aircraft fleets fly, in many cases, to the same destinations to which planes fly from other fleets and are therefore mostly interchangeable and in any case, all form part of the Company's network of routes that the Company manages as a whole.

The recoverable amount is the fair value of the fleet or its value in use, whichever is higher. When assessing the value in use, the Company estimates the future cash flows expected to result from the use of the aircraft (expected contribution) and their realization at the end of the period of use, and discounts them to their present value, using a discount rate that reflects the operational risk of aircraft fleets based on the Company's weighted discount rate. The value in use, including the discount rate, was calculated by an external appraiser.

The impairment test includes, among other things, an examination of current contribution data compared to data used in previous tests to calculate the recoverable amount as reflected in the Company's current forecasts. If such signs exist, the recoverable amount of the fleet as a whole is estimated in order to determine whether it is necessary to recognize an impairment and what that amount is.

For aircraft for which it has been decided that they are expected to retire from active service in the Company, the Company records the value in the books of those aircraft at their expected realization value, less expected sales costs.

**Impairment test in 2021:**

As of September 30, 2021 and March 31, 2021, in accordance with the frequent changes in its operations and changes in the business environment during the year, the Company examined the recoverable amount of its assets after identifying signs of impairment as of those dates according to the methodology explained above and, as of September 30, 2021, in accordance with the main assumptions set forth below.

- The Company's aircraft fleet includes all of the Company's aircraft and the cash flow contribution for them, less the required investments, with the exception of two wide-body Boeing 777-200 aircraft, which are expected to be retired from service in the near future (see below). In the short term, the Company also assumed the retirement of five narrow-body Boeing 737-800 aircraft in order to ease the Company's debt structure and capital costs in the near future, while with the expected increase in demand as the forecast progresses on the timeline, the Company is expected to receive replacement aircraft (narrow-body), which will enable it to meet projected demand. The related investments were included in the forecast accordingly.

- The forecast period used is approx. 24 years, until the planned date of retirement from service of the 787-9 and 787-8 aircraft, which are the Company's main fleet. Accordingly, it was assumed, for the purpose of estimating the value of use, that from the date of retirement from service of the other fleets (777-200, 737-800, 737-900, and with the exception of those aircraft expected to be retired from service in the short term, as detailed below) the Company will use leased aircraft of the same models in order to maintain the continuity of aircraft fleet throughout the forecast period and accordingly, on those dates, the Company will invest an amount equal to the present value of the expected lease fees in respect of those leases, according to the expected lease prices based on a price list published by AVAC.

**Note 10 - Fixed Assets and Intangible Assets (continued)**

**C. Impairment test and depreciation to fair value less realization costs for aircraft expected to be retired from service (continued)**

- It was assumed that in each of the subsequent leases, the Company will lease an aircraft, such that the average age of the fleet will be around 12 years throughout the period, which is the accepted average age of aircraft in the industry.

- The Company will gradually reach full activity during 2025, so that in 2022 it will reach a flight volume of approx. 72%, relative to the volume of activity before the crisis, in 2023 to approx. 81% and in 2024 to approx. 91%.

- Variable expenses included air crew salary expenses, fuel, fees, catering, cargo costs and other direct operating expenses. The price of fuel was determined in accordance with the fuel curve from September 30, 2021. Indirect expenses include the Company's overhead expenses, including the salaries of ground and operations personnel.

- The Company's revenues in 2022 will not be affected by the rise in fuel prices. In 2023 and thereafter, full compensation was assumed for the increase in fuel prices in the Company's revenues as a result of the increase in market prices.

- The residual value at the end of the useful life of the aircraft is calculated based on AVAC's forecasts, among other things, depending on the expected condition of the aircraft and engines at the time of their retirement, and amounted to approx. USD 26.0 million (discounted values).

- Agreements with the state regarding the financing of aviation security in the amount of 97.5% will be renewed for the entire forecast period and their terms will remain unchanged.

- Discount rate: For the purpose of discounting the expected cash flows from the operations of the aircraft fleet and for discounting their residual values, an after-tax discount rate of 8.0% is used, which reflects a pre-tax discount rate of approx. 9.14%. The discount rate reflects the operational risk of the aircraft fleet, based on the Company's weighted discount rate.

- The exchange rate of the NIS against the USD throughout the forecast period is according to the representative exchange rate as of September 30, 2021 (which is NIS 3.23 per USD).

As of September 30, 2021, it was found that the recoverable amount of the aircraft fleet exceeds its depreciated cost in the Company's financial statements. Therefore, the Company did not recognize a provision for impairment, except in respect of the aircraft expected to be retired from service, as detailed below.

As of March 31, 2021, the Company performed an impairment test based on the Company's business plan and current forecasts as of that date, the main points of which are similar to the assumptions detailed above and according to the market situation prevailing at the time of this assessment. These assumptions are detailed in the Company's financial statements for the first quarter of 2021, and the full assessment is attached to those financial statements. As of the same date, it was found that the recoverable amount of the aircraft fleet exceeds its depreciated cost in the Company's financial statements.

It should be noted that as of December 31, 2021, the Company did not identify any further signs of impairment in relation to the forecasts used in estimating the recoverable amount as of September 30, 2021, and therefore no further impairment test was performed.

**Note 10 - Fixed Assets and Intangible Assets (continued)**

**C. Impairment test and depreciation to fair value less realization costs for aircraft expected to be retired from service (continued)**

**Retirement of aircraft from service and their depreciation to net realizable value:**

According to the Company's current business plan, among other things for the purpose of adjusting its expenses as detailed in Note 1.B above, the Company decided to discontinue the service of two Boeing 777-200 aircraft under the Company's ownership. In view of this, the Company updated the book value of those aircraft to the expected sales value for them, according to current market trends, and net of realization costs including their overhaul prior to the sale, depending on the aircraft's maintenance condition.

In respect of the aircraft, the Company recognized a reduction in value in the 'other expenses' item in the Company's statements of profit and loss for 2021, in the amount of approx. USD 43 million.

**D. Transaction for the sale and leaseback of a CFM engine (737 fleet):**

In June 2021, the Company engaged with a foreign company in a transaction for the sale and leaseback of a CFM engine for a period of 6 years from June 1, 2021 to May 31, 2027 for a consideration of approx. USD 5.2 million. The portion of the consideration attributed to the residual value, in the amount of approx. USD 2.2 million, was recognized in the accounting as a sale and constitutes the amount of the sale for that value, and the difference between that and the relative portion of the depreciated cost of the engine, in the amount of approx. USD 1.6 million, was recognized as a capital gain of approx. USD 0.6 million, which was recorded to the 'other income' item in the Company's statements of profit or loss for 2021. Regarding the balance of the consideration recognized as a lease, see Note 11.E(1) below.

**Note 10 - Fixed Assets and Intangible Assets (continued)**

**E. Depreciation of other fixed assets and intangible assets:**

The balance of the Company's other fixed assets is depreciated in a straight line over the expected life of the various assets, or in the case of leasehold improvements, over the useful life or the balance of the lease period of that property, whichever is shorter.

| | As of December 31, 2021 | | |
|---|---|---|---|
| | Cost | Accumulated Depreciation | Balance |
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| Buildings and facilities at Ben Gurion Airport | 105,205 | 76,655 | 28,550 |
| Computers and office furniture | 33,243 | 29,608 | 3,635 |
| Ground machinery and equipment | 65,565 | 53,975 | 11,590 |
| Leasehold improvements | 25,687 | 25,511 | 176 |
| Vehicles and garage equipment | 8,522 | 7,151 | 1,371 |
| Owned buildings | 7,450 | 3,001 | 4,449 |
| Intangible assets (1) | 85,835 | 66,267 | 19,568 |
| | 331,508 | 262,168 | 69,340 |

| | As of December 31, 2020 | | |
|---|---|---|---|
| | Cost | Accumulated Depreciation | Balance |
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| Buildings and facilities at Ben Gurion Airport | 104,677 | 72,999 | 31,678 |
| Computers and office furniture | 32,202 | 27,081 | 5,121 |
| Ground machinery and equipment | 64,850 | 52,012 | 12,838 |
| Leasehold improvements | 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 |
| | 323,587 | 243,967 | 79,620 |

(1) This balance mainly includes software purchased by the company, including costs for its development.

## Note 11 - Leases

### A. Accounting policies:

#### (1) General

The Company's aircraft leases, as well as certain other leases such as buildings, including the Ben Gurion Airport campus area leased by the Company from the Israel Airports Authority, facilities and vehicles are recognized as assets and liabilities in the Company's statements of financial position according to the lease term and the contractual lease payments.

The lease period is the period that cannot be canceled by the lessee, plus periods for which there is an option to extend the lease, if it is reasonably certain that the Company will exercise the option, and periods for which there is an option to cancel the lease, if it is reasonably certain that the Company will not exercise the option to cancel. When determining the lease term, the Company takes into account the economic characteristics of the property and the lease, including, among other things, the ratio of the lease payments to the expected market prices when exercising the option, the importance of the leased asset to the Company, the cost of its replacement or the investment made in it, or that will be required in the property replacing the leased property, as well as the Company's past experience regarding those properties. It should be noted that properties for which the contract has expired, but the Company continues to use them against ongoing payments to the property owner, are recognized as a short-term lease, as detailed below, since there is no lease period that cannot be canceled.

Liabilities in respect of leases are presented separately in the statements of financial position (divided into non-current liabilities and current liabilities - current maturities), and are measured upon initial recognition according to the present value of the fixed lease payments in the lease period, plus payments expected in periods covered by options that are reasonably certain to be realized. After the initial recognition, the liability is amortized according to the effective interest method in a manner that increases its book value for the recognition of interest expenses and in a manner that reduces the book balance with the payment attributed to the principal component ("Spitzer"). Exchange rate differences in respect of liabilities denominated in non-USD currencies are recorded to financing expenses in the statements of profit or loss as they arise.

The discount rate used for calculating the present value of the lease fees as stated above, as a rule, is the discount rate inherent in the lease (the internal rate of return on the transaction from the lessee's perspective). Where this rate is not easily found, the Company uses its incremental discount rate (the conceptual financing price in the purchase of the right-of-use in the property from the lessor on full credit) at the time of engagement in the lease, depending on the lease amount, its average life and the nature of the leased property. For leases that existed as of January 1, 2019, in accordance with the transitional provisions of International Financial Reporting Standard IFRS 16, their discount rate is determined in accordance with the incremental discount rate as of January 1, 2019. The discount rate range for the leased aircraft is between 2.9% and 9.1% and the discount rate range for leased property it is between 5.5% and 8.25%.

The asset recognized in respect of the leases is also presented separately in the statements of financial position in the "right-of-use leased assets" item. These assets are measured according to the cost method and are amortized in a straight line over the lease term, and are initially recognized at the initial amount of the lease liability, plus advances paid and direct costs borne by the Company for the lease.

Leases that last less than a year ("short-term leases") and leases of low-value assets are recognized as current expenses and no liabilities or assets are recognized in their respect.

With regard to vehicle leases, the Company has chosen to apply the provisions of the standard as a portfolio, since in the Company's assessment, these leases have similar characteristics. Variable lease payments are also recognized as an expense in the period to which the variable lease payments relate and are not part of the liability or asset in the statements of financial position.

**Note 11 - Leases (continued)**

**a. Accounting policy: (continued)**

Regarding the accounting policy applied in respect of a sale and leaseback, see Note 11.E(1) below.

**(2) Changes in lease agreements**

When an amendment is made to lease agreements (which is not treated as a separate lease), the liability is remeasured according to the discount rate on the date of the change, and the changes in the value of the liability are recorded to the cost of the right-of-use asset, and they will affect future depreciation expenses. This is except when the change is attributed to a decrease in the scope of the lease, in which case a profit or loss is recognized that reflects the cancellation of the relevant balances in respect of the part of the lease (or the full lease) that has been canceled.

A lease amendment resulting from a waiver or deferral of lease agreements directly attributable to the Corona crisis, the changes in which relate to periods no later than June 30, 2022, are treated as variable lease payments and are recognized in other expenses/income in the statements of profit or loss.

**(3) Leased aircraft maintenance**

The Company's liabilities to the lessors of leased aircraft for their maintenance are recognized as provisions over the lease period (presented in the long-term and short-term liability items, as applicable) against the recording of current maintenance expenses, according to the pattern of use of the component for which maintenance is required and in accordance with the contractual terms of each lease, based on the amount expected to be paid by the Company at the time of the maintenance event. In contracts where the Company is required to pay maintenance reserves (payments made to the lessor for the purpose of ensuring the maintenance work by the lessee), these payments are recognized as a deposit (long-term or short-term, as applicable), which will be returned to the Company when the actual maintenance work is performed.

**(4) Statement of Cash Flows**

In the statements of cash flows, the Company classifies the portion of the lease payments that constitutes a repayment of the conceptual reserve of the Company's lease liability as cash flow used in financing activities. The part of the payment that constitutes an interest payment is classified according to the Company's policy as cash flow used in operating activities. In addition, cash flows paid to aircraft lessors as deposits to ensure future maintenance treatments ("maintenance reserves") are classified as cash flows used in investing activities. When the actual treatment is performed, the cash flow for the treatment, which is paid by the Company, is classified as cash flow used in operating activities, while the return of the funds from the collateral (reserve) is classified as a positive cash flow provided by investing activities.

**b. Composition and amounts of the Company's leases:**

As of December 31, 2021, the Company leases 18 aircraft and 3 engines. The balance of the lease periods ranges from approx. six months to 12 years. In addition, the Company's lease agreements also include leases of additional buildings and facilities, including engagements with the Israel Airports Authority, as well as vehicles, which are leased by the Company and its subsidiaries.

Regarding the status of the leased aircraft as of December 31, 2021, see Note 10.A.(2) above.

**Note 11-Leases (continued)**

**B. Composition and amounts of the Company's leases: (continued)**

(1) **Right-of-use leased assets**

| | Aircraft | Buildings and Vehicles | Total |
|---|---|---|---|
| **Right-of-use leased assets – depreciated cost** | | **USD thousands** | |
| **Balance as of January 1, 2021** | 798,864 | 93,559 | 892,423 |
| Depreciation for the period | (95,866) | (11,795) | (107,661) |
| Additions | 35,258 | 1,139 | 36,397 |
| Changes due to linkage | - | 68 | 68 |
| Disposals in respect of leases that ended | - | (4,391) | (4,391) |
| **Balance as of December 31, 2021** | **738,256** | **78,580** | **816,836** |
| | | | |
| **Balance as of January 1, 2020** | 875,770 | 107,648 | 983,418 |
| Depreciation for the period | (99,240) | (14,159) | (113,399) |
| Additions | 22,334 | 645 | 22,979 |
| Changes due to linkage | - | (107) | (107) |
| Disposals in respect of leases that ended | - | (468) | (468) |
| **Balance as of December 31, 2020** | **798,864** | **93,559** | **892,423** |

(2) **Lease liabilities:**

| | Aircraft | Buildings and Vehicles | Total |
|---|---|---|---|
| **Lease liabilities** | | **USD thousands** | |
| **Balance as of January 1, 2021** | 892,563 | 125,316 | 1,017,879 |
| Additions/disposals | 34,553 | (3,976) | 30,577 |
| Payment of the conceptual reserve component (without interest) | (44,441) | (9,030) | (53,471) |
| Interest accrued and not yet paid | 15,462 | 5,047 | 20,509 |
| Waiver of rental fees for Corona discounts | - | (9,115) | (9,115) |
| Exchange rate and linkage differences | - | (333) | (333) |
| **Balance as of December 31, 2021** | **898,137** | **107,909** | **1,006,046** |
| | | | |
| **Balance as of January 1, 2020** | 894,586 | 126,697 | 1,021,283 |
| Additions | 22,319 | 110 | 22,429 |
| Payment of the conceptual reserve component (without interest) | (40,657) | (4,783) | (45,440) |
| Interest accrued and not yet paid | 16,315 | 1,386 | 17,701 |
| Exchange rate and linkage differences | - | 1,906 | 1,906 |
| **Balance as of December 31, 2020** | **892,563** | **125,316** | **1,017,879** |

**Note 11 - Leases (continued)**

**B. Composition and amounts of the Company's leases: (continued)**

**(2) Lease liabilities: (continued)**

| | Aircraft | Buildings and Vehicles | Total |
|---|---|---|---|
| **Lease liabilities as of December 31, 2021** | | **USD thousands** | |
| Current lease liabilities | 124,667 | 16,494 | 141,161 |
| Long-term lease liabilities | 773,470 | 91,415 | 864,885 |
| **Total lease liabilities as of December 31, 2021** | **898,137** | **107,909** | **1,006,046** |

As of December 31, 2021, the current lease liability balance includes the amount of approx. USD 39.6 million in respect of the deferral of aircraft and engine lease payments and approx. USD 3.1 million in respect of the deferral of building lease payments.

With regard to the projected repayment dates of the liabilities, see Note 14.I below regarding liquidity risk.

**C. Amounts recognized in the statements of profit or loss in respect of leases**

| | For the Year ended December 31 | |
|---|---|---|
| **Expenses (income) recognized in the statements of profit or loss in respect of leases** | **2021** | **2020** |
| | **USD thousands** | |
| Depreciation expenses in respect of right-of-use assets | 107,661 | 113,399 |
| Interest expenses in respect of lease liabilities | 49,001 | 48,655 |
| Expenses (income) in respect of exchange rate differences | (1,637) | 2,101 |
| Expenses related to short-term leases (*) | 60,535 | 37,349 |
| Expenses related to leases of low-value assets | 2,449 | 1,590 |
| Expenses related to variable lease payment that were not included in the measurement of lease liabilities | 4,743 | 1,422 |
| Expenses in respect of leased aircraft overhaul | 12,414 | 9,325 |
| Waiver of rental fees for Corona discounts (including for short-term leases) | (14,753) | - |
| Capital gain from transaction for the sale and leaseback of a CFM engine (737 fleet) | (578) | - |
| Total impact on Profit and Loss | 219,835 | 213,841 |

(*) This amount consists mainly of expenses for wet leases (leasing of an aircraft with its crew) which are usually signed for short periods and are mainly used for cargo.

**D. Cash flows in respect of leases**

| | For the Year ended December 31 | |
|---|---|---|
| | **2021** | **2020** |
| | **USD thousands** | |
| Cash flow in respect of conceptual reserve for leases (financing activities) | 53,471 | 45,440 |
| Cash flow in respect of conceptual interest on leases (operating activities) | 28,491 | 30,951 |
| **Total cash flows in respect of lease liabilities** | **81,962** | **76,391** |

**Note 11 - Leases (continued)**

**E. Changes in lease agreements in 2021**

**(1) Arrangements with aircraft lessors**

- During the first quarter of 2021, the Company signed with a foreign lessor to extend the lease agreement for a Boeing 737-800 passenger aircraft for an additional period of 54 months (in conjunction with a heavy maintenance audit scheduled for July 2027), beginning in November 2022. The extension was signed as part of a long-term arrangement with the lessor, in which the Company will temporarily pay the monthly lease fee according to an actual flight hours model ("Power by the Hour") for a certain period so that the lease fee will be paid according to the utilization rate of the actual monthly flight hours or according to a determined minimum amount, with the lessor waiving the difference between the original monthly payment and the amount actually paid. The arrangement also includes a payment arrangement for repayment of amounts deferred until the date of signing the arrangement due to the Corona crisis. Due to the aforesaid arrangement, the Company recognized an increase in the right-of-use asset and the lease liability in the amount of approx. USD 4.5 million.

- In 2011, the Company engaged with a foreign company in a sale and leaseback transaction for a TRENT 895 engine for the 777 fleet ("the original engine"). In February 2021, the lease period of the original engine ended and the Company had to return the original engine in accordance with the agreed return conditions or alternatively, subject to certain conditions, the Company had the right to return another engine in place of the original engine. In order to reduce the costs that the Company would be required to pay in order to meet the return conditions of the original engine, the Company returned a replacement engine instead of the original engine that came under the Company's ownership. Accordingly, the Company recognized the engine that returned to its ownership according to the value of the engine it transferred, and taking into account the liability for the payment schedule, in the total amount of approx. USD 3 million.

- In June 2021, the Company engaged with a foreign company in a transaction for the sale and leaseback of a CFM engine for a period of 6 years from June 1, 2021 to May 31, 2027 for a consideration of approx. USD 5.2 million. The portion of the consideration attributed to the residual value, in the amount of approx. USD 2.2 million, was recognized in the accounting as a sale and constitutes the amount of the sale for that value, and the difference between that and the relative portion of the depreciated cost of the engine, in the amount of approx. USD 1.6 million, was recognized as a capital gain of approx. USD 0.6 million, which was recorded to the 'other income' item in the Company's statements of profit or loss for 2021. The balance of the consideration, in the amount of approx. USD 3 million, was recognized as a financing transaction and is recognized as a lease liability, which is measured according to the effective interest method over the lease period. The relative portion of the depreciated cost of the leased engine in the books, in the amount of approx. USD 2.2 million, was classified in the 'right-of-use of leased assets' item. In addition, the Company recognized a liability in respect of the terms of return of the engine, as a maintenance liability for the lessor, in the amount of approx. USD 1.5 million, against an increase in the 'right-of-use of leased assets' item. The amount of the right-of-use asset will be depreciated in a straight line over the lease period.

- In August 2021, the Company signed with a foreign lessor to extend the lease agreement for a Boeing 737-800 passenger aircraft for an additional period of 3 years, starting in October 2021. The arrangement also includes a payment arrangement for repayment of amounts deferred until the date of signing the arrangement due to the Corona crisis. Due to the aforesaid arrangement, the Company recognized an increase in the right-of-use asset and the lease liability in the amount of approx. USD 3.9 million.

**Note 11 - Leases (continued)**

**E. Changes in lease agreements in 2021 (continued)**

- In October 2021, the Company signed long-term arrangements with a foreign lessor from whom the Company leases several aircraft. As part of the agreement, the lease agreements of two Boeing 787-9 aircraft and three Boeing 737-800 aircraft were extended for an additional period of 3 years beyond the current lease date, and a payment arrangement was agreed on for the payment of amounts that were deferred until the date of signing the arrangements due to the Corona crisis, including a waiver of lease fees in certain periods. Due to the aforesaid arrangements, the Company recognized an increase in the right-of-use asset and the lease liability in its 2021 financial statements in the amount of approx. USD 25 million.

**(2) Arrangements with airport authorities where the Company operates**

During 2021, the Company reached agreements with the authorities at airports where the Company operates regarding leases of certain areas in those airports during the crisis period, such as business lounges which were closed to the public.

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

Due to the arrangements described above and due to additional deferrals and waivers, the Company incurred cash flow savings of approx. USD 66 million during 2021. In addition, in respect of the arrangements described above (with the exception of arrangements with aircraft lessors, as described in Section 11.E.1 above), the Company recognized a decrease in the expense of approx. USD 15 million during 2021, which was recorded to other income in the Company's statements of profit or loss.

**(4) Deferral of other payments**

In addition to the above, the Company recognized an increase in the lease liability in the amount of approx. USD 42.7 million for the deferral of lease payments.

**Note 12 - Accounts Payable and Credit balances**

**Current liabilities:**

| | As of December 31 | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | USD thousands | USD thousands |
| Port taxes payable | 27,087 | 22,713 |
| Payables for non-realized flight segments of foreign companies (1) | 2,984 | 3,307 |
| Government institutions | 19,980 | 15,000 |
| Interest payable | 2,523 | 2,741 |
| Deposits received for passenger groups (2) | 27,659 | 1,614 |
| Provisions for future overhauls of leased aircraft (see Note 10.A) | 19,211 | 8,891 |
| Other payables | 8,500 | 12,311 |
| **Total** | 107,944 | 66,577 |

(1) This balance reflects amounts of airline tickets sold by the Company, which must be transferred to foreign companies that will operate the flights.

(2) This balance reflects amounts received in advance in respect of passenger groups against whom the Company is expected to issue airline tickets at a future date.

**Note 12 - Accounts Payable and Credit balances (continued)**

**Non-current liabilities:**

| | As of December 31 | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | USD thousands | USD thousands |
| Provisions for future overhauls of leased aircraft | 96,347 | 94,570 |
| Other | 8,757 | 5,746 |
| Total | 105,105 | 100,316 |

**Note 13 - Revenue Recognition and Deferred Revenue**

**A. Background and accounting policy**

**(1) Revenue and deferred revenue from airline tickets and frequent flyer club points**

Flight ticket sales are included as deferred revenue until the date of the flight, when the revenue is recognized in the statements of profit or loss. Revenue from passenger flights also includes revenue from the Company's provision of the service, while the sale of the airline tickets was carried out by other airlines. Revenue from passenger flights also includes revenue from 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, the revenue is presented net, i.e. the Company collects the receipts resulting from the passenger flight, transfers the other airline's share, and recognizes revenue only for the difference between them.

Flight ticket sales, in which the Company gives its customers flight points, as part of the frequent flyer club, which can be converted to flights (or other products) at a later date, are separated into performance obligations, allocating the payment received from the customer to the flight component and to the points component, based on the separate theoretical sale price of the flight point valued by the Company. The consideration attributed to the club points will be recognized as revenue when the service is provided by the Company in exchange for the redemption of the points. Until the date of revenue recognition, the liability in respect of club points is recognized as deferred revenue.

Consideration from the sale of club points to business partners is mostly included as deferred revenue and is recognized as revenue when the service is provided by the Company in exchange for the redemption of the points. Regarding significant accounting considerations and critical estimates that were used in determining the value of the liability in respect of the frequent flyer club points in the financial statements, see Note 2.C.(7).

Revenue from cargo flights is recognized on the date the cargo is delivered to its destination. Revenue from collaboration with foreign companies is recognized gross, i.e. the sale to the customer is recognized as full revenue while the payment to the other airline is recognized as an expense, because in these transactions, unlike with passenger flights, the Company is also a major supplier for other airlines. During 2020, the Company began flying cargo as part of a project in which it engaged with a foreign company, according to which the Company will ensure the sale of the capacity, while the foreign company will fly the cargo. In view of the fact that the Company is the entity responsible to the customer and controls the service performed, the Company also recognizes these revenues gross, while the amount transferred to the foreign company is recognized as an expense.

**Note 13 - Revenue Recognition and Deferred Revenue (continued)**

**A. Background and accounting policy (continued)**

Grants from credit card companies that were received by the Company in 2019 as part of an agreement for the issue and operation of branded credit cards for members of the Company's Frequent Flyer Club were recognized as deferred revenue and amortized to profit or loss in a manner reflecting the term of the agreement to which the grants are attributable (the period in which the agreement cannot be canceled by either of the parties without a significant fine). Due to the conceptual financing component (according to the accounting principles) inherent in some of the grants received, the Company recognizes conceptual interest expenses against an increase in the amount of deferred revenue, which will increase the amount recognized as revenue in the future. Regarding the receipt of a phantom option, see Note 9.C above.

**(2) Revenue and deferred revenue from flight tickets for aviation security system personnel**

deferred revenue from flight tickets for the aviation security system personnel is recognized over the period of the agreement with the State, which is for a period of 20 years beginning in May 2021, when the Assistance Agreement was signed with the State and the controlling shareholder, as stated in Note 1.B.(5) above. As State funding, on the one hand, it is an aid scheme that is provided given the Company's financial situation and with the intention of helping it and the aviation industry in general to overcome the Corona crisis, and on the other hand, it is an agreement to purchase airline tickets in advance and as compensation for the revenue that would have been generated for the Company if it had been able to sell the seats. According to the Company management's best judgment, this agreement combines a government grant component and a component of a sales agreement with a customer, as defined in the relevant accounting principles.

In order to reflect the two components of the agreement, the Company estimates the discount rate that would have been obtained in a separate theoretical financing transaction with a reasonable market participant at terms consistent with the conceptual credit received at a rate of approx. 17.2%, and the difference between the cash flow actually received and the conceptual cash flow in the transaction (the estimated amount that would have been received at the time of the State during the years of the agreement had it not been received in advance) discounted at a discount rate as stated ("the discounted amount"), constitutes a government grant in the amount of approx. USD 69 million.

**Note 13 - Revenue Recognition and Deferred Revenue (continued)**

**A. Background and accounting policy: (continued)**

The service provided to the State in this agreement for the sales component with the customer is the availability of seats for security personnel and the main factor that will determine the number of airline employees flown is the number of flights the Company will actually operate, at the sole discretion of the Company and its commercial needs. The State, on the other hand, may determine the number of employees flown on flights, which constitutes the secondary factor in determining the actual number of employees flown. Revenue from this component is recognized as revenue from airline tickets from the date of signing the agreement, even though the Company has not yet complied with all the terms of the agreement due to the fact that the flight service was actually received by the State.

Accordingly, the discounted amount was recognized as a sale agreement with a significant financing component since the receipt of the full consideration in advance stems from the State financing in view of the crisis in which it found itself and not in order to pay the flight tickets in advance. Accordingly, deferred revenue was recognized for the sale of airline tickets, and each quarter over the term of the agreement with the State, a financing expense is recognized on the one hand at the amount of the conceptual interest and revenue and, on the other hand, at the conceptual amount that would have been paid if the consideration had been paid in advance. The difference between the financing expenses and the revenue is offset in the balance sheet from the balance of the liability in respect of deferred revenue.

The grant amount is recognized in the 'other expenses and income' item in the statements of profit and loss over the period in which the Company recognizes the relevant costs as expenses for which the grant is intended to provide compensation. See Note 20.E below.

The grant distribution period is until the end of 2025 in accordance with the period of the Company's streamlining plan and as required by the agreement with the State, even though the Company is obligated to fly security personnel for 20 years according to the terms of the agreement. In view of the aforesaid in Note 1.B above, regarding the Company's commitment to carry out an issuance by July 31, 2021 and in view of the agreements in negotiations between the Company and the State and the signing of the Additional Assistance Agreement in November 2021, according to which the issue was postponed to September 2022, the revenue from the grant component was recognized from the fourth quarter of 2021, such that in this quarter revenue was recognized that was not yet recognized in all of 2021 in the total amount of approx. USD 9.6 million. This is because from that date, in the Company's opinion, there is reasonable assurance regarding compliance with the conditions for recognition of the grant, among other things in the context of the signing of the November Agreement, as detailed in Note 1.B above. According to the aforesaid, the Company estimates that as of the date of the financial statements, the Company has an unconditional right to postpone the settlement of the above liability, and therefore, starting from the fourth quarter of 2021, the Company classifies the liability in respect of deferred revenue in the statements of financial position as a long-term liability (with the exception of current maturities).

**Note 13 - Revenue Recognition and Deferred Revenue (continued)**

**B. Current liabilities:**

| | As of December 31 | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | USD thousands | USD thousands |
| From the sale of airline tickets | 228,425 | 219,777 |
| In respect of club points | 37,732 | 29,736 |
| Grants from credit card companies | 5,871 | 8,593 |
| Flights of aviation security system personnel | 14,172 | - |
| Other | 2,760 | 2,764 |
| **Total** | 288,961 | 260,870 |

**C. Non-current liabilities:**

| | As of December 31 | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | USD thousands | USD thousands |
| In respect of club points | 130,045 | 128,187 |
| Grants from credit card companies | 26,179 | 31,965 |
| Flights of aviation security system personnel | 192,648 | - |
| Total | 348,872 | 160,151 |

For information regarding the flights of aviation security system personnel, see Note 13.A.(2) above.

**D. Movement in the liability in respect of frequent flyer club points:**

| | As of December 31 | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | USD thousands | USD thousands |
| Opening balance | 157,923 | 118,147 |
| Increase in liability for accrual of points | 65,817 | 59,797 |
| Decrease in liability for realizations and expiry of points | (55,963) | (20,021) |
| Closing balance | 167,777 | 157,923 |

## Note 14 - Loans and Bonds

### A. Accounting policy

The loans taken by the Company to finance the purchase of aircraft are initially recognized in the amount raised, after deducting transaction costs and commissions paid, mainly for guarantees provided to the Company by third parties, such as the Export-Import Bank of the United States (EXIM) and the government agency for promoting exports from England (UKEF) and a consortium of insurance companies that provides insurance policies to banks by means of an insurance policy issued by the Aircraft Finance Insurance Consortium (AFIC), (see below). Subsequent to the initial recognition date, the loans are measured at amortized cost using the effective interest method.

When there is a change in the terms of the loan, including a deferral of principal and interest payments (see below), the Company examines whether this is a significant change in the terms of the debt. An insignificant change is treated so that the Company calculates the balance of the cash flows according to the current terms, discounts them at the original effective interest rate, and records the loan balance in the books according to the calculated value. The difference between the calculated value and the book value of the loan is recorded to the financing item in the statements of profit or loss. No changes were found to be a significant change in the debt.

With regard to the accounting policy for a loan from the controlling shareholder and recognition of a government grant in respect of a grant component in bonds issued to the State of Israel, see Note 14.G and 14.H below. Regarding the classification of short-term loans, see Note 1.B above.

### B. Composition:

| | As of December 31 | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | USD thousands | USD thousands |
| Loans from banking corporations (see Note 14.C) | 1,128,536 | 1,191,937 |
| Loan from controlling shareholder (see Note 14.G) | 50,000 | 10,000 |
| Bonds to the State of Israel (see Note 14.H) | 4,839 | - |
| | 1,183,375 | 1,201,937 |

**Note 14 - Loans and Bonds (continued)**

**C. Movement and balances in respect of loans from banking corporations:**

| | Fixed-Interest Loans | Variable-Interest Loans (Libor) | Loans to Finance Advance Payments on Aircraft ("PDP") | Overdrafts | Total |
|---|---|---|---|---|---|
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| **For the Year ended December 31, 2021:** | | | | | |
| Annual interest in percentages | 1.82-5.56 | 0.63-6.59 | 3.75 | - | - |
| **As of January 1, 2021:** | | | | | |
| Current maturities | 32,799 | 96,645 | 31,080 | 19,651 | 180,175 |
| Long-term loans | 254,010 | 757,751 | - | - | 1,011,761 |
| **Total loans** | 286,809 | 854,396 | 31,080 | 19,651 | 1,191,936 |
| **Movement during 2021:** | | | | | |
| Receipt of long-term loans (see Note 14.D(1) and (2) below) | - | 44,475 | - | - | 44,475 |
| Current repayments and movement in overdraft | (27,299) | (79,704) | - | (456) | (107,459) |
| Other changes | (5,559) | 5,142 | - | - | (417) |
| **Total loans as of December 31, 2021** | 253,950 | 824,309 | 31,080 | 19,195 | 1,128,536 |
| Of which: current maturities | 32,867 | 109,623 | 31,080 | 19,195 | 192,767 |
| **Total long-term loans*** | 221,083 | 714,685 | - | - | 935,769 |

* Regarding the classification of the Company's loans as short-term liabilities due to the lenders' grounds for immediate repayment, see Note 1.B above.

**Note 14 - Loans and Bonds (continued)**

**C. Movement and balances in respect of loans from banking corporations:**

| | Fixed-Interest Loans | Variable-Interest Loans (Libor) | Loans to Finance Advance Payments on Aircraft ("PDP") | Overdrafts | Total |
|---|---|---|---|---|---|
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| **For the Year ended December 31, 2020:** | | | | | |
| Annual interest in percentages | 1.82-5.56 | 0.74-4.44 | 2.81 | - | - |
| **As of 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 |
| **Movement during 2020:** | | | | | |
| Receipt of long-term loans and repayment of loans for PDP financing (see Note 14.D.(1)) | 18,750 | 113,900 | (30,944) | - | 101,706 |
| Current repayments and movement in overdraft | (31,473) | (94,851) | - | (2,356) | (128,680) |
| Other changes | 9,258 | (4,633) | - | - | 4,625 |
| **Total loans as of December 31, 2020** | 286,809 | 854,397 | 31,080 | 19,651 | 1,191,937 |
| Of which: current maturities | 32,799 | 96,646 | 31,080 | 19,651 | 180,176 |
| **Total long-term loans*** | 254,010 | 757,751 | - | - | 1,011,761 |

* Regarding the classification of the Company's loans as short-term liabilities due to the lenders' grounds for immediate repayment, see Note 1.B above.

**Note 14 - Loans and Bonds (continued)**

**D. Changes in the Company's loan status in the reporting year**

**(1)** In August 2021, the Company signed a memorandum of understanding with a foreign company regarding the refinancing of three Boeing 737-800, including their six engines. The amount of financing provided to the Company is USD 40 million at a variable interest rate of 1-Month LIBOR plus a spread, for a period of 4 years, according to a pre-determined repayment schedule with a balloon balance of approx. USD 15 million. Regarding the classification of all the Company's loans as current liabilities, see Note 1.B above.

**(2)** In September 2021, the Company signed an agreement for the receipt of financing in the amount of approx. USD 4.5 million at variable quarterly Libor interest plus a margin, for a period of 1.5 years, for a Boeing 777-200 aircraft.

**(3)** Due to the Corona crisis, which led to the suspension of passenger flights for a long period (see Note 1 above), and in order to adjust current loan payments to the outline for the return to activity, the Company applied to several financing entities (Israeli and foreign) to defer principal payments on the loans with a commitment to ongoing payment of interest in the period in which the principal payments are deferred (the deferral period), and to spread out the deferred principal payments to later periods. As of December 31, 2021, the Company has reached agreements with the financing entities to defer payments in the amount of approx. USD 96 million, which will be paid during the years 2021-2026.

**E. Collateral and ratio of loans to collateral:**

Some of the credit agreements (which are not included in "reportable credit" according to the guidelines of the Securities Authority) stipulate that the ratio of the balance of debt to the bank to the market value of the encumbered aircraft may not exceed 80% (see table below). A test for compliance with this ratio will be performed based on certain international professional publications that were determined regarding the market value of the aircraft. It was also determined that if the actual collateral ratio is lower than the above rate, the Company will provide additional collateral, or advance repayments of liabilities to the banking corporations, in order to meet the required ratio.

Due to the Corona crisis, there has been a decline in the price of aircraft worldwide. Accordingly, the decline in the value of the aircraft, which are used as collateral for loans, as explained above, or in some cases - for all the credit provided by the bank to the Company, resulted in non-compliance with the financial covenants in some of the banks as of the date of the statements of financial position and as of the date of publication of the ratio of the value of collateral to the loan or credit (LTV). Under the loan agreements, non-compliance with the required ratio establishes the banks' right to supplemental collateral as specified below and, if this is not provided, the right to demand immediate repayment of the loans. Following the Company's request to these banks to waive compliance with the aforesaid ratio, the banks informed the Company that they waive compliance with the aforesaid ratio as of December 31, 2021 and as of the date of publication of the financial statements.

**Note 14 - Loans and Bonds (continued)**

**E. Collateral and ratio of loans to collateral (continued):**

The following is a list of the Company's sources of financing, the collateral provided against the loans and, where applicable, the requirement for a ratio of the unpaid balance to the collateral value:

| Financing Source | Unpaid Balance as of Dec. 31, 2021 | Aircraft and Reserve Engines as Collateral | Requirement for Ratio of Unpaid Balance to Collateral Value |
|---|---|---|---|
| | USD thousands | | |
| Local bank (1) | 31,133 | Three 777-200 aircraft<br>Three 737-800 aircraft<br>One 737-900 aircraft | 80% |
| Local bank (1) | 4,475 | One 777-200 aircraft | 50% |
| Local banks | 46,979 | Two 737-900 aircraft | 80% |
| Foreign banks | 300,336 | Two 777-200 aircraft<br>Four reserve engines<br>Two 787-9 aircraft | - |
| Foreign banks (2) | 413,639 | One 737-900 aircraft<br>Three 737-800 aircraft<br>One 787-9 aircraft<br>Two 787-8 aircraft | - |
| Foreign banks (3) | 238,044 | One 787-9 aircraft<br>One 787-8 aircraft | - |
| Bonds issued by designated company (SPC) (4) | 61,987 | Four 737-900 aircraft | - |

**Note 14 - Loans and Bonds (continued)**

**E. Collateral and ratio of loans to collateral (continued):**

(1) There is a Cross Default mechanism between the various loans of the same banking institution.

(2) There is a Cross Default mechanism between the loans secured by EXIM or UKEF guarantees of the various financing institutions.

(3) There is a Cross Default mechanism between the loans secured by the AFIC insurance policy through a consortium of insurance companies that provides insurance policies to banks that finance aircraft purchases.

(4) Loans taken to finance aircraft, and financed by bonds issued by designated companies (SPC) that are not owned by the Company, and are guaranteed by EXIM, a US government-owned bank, with the Company's repayment of the bonds being principal and interest payments made to the designated company. In the event that the bonds are not repaid in an orderly fashion by the Company, and the EXIM guarantee is exercised, EXIM may realize the pledged aircraft to repay the balance of the bonds. To the extent that the funds from the realization of the aircraft are not sufficient to cover the amount of the guarantee, the Company will be obligated to repay the balance of the debt to EXIM. It should be noted that there is a Cross Default mechanism between these loans and the loans listed in note (2) above.

It should be noted that some of the existing loans as of December 31, 2021, are repayable early by the Company, as is customary. In addition, some of the agreements for loans taken by the Company include the right of the bank to demand immediate repayment of the balances of the loans provided by the relevant bank upon the occurrence of certain events, such as a merger or a transfer of control without the prior written consent of the banking institution, as well as the existence of additional and standard events customary in financing transactions. Regarding the grounds for lenders to demand the immediate repayment of all the loans, see Note 1.B above.

**F. Fair value of loans:**

| | As of December 31, 2021 | | As of December 31, 2020 | |
|---|---|---|---|---|
| | Book Value | Fair Value | Book Value | Fair Value |
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| Long-term fixed interest USD loans | 257,860 | (*) 273,804 | 292,457 | (*) 313,516 |

(*) The fair value of these loans as of December 31, 2021 and December 31, 2020 is approximately the same as the unpaid balance of the loans, plus accrued interest and early repayment penalties, in view of the classification of the loans as current liabilities (see Note 1.B above).

**Note 14 - Loans and Bonds (continued)**

**G. Loans from the controlling shareholder**

During November 2021, loans were received from the controlling shareholder in the amount of approx. USD 50 million in accordance with the assistance agreement signed with the State, the Company and the controlling shareholder, as detailed in Note 1.B.(5) above. The loans do not accrue interest and can be converted into capital by the controlling shareholder at any time for a variable number of shares depending on the share price close to the date of conversion. Accordingly, the fair value of the loans on the date of initial recognition is the full amount received, and they are classified as a current liability in the statements of financial position.

**H. Bonds to the State of Israel**

In November 2021, the Company received the amount of approx. USD 7 million from the State in accordance with the Assistance Agreement signed between the State, the controlling shareholder and the Company against the allocation of bonds by the Company, as detailed in Note 1.B(5) above, which do not bear interest, for a period of 3 years. At the end of the 3 years, the Company may repay the bonds or convert them into the Company's shares, according to the average share price in the 30 days preceding the end of the period, at a reduction of 7.5% from the above average price.

The bonds are initially recognized according to the cash settlement alternative, which is the more economical alternative for the Company, according to the discount rate that would have been obtained in a separate theoretical financing transaction with a reasonable market participant, which is approx. 13.4%. In view of the fact that the bonds were given in the context of the assistance given to the Company for the damage it incurred as a result of the State-imposed traffic restrictions due to the outbreak of the Delta strain, the difference between the actual amount received and the fair value of the liability on the date of initial recognition constitutes a government grant in the amount of approx. USD 2.2 million.

Accordingly, the grant component was recognized in the 'other expenses and income' item in the statements of profit or loss in the fourth quarter of 2021 at the time the grant was received, since the compensation is for losses incurred by the Company prior to receiving the grant in respect of the Delta strain.

**I. Liquidity risk in respect of loans and leases:**

The following table lists the contractual repayment dates (including agreements with the financing entities for deferral or spreading out of payments, see Note 14.C.2 above) of the Company's liabilities for principal and interest payments on loans, as well as minimum lease payments for aircraft leases and other leases. The table has been prepared based on the non-discounted cash flows, according to the contractual date on which the Company is required to repay its liabilities. It should be emphasized that the liquidity analysis was conducted in this manner even though the Company's liabilities in respect of loans from banking and other corporations were classified as current liabilities according to the accounting principles due to the grounds for making the loans immediately repayable, as stated in Note 1.B above.

**Note 14 - Loans and Bonds (continued)**

**I. Liquidity risk in respect of loans and leases: (continued)**

| | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 onwards | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | USD millions | | | | | |
| Current repayments of loan reserve | 144 | 147 | 131 | 134 | 557 | 1,113 |
| Current reserve payments in respect of leases | 141 | 108 | 112 | 109 | 536 | 1,006 |
| **Total current repayments** | 285 | 255 | 243 | 243 | 1,093 | 2,119 |
| **Repayments of loan for the financing of advance payments on account of aircraft (PDP) (1)** | 31 | - | - | - | - | 31 |
| **Payment that will be included in the statements of profit or loss and will therefore be included in cash flows from operating activities:** | | | | | | |
| Interest payments in respect of loans (2) | 20 | 20 | 18 | 14 | 60 | 132 |
| Interest payments in respect of leases | 41 | 36 | 31 | 26 | 74 | 208 |
| **Total interest payments** | 61 | 56 | 49 | 40 | 134 | 340 |
| **Repayments of bonds to the State of Israel (3)** | - | - | 7 | - | - | 7 |
| **Total payments** | 377 | 311 | 299 | 283 | 1,227 | 2,497 |

(1) In view of the Corona crisis, the receipt of the sixteenth and last Dreamliner 787-8 aircraft was postponed, which the Company was expected to receive during March 2020 as part of the equipping transaction. As of a date close to the approval of the report, Boeing has agreed to defer receipt of the aircraft until March 2023. See Note 10.A above. The repayment of the loan taken by the Company from a financial institution, for the purpose of paying an advance in respect of the aircraft in the amount of approx. USD 31 million, was postponed until December 2022.

(2) Interest payments in respect of loans do not include interest rate hedging payments. Regarding the liquidity risk in respect of derivative financial instruments, including interest rate hedging, see Note 19 below.

(3) The bonds allotted to the State will be repaid at the end of 3 years from the date of their issue, although the Company may repay the bonds in shares according to the conversion mechanism detailed in Section H above.

(4) It should be noted that loans from the controlling shareholder can be repaid to capital at any time by the controlling shareholder. These loans were not included as part of the liquidity analysis.

The Company's sources for repaying these liabilities are capital raising, obtaining loans from the State and from the controlling shareholder due to the additional assistance agreements (see Note 1.B above regarding funds received subsequent to the date of the statements of financial position), debt raising against the club assets, deferral of debt payments and other leases, all as stated in Note 1.B above, as well as current cash flows which are expected to result from the continued recovery in the volume of activity and as a result of the streamlining carried out by the Company.

## Note 15 - Liabilities for Employee Benefit Obligations

### A. Accounting policy:

#### (1) Post-employment benefits:

Post-employment benefits include a liability for retirement and severance pay, including a retirement grant for senior pilots, redemption of sick days, adjustment grants for senior executives and certain benefits for Company retirees. In addition, the benefits also include pension payments for certain local employees in the United States and England. The Company's post-employment benefits are partly defined contribution plans and partly defined benefit plans.

Expenses in respect of the Company's commitment to deposit funds under a Defined Contribution Plan are recognized in the statements of profit or loss on the date of receipt of the work services, for which the Company is obligated to make the deposit.

Expenses in respect of a Defined Benefit Plan are recognized in the statements of profit or loss in accordance with the Projected Unit Credit Method, using actuarial estimates. The present value of the Company's obligation in respect of a Defined Benefit Plan is determined by discounting the expected future cash flows in respect of the plan using the market yields of high quality corporate bonds denominated in the currency in which the benefits will be paid in respect of the plan, and having approximately the same repayment periods as of the dates of the expected settlement of the plan.

The cost of the service is recorded to the 'salary expenses' item. The net interest cost (after offsetting the return on plan assets) is included in the statements of profit or loss under 'financing expenses'. Actuarial gains and losses in respect of post-employment plans are recognized in other comprehensive income at the time of their creation and will not be reclassified to profit or loss at a later date.

The plan assets are measured at fair value. Interest income on the plan assets is determined based on the discount rate of the appropriate obligations and is recognized in profit or loss as part of the net interest cost. The difference between interest income on the plan assets and their actual return is recorded to other comprehensive income and will not be reclassified to profit or loss at a later date.

#### (2) Other long-term employee benefits:

Other long-term employee benefits are benefits that are expected to be utilized in a period exceeding 12 months from the end of the period in which the service qualifying for the benefit was provided.

Other employee benefits include utilization and redemption of vacation and rest days, a study grant for children of employees and jubilee grants. These benefits are recognized and measured in the same way that post-employment benefits are recognized, provided that actuarial gains and losses in their respect are recognized in profit or loss at the time of their creation, instead of to other comprehensive income.

#### (3) Short-term employee benefits:

Short-term employee benefits are benefits that are expected to be paid in full within 12 months from the end of the year in which the qualifying service is provided by the employee.

Short-term employee benefits include the Company's liability for current wages. These benefits are recognized in the income statements at the time of their creation.

**Note 15 - Liabilities for Employee Benefit Obligations (continued)**

**A. Accounting policy: (continued)**

**(4) Benefits for dismissal and early retirement plans:**

Dismissal benefits are recognized when the Company is actually obligated to the employees to provide the benefits, and not against a significant future service of those employees. The amount of the liability is determined according to the present value of the expected cash flows in respect of the obligation.

**(5)** With regard to significant accounting considerations and critical estimates that were used in determining the value of the liability in the financial statements, see Note 2.C.(3).

**Note 15 - Liabilities for Employee Benefit Obligations (continued)**

**B. Composition:**

| | Reference | Plan Currency | As of December 31, 2021 | | | As of December 31, 2020 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Current liabilities | Non-Current Liabilities | Non-current assets | Current liabilities | Non-Current Liabilities | Non-current assets |
| | | | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| **Short-term employee benefits:** | | | | | | | | |
| Wages, salaries and social benefits | | Mainly NIS | 36,206 | - | - | 28,801 | - | - |
| **Post-employment benefits:** | | | | | | | | |
| Benefit for retirement and severance pay in Israel | C | NIS | - | 39,246 | - | 8,599 | 30,399 | - |
| Redemption of sick days | D | NIS | - | 33,217 | - | 8,402 | 30,793 | - |
| Pension funds for employees in branches: | E | | | | | | | |
| United States | | USD | - | 204 | - | - | (159) | - |
| England | | GBP | - | 4,358 | - | - | 8,081 | - |
| Retiree benefits | F | NIS | - | 14,666 | - | - | 13,637 | - |
| Other post-employment benefits | G | NIS | - | 5,230 | - | - | 6,104 | - |
| | | | - | - | - | - | - | - |
| **Other long-term employee benefits:** | | | | | | | | |
| Liability for vacation and rest* | I1 | NIS | 52,522 | - | - | 61,772 | - | - |
| Other long-term benefits | I2 | NIS | - | 3,651 | - | - | 3,992 | - |
| **Dismissal benefits:** | | | | | | | | |
| Voluntary retirement plans | J | NIS | 14,408 | (92) | - | 45,407 | (829) | - |
| **Total in the statement of financial position** | | | 103,136 | 100,480 | - | 152,981 | 92,019 | - |

* It should be noted that a liability for vacation and rest is presented in the statements of financial position as a current liability, although it is expected to be realized after a period of 12 months from the reporting date (and is therefore defined as a long-term benefit). This is because the Company does not have an "unconditional right" to defer the settlement of the obligation for this period, and therefore according to the accounting principles, the liability is presented in the short term.

**Note 15 - Liabilities for Employee Benefit Obligations (continued)**

**C. Benefits for retirement and dismissal of employees in Israel:**

**(1) The Company's obligation in respect of retirement and severance pay in Israel (for permanent employees under a collective agreement):**

The Company's employment agreements, the labor laws in Israel and the "Severance Pay Law, 1963 require the Company to pay severance pay to employees at the time of their dismissal or retirement.

**Regulated payments for retirement and dismissal of the Company's employees:**

As of September 1992, the social rights of some of the Company's employees are regulated under 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 a provident fund) in respect of an employee who joins the pension arrangement, will replace the obligation to pay severance pay to that employee, in accordance with Section 14 of the Severance Pay Law, 1963, for the same part of the wages and for the same period for which the payments were made. Generally, employees who were given tenure in the Company after the above date were required to join the program. It should also be noted that most of the employees who joined the Company from September 1992 are signed onto Section 14 as aforesaid (whether they are permanent, temporary or senior executives).

**Defined contribution plan:**

Accordingly, the current deposits in pension funds and policies in insurance companies exempt the Company from any additional obligation to employees, and as for long-time employees who joined the pension agreement in 1992, the exemption is only in respect of periods for which deposits were made.

**Defined benefit plan:**

With regard to the period between the commencement of the employee's employment with the Company and the date of the employee's joining the aforementioned pension agreement, the employees are entitled to severance pay according to their salary when they retire from the Company, for the number of years in that period. Employees who have not joined the pension agreement are entitled to severance pay in the amount of their salary at the time of retirement from the Company for all their years of employment in the Company.

**Note 15 - Liabilities for Employee Benefit Obligations (continued)**

**C. Benefits for retirement and dismissal of employees in Israel: (continued)**

**(2) Arrangements and plans for ensuring retirement and dismissal payments (the plan assets):**

According to the provisions of the collective agreement, the Company deposited 8.33% of the current salary of the employees in provident funds for compensation in Israeli banks in the Company's name. In accordance with the agreement signed on December 22, 2011, in view of a legislative arrangement that entered into effect on January 1, 2011, and which no longer allows deposits for severance pay in the Central Compensation Fund, senior employees who until December 31, 2010 had funds deposited for them in the Central Fund, from January 1, 2011 the funds are deposited for them into a compensation component in a provident fund in the name of the employee. Currently, most of the program's assets constitute personal funds of the employees managed by leading investment houses in the economy.

**(3) Retirement grant for senior pilots:**

Senior pilots, upon reaching the age of 65, a date when they can no longer continue to serve as active pilots under the Pilot Regulations, and who do not serve as instructors or supervisors, terminate their employment with the Company and are entitled to a retirement grant (in addition to severance pay, to which they are legally entitled) in amounts stipulated in the agreement. This commitment is paid from the Company's current sources.

**(4) Managers and senior executives:**

Senior employees, including senior executives, are employed according to personal employment agreements, with a number of senior employees entitled to receive for their period of employment, in addition to severance pay by law, payment of additional retirement compensation (two compensations) at a rate of one month per year for their period of employment according to the last total salary. It should be clarified that senior employees and managers who joined the Company after 2011 are not entitled to such additional compensation. This commitment is funded by dedicated personal funds.

**D. Redemption of sick days:**

Permanent employees (with the exception of employees on personal contracts), when they retire from the Company on compulsory retirement or who have retired over the age of 45 on conditions that entitle them to compensation, are entitled to the redemption of sick days according to the conversion formula set forth in the collective agreement. It should be noted that the allowable accrual ceiling for sick days for some employees is higher than stipulated by law, and it depends on the date of commencement of their employment with the Company. This commitment is paid from the Company's current sources.

**E. Pension funds of some of the Company's local employees in the United States and in England:**

Some of the Company's local employees in the US and the UK benefit from pension plans (the "plans") under which the Company pays the pension cost of employees of those offices. The pension cost is calculated as the product of the "years of entitlement" to the pension at a rate of the determining salary for the pension. Retirement from the age of 65 usually entitles the employee to full benefits. The pension fund assets are managed by a dedicated body and are invested, primarily, in negotiable securities. The company undertook to cover any deficit that would be created in the value of the fund assets in relation to the actuarial liabilities, whatever they may be.

**Note 15 - Liabilities for Employee Benefit Obligations (continued)**

**E. Pension funds of some of the Company's local employees in the United States and in England: (continued)**

With regard to the UK pension fund, as of 2005, the fund does not accept new employees and there is also no further accrual of rights within its framework. The US Pension Fund is also closed to new members, but for existing employees who are part of the arrangement, there is still an accrual of rights.

The compulsory payments are financed mainly from the plan assets, but in view of the existing deficit in the pension plans, the Company supplements certain amounts in respect of the obligation from its own sources as well.

**F. Retiree benefits:**

After their retirement, Company employees are entitled (subject to seniority) to flight tickets and gifts for the holidays in accordance with the Company's policy.

**G. Other post-employment benefits:**

Other benefits include an adjustment grant to which some of the Company's senior employees are entitled. In addition, in some of the Company's offices abroad, the Company's local employees are entitled to severance pay in accordance with local law and in accordance with the Company's agreements. Moreover, the other benefits include liabilities for severance pay of the subsidiaries.

**H. Multi-employer program in a subsidiary:**

Borenstein Caterers Inc. (USA) participates in a multi-employer pension plan for some of its employees, for which the subsidiary invested the amount of approx. USD 301 thousand in 2021. The subsidiary's share in the plan's unfunded liabilities as of December 31, 2021 is approx. USD 7.4 million, so that if the subsidiary ceases to make such ongoing payments, or withdraws from the plan, it will have to bear this amount. The subsidiary intends to continue to deposit funds into the plan, therefore no liability has been recognized in the financial statements in its respect.

**I. Dismissal benefits (retirement plans and the cost of dismissal):**

Further to Note 1.B above, in June and July 2020, the Company and the Histadrut signed individual convalescence agreements with respect to the four employee sectors in the Company (pilots, flight attendants, maintenance and engineering, administration) which entered into effect after meeting a number of conditions during 2021.

According to the agreements, the Company recognized a provision and expense (in the 'other expenses' item) of approx. USD 45 million in 2020. The liability included increased retirement benefits and bridging pensions up to the legal retirement age as well as a grant for prior notice. It should be noted that the Company recognized the liability as of December 31, 2020, despite the agreements being conditional, since at that time it believed that it did not have the unconditional ability to withdraw from the relevant obligations in the agreements in this context. During the second quarter of 2021 and as of December 31, 2021, the Company completed the dismissal process and paid its obligations in this regard accordingly.

**Note 15 - Liabilities for Employee Benefit Obligations (continued)**

**I. Dismissal benefits (retirement plans and the cost of dismissal): (continued)**

In addition, as stated in Note 1.B above, as part of another streamlining measure, in October 2021 the Company's Board of Directors approved the collective agreements it signed with the Histadrut, the Maintenance Committee and the Administrative Committee regarding the arrangement of another plan for providing increased compensation or a monthly annuity to the Company's permanent employees who will choose to retire voluntarily, according to the conditions set forth in the agreements as stated above. In view of this, the Company recognized a provision and expense (in the 'other expenses' item) of approx. USD 17 million.

**J. Key management personnel**

For information regarding expenses in respect of remuneration of key management personnel, see Note 22.C below.

**Note 15 - Liabilities for Employee Benefit Obligations (continued)**

**K. Details of the quantitative effects in respect of defined benefit plans on the financial statements**

| | Severance Pay in Israel | Redemption of Sick Days | Pension Funds | Retiree Benefits | Other Benefits | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| **Amounts recognized in the statements of profit or loss in respect of defined benefit plans: For the Year ended December 31, 2021:** | | | | | | |
| Service cost | 5,838 | 841 | 122 | 77 | 879 | 7,757 |
| Interest cost | 1,256 | 689 | 1,550 | 407 | 78 | 3,980 |
| Return on plan assets according to discount rate | (595) | - | (1,475) | - | - | (2,070) |
| Real return transferred from compensation item to benefits | 61 | - | - | - | - | 61 |
| Exchange rate differences | 1,091 | 1,083 | (62) | 410 | 207 | 2,729 |
| Other changes in the period | - | - | - | - | - | - |
| **Total** | 7,651 | 2,613 | 135 | 894 | 1,164 | 12,457 |
| **For the Year ended December 31, 2020:** | | | | | | |
| Service cost | 9,325 | 875 | 124 | 299 | (117) | 10,506 |
| Interest cost | 1,283 | 747 | 1,982 | 434 | 206 | 4,652 |
| Return on plan assets according to discount rate | (903) | - | (1,878) | - | 60 | (2,721) |
| Real return transferred from compensation item to benefits | 86 | - | - | - | - | 86 |
| Exchange rate differences | 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 ended 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 plan assets according to discount rate | (4,430) | - | (2,113) | - | (145) | (6,688) |
| Real return transferred from compensation item to benefits | 113 | - | - | - | - | 113 |
| Exchange rate differences | (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 |

**Note 15 - Liabilities for Employee Benefit Obligations (continued)**

**K. Details of the quantitative effects in respect of defined benefit plans on the financial statements (continued)**

**Expenses in respect of defined benefit plans are included in the following items in the statements of profit or loss:**

| | For the Year ended December 31 | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| Operating expenses (see also Section C(3) above) | 8,469 | 13,231 | 7,836 |
| Sales expenses | 591 | 923 | 547 |
| General and administrative expenses | 1,487 | 2,323 | 1,376 |
| Financing expenses | 1,910 | 1,931 | 224 |
| **Total** | 12,457 | 18,408 | 9,983 |

**Note 15 - Liabilities for Employee Benefit Obligations (continued)**

**K. Details of the quantitative effects in respect of defined benefit plans on the financial statements (continued)**

| | For the Year ended December 31, 2021 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Severance Pay in Israel | Redemption of Sick Days | Retiree Benefits | Pension Funds | Other Benefits | Total |
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| **Movement in the present value of the obligation:** | | | | | | |
| Opening balance - present value of obligation | 73,511 | 39,195 | 13,637 | 80,147 | 10,705 | 217,195 |
| Service cost | 5,838 | 841 | 77 | 122 | 879 | 7,757 |
| Interest cost | 1,256 | 689 | 407 | 1,550 | 78 | 3,980 |
| Actuarial (gains) losses | (3,148) | (125) | 185 | (4,712) | (522) | (8,322) |
| Benefits paid | (24,949) | (8,465) | (51) | (3,648) | (932) | (38,045) |
| Changes in exchange rate | 1,704 | 1,083 | 410 | (180) | 232 | 3,249 |
| Other changes in the period | - | - | - | - | (2,529) | (2,529) |
| **Closing balance - present value of obligation** | 54,212 | 33,218 | 14,665 | 73,279 | 7,911 | 183,285 |
| **Change in fair value of plan assets:** | | | | | | |
| Opening balance - fair value of plan assets | 33,910 | - | - | 72,225 | 1,877 | 108,012 |
| Return on plan assets according to discount rate | 595 | - | - | 1,475 | - | 2,070 |
| Remeasurements for the difference between the actual return on the plan's assets and the return calculated according to the discount rate | (5,629) | - | - | (2,293) | - | (7,922) |
| Employer contribution | 764 | - | - | 1,074 | - | 1,838 |
| Benefits paid | (15,225) | - | - | (3,648) | - | (18,873) |
| Real return transferred from compensation item to benefits item | (61) | - | - | - | - | (61) |
| Changes in exchange rate | 612 | - | - | (118) | 25 | 519 |
| Other changes in the period | - | - | - | - | 779 | 779 |
| **Closing balance - fair value of plan assets** | 14,966 | - | - | 68,715 | 2,681 | 86,362 |
| Average life of the obligation (in years) | 7.8 | 8.5 | 18.7 | | | |
| Discount rate in percentages | 2.1 | 2.15 | 2.65-3.6 | | | |
| Sensitivity analysis for a 1% increase in the discount rate | (1,285) | (2,313) | (2,387) | | | |

The discount rate for the US pension is 2.71% and for the UK pension 1.8%.

**K. Details of the quantitative effects in respect of defined benefit plans on the financial statements (continued)**

| | For the Year ended December 31, 2020 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Severance Pay in Israel USD thousands | Redemption of Sick Days USD thousands | Retiree Benefits USD thousands | Pension Funds USD thousands | Other Benefits USD thousands | Total USD thousands |
| **Movement in the present value of the obligation:** | | | | | | |
| Opening balance - present value of obligation | 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 (gains) losses | (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 obligation** | 73,520 | 39,212 | 13,635 | 80,148 | 9,946 | 216,461 |
| **Change in fair value of plan assets:** | | | | | | |
| Opening balance - fair value of plan assets | 141,483 | - | - | 66,873 | 4,228 | 212,584 |
| Return on plan assets according to discount rate | 903 | - | - | 1,878 | (60) | 2,721 |
| Remeasurements for the difference between the actual return on the plan's assets and the return calculated according to the discount rate | (4,901) | - | - | 5,410 | (457) | 52 |
| Employer contribution | 408 | - | - | 995 | 150 | 1,553 |
| Benefits paid | (9,785) | - | - | (3,499) | (237) | (13,521) |
| Withdrawal of compensation fund surpluses | (96,600) | | | | | (96,600) |
| Real return transferred from compensation item to benefits item | (86) | - | - | - | - | (86) |
| Changes in exchange rate | 3,099 | - | - | 569 | 218 | 3,886 |
| Other changes in the period | - | - | - | - | - | - |
| **Closing balance - fair value of plan assets** | 34,521 | - | - | 72,226 | 3,842 | 110,589 |
| Average life of the obligation (in years) | 8.0 | 8.7 | 17.6 | | | |
| Discount rate in percentages | 1.9 | 1.95 | 2.45 - 3.4 | | | |
| Sensitivity analysis for a 1% increase in the discount rate | (2,036) | (2,840) | (2,447) | | | |

**Note 15 - Liabilities for Employee Benefit Obligations (continued)**

**K. Details of the quantitative effects in respect of defined benefit plans on the financial statements (continued)**

**Additional actuarial assumptions:**

The main actuarial assumptions (beyond the interest rate as detailed above in the quantitative data) used by the Company to estimate their quantitative liabilities and effects as detailed above are as follows:

- The projected rate of increase in wages in the medium and long term is between 3% and 5.5%. In the short term and in the context of convalescence agreements, the wage increase rate is reduced, in accordance with the agreements. If the projected rate of increase in wages was higher by one percent in relation to the rate taken into account when calculating the obligation, the liability for post-employment benefits (with the exception of pension) would have increased by approx. USD 14.3 million. The above sensitivity analysis was determined based on reasonably possible changes in the actuarial assumptions at the end of the reporting period. Sensitivity analysis does not take into account any interdependence that exists between the assumptions.
- The departure rate is estimated in a range between 1.1% and 4.4% depending on the age of the population.

**L. Other long-term employee benefits:**

**(1) Paid vacation days:**

In accordance with the Annual Leave Law, 1951 and in accordance with the Company's employment agreements, the Company's employees are entitled to paid vacation days for each year of work. An employee who ceased working before utilizing the balance of the vacation days accrued, is entitled to payment for the balance of the vacation days upon retirement. In addition, some employees of the Company are entitled to rest days which are redeemed upon retirement, as long as an accumulated balance remains. The Company's obligation for a vacation also includes its obligation for these days.

**(2) Other long-term benefits:**

These benefits mainly include a grant for the academic studies of employees' children as well as jubilee grants for employees who reach 20, 30 and 40 years of seniority in the Company, who are entitled to a gift awarded in an annual "Decade Ceremony" held by the Company. It should be noted that the streamlining agreement stipulates that during the term of the agreement, the employees will not be entitled to funding for their children's academic studies.

**Note 15 - Liabilities for Employee Benefit Obligations (continued)**

**L. Other long-term employee benefits: (continued)**

**(3) Details of the quantitative effects in respect of other long-term employee benefits on the financial statements:**

| | Vacation and Rest | Other Long-Term Benefits |
|---|---|---|
| | USD thousands | USD thousands |
| **For the Year ended December 31, 2021:** | | |
| Opening balance | 61,772 | 3,989 |
| **Amounts recognized in the statements of profit or loss in respect of defined benefit plans:** | | |
| Service cost | 14,069 | 262 |
| Interest cost | 1,002 | 77 |
| Exchange rate differences | 1,735 | 123 |
| Actuarial (gains) losses* | (7,796) | (741) |
| **Total** | 9,010 | (279) |
| **Benefits paid** | (18,263) | (56) |
| **Closing balance** | 52,519 | 3,654 |
| Average life of the obligation (in years) | 8.4 | 11.2 |
| **For the Year ended December 31, 2020:** | | |
| Opening balance | 59,466 | 4,589 |
| **Amounts recognized in the statements of profit or loss in respect of defined benefit plans:** | | |
| Service cost | 18,385 | (502) |
| Interest cost | 992 | 86 |
| Exchange rate differences | 3,767 | 262 |
| Actuarial (gains) losses | (2,830) | (355) |
| **Total** | 20,314 | (508) |
| **Benefits paid** | (18,615) | (86) |
| **Closing balance** | 61,165 | 3,994 |
| Average life of the obligation (in years) | 8.5 | 11.1 |
| **For the Year ended December 31, 2019:** | | |
| Opening balance | 44,733 | 3,990 |
| **Amounts recognized in the statements of profit or loss in respect of defined benefit plans:** | | |
| Service cost | 46,369 | 188 |
| Interest cost | 1,417 | 142 |
| Exchange rate differences | 3,856 | 337 |
| Actuarial (gains) losses | 5,387 | 299 |
| **Total** | 57,029 | 966 |
| **Benefits paid** | (42,250) | (367) |
| **Closing balance** | 59,512 | 4,589 |
| Average life of the obligation (in years) | 8.5 | 11.3 |

* Most of the actuarial gain is due to the increase in the interest rate and the low accumulation of vacation and rest days in relation to what is expected.

**Note 15 - Liabilities for Employee Benefit Obligations (continued)**

**L. Other long-term employee benefits: (continued)**

**(4) Expenses in respect of vacation and rest are included in the following items in the statements of profit or loss:**

| | For the Year ended December 31 | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| Operating expenses | 6,430 | 15,516 | 44,656 |
| Sales expenses | 449 | 1,082 | 3,115 |
| General and administrative expenses | 1,129 | 2,724 | 7,841 |
| Financing expenses | 1,002 | 992 | 1,417 |
| **Total** | 9,010 | 20,314 | 57,029 |

**Note 16 - Provisions and Contingent Liabilities**

In accordance with International Accounting Standard IAS 37, the financial statements recognize provisions for claims and legal proceedings, for which a negative cash flow is expected (with a probability of over 50%), which in the opinion of the Company's management, based, among other things, on the opinions of its legal counsel, are appropriate with regard to the circumstances of the case. These provisions are recognized, in respect of claims and legal proceedings, as aforesaid, against the Company, which in the opinion of the management there is a likelihood that they will not be dismissed or canceled, even though it denies the above claims.

With regard to significant accounting considerations and critical estimates that were used in determining the value of the liability in the financial statements, see Note 2.C.(3).

As of December 31, 2021, claims totaling approx. USD 1,501 million and claims that are not quantified in monetary amounts were filed against the Company. In respect of these claims, the Company recognized a provision in the financial statements in the total amount of approx. USD 13.1 million. In the opinion of the Company's management, which is based on the opinion of its legal counsel, it is not expected that the Company will be exposed to an additional loss in respect of the above claims beyond the amounts of the provisions included in the financial statements.

**Note 16 - Provisions and Contingent Liabilities (continued):**

**a. Movement in Provisions:**

| | State of Israel for Controversy over Compensation Fund Surplus of Eligible Employees | Other Provisions | Total |
|---|---|---|---|
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| Balance as of January 1, 2020 | 9,517 | 14,224 | 23,741 |
| Additional provisions recognized including updating of existing provisions) | - | 1,781 | 1,781 |
| Amounts utilized and canceled during the year | (9,557) | (1,640) | (11,197) |
| Exchange rate effect | 40 | 285 | 325 |
| **Balance as of December 31, 2020** | - | 14,650 | 14,650 |
| Additional provisions recognized including updating of existing provisions) | - | 242 | 242 |
| Amounts utilized and canceled during the year | - | (1,890) | (1,890) |
| Exchange rate effect | - | 134 | 134 |
| **Balance as of December 31, 2021** | - | 13,136 | 13,136 |

**Note 16 - Provisions and Contingent Liabilities (continued)**

**B. Details of the main legal proceedings:**

**The following are the class actions that have been filed against the Company:**

| No. | Date of Claim | Type of Claim / Court | Subject of Claim | Amount Claimed | Status | Accounting Effects |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | February 2013 | Class action / Central District | The application for approval is based on a claim of a large-scale global restrictive arrangement to coordinate various components of cargo shipping prices on flights, and in particular the fuel and security additions. The application was also filed against British Airways, Lufthansa and Swiss Airlines. | NIS 473 million | In January 2020, the court approved the claim as a class action. According to the decision, the group members who are directly harmed are all customers who sent cargo to Israel or from Israel (except from/to the US) from January 1, 2000 until the end of the arrangement which is, at the earliest, February 14, 2006, and those who are indirectly harmed who are all customers of the directly harmed customers, who purchased from the directly harmed customers cargo delivery services to or from Israel (except from/to the US) during the above period. The remedy claimed is compensation for the damage caused to the group members which constitutes the difference between the price actually charged in view of the alleged coordination, including the fuel and security additions, and the price that would have been charged under competitive market conditions had it not been for the alleged coordination. The Company filed a request to appeal to the Supreme Court against the District Court's decision to approve the claim as a class action, and at the same time filed an application for stay of execution. In June 2020, the Supreme Court granted the Company's request and ordered a stay of execution of the District Court decision pending a different decision and a stay of proceedings before the District Court with respect to all parties to the proceeding. In addition, the Supreme Court determined that the request to appeal required a response and ordered the respondents to file responses to the request. | The Company recognized a provision in its financial statements, according to management's estimate and based on the opinion of its legal counsel, in respect of the claim. |

**Note 16 - Provisions and Contingent Liabilities (continued)**

**B. Details of the main legal proceedings:**

**The following are the class actions that have been filed against the Company:**

| No. | Date of Claim | Type of Claim / Court | Subject of Claim | Amount Claimed | Status | Accounting Effects |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2 | January 2015 | Class action / Central District | The application for approval is based on a claim for non-refund of port fees and/or taxes charged by the Company from the passengers at the time of charging the flight tickets in cases where the passengers did not show up for the flight. | NIS 60 million (a personal amount of NIS 257) | In September 2019, the court approved the claim as a class action. According to the decision, the group members are all customers of the Company who purchased a flight ticket from the Company in the seven years before filing the claim and did not show up for the flight or the flight segment, and the Company did not refund all port taxes directly or indirectly (including a refund through the travel agent through whom the ticket was purchased) where the company did not transfer the amounts it charged for this purpose to the various airports, or where it can claim their return from the port authorities. The remedies sought are the refund of the amounts the Company must return to the group members, together with linkage differences and interest from the date it should have been returned and an order for the Company to act to inform its customers of their right to a refund of port taxes. The parties resorted to mediation proceedings. | The Company recognized a provision in its financial statements, according to management's estimate and based on the opinion of its legal counsel, in respect of the claim. |
| 3 | April 2015 | Class action / Tel Aviv District | The claim is based on a claim that the company unilaterally changed the terms of the club's program in a number of characteristics, all of which constitute a significant deterioration of the club's terms and a material economic injury to the value of the points earned by the group. | NIS 1.3 billion (a personal amount of NIS 7,300) | In November 2017, the court approved the claim as a class action. According to the decision, the group members are all of the club members who at the time of each of the changes made in the club plan, held points and the value of their points decreased due to the changes. In December 2017, the Company filed a request to appeal to the Supreme Court against the decision to approve the claim as a class action. At the same time, the parties resorted to mediation proceedings which ended without success in February 2019. The request to appeal was denied in October 2019 and the parties agreed to re-apply for mediation proceedings. | The Company recognized a provision in its financial statements, according to management's estimate and based on the opinion of its legal counsel, in respect of the claim. |

**Note 16 - Provisions and Contingent Liabilities (continued)**

**B. Details of the main legal proceedings (continued):**

**The following are the class actions that have been filed against the Company: (continued)**

| No. | Date of Claim | Type of Claim / Court | Subject of Claim | Amount Claimed | Status | Accounting Effects |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 4 | August 2016 | Application for class action approval / Central District | The application for approval is based on the claim that the Company advertises, markets and sells flight tickets according to its advertised flight schedule, while from the beginning it does not have enough pilots and captains to carry out the flight schedule. | Not quantified | The company filed its response to the application for approval. An evidentiary hearing was held and the application for approval set deadlines for the filing of summaries. | The Company's management estimates, based on the opinion of its legal counsel, that it is more likely than not that the claim will be dismissed. |
| 5 | December 2016 | Application for class action approval / Central District | The application for approval is based on a claim that the Company charges customers who make a change in the flight ticket an additional payment that is the difference between the price of the original flight and the price of the alternative flight, in cases where the alternative flight is cheaper. | NIS 92.3 million (a personal amount of USD 179.8) | The company filed its response to the request for approval. The parties resorted to mediation proceedings, at the end of which a settlement agreement was reached. The parties submitted the settlement agreement to the court for approval. | The settlement agreement does not have a significant effect on the Company's financial statements. |

**Note 16 - Provisions and Contingent Liabilities (continued)**

**B. Details of the main legal proceedings (continued):**

**The following are the class actions that have been filed against the Company: (continued)**

| No. | Date of Claim | Type of Claim / Court | Subject of Claim | Amount Claimed | Status | Accounting Effects |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 6 | February 2017 | Request for class action approval / Central District | The application for approval is based on the claim that in the event of cancellation or delay of a flight, the Company is acting in violation of the Aviation Services Law, 2012, and other obligations. The group defined in the application is, among other things, the Company's customers whose flight was canceled and did not receive a refund of the ticket price or an alternative flight of their choice, the Company's customers who did not receive assistance services and information sheets regarding their rights to benefits and the Company's customers who received a misleading response from the Company. | A personal amount of NIS 44,615 | The company filed its response to the application for approval. The application for approval is at the summary stage. | The Company recognized a provision in its financial statements, according to management's estimate and based on the opinion of its legal counsel, in respect of the claim. |
| 7 | October 2017 | Application for class action approval / Central District | The application for approval is based on various claims regarding the seats on the plane, in which there is a restriction to leaning back. | NIS 33 million (a personal amount of NIS 577) | The company filed its response to the application for approval. The procedure is set for an evidentiary hearing. | The Company's management estimates, based on the opinion of its legal counsel, that it is more likely than not that the claim will be dismissed. |

**Note 16 - Provisions and Contingent Liabilities (continued)**

**B. Details of the main legal proceedings (continued):**

**The following are the class actions that have been filed against the Company: (continued)**

| No. | Date of Claim | Type of Claim / Court | Subject of Claim | Amount Claimed | Status | Accounting Effects |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 8 | February 2018 | Application for class action approval / Central District | The application for approval is based on an allegation that the Company abused its position as a declared monopoly on the Tel Aviv-Mumbai route by charging an unfairly high price to time-sensitive passengers, and it was also argued that the avoidance of an Indian airline entering the Tel Aviv-Mumbai route constitutes a restrictive arrangement. | NIS 321 million (a personal amount of NIS 11,250) | The company filed its response to the application for approval. At the end of a preliminary hearing, it was agreed that from the application for approval and from the claim, the grounds of a restrictive arrangement and relief for non-pecuniary damage would be deleted. The Company was also given the right to file a supplementary response, which was indeed filed in February 2020. The proceeding was delayed at the request of the parties pending a Supreme Court decision in another proceeding. | The Company's management estimates, based on the opinion of its legal counsel, that it is more likely than not that the claim will be dismissed. |
| 9 | March 2018 | Amended application for class action approval / Central District | The Company illegally collects a "security levy". | NIS 612 million (a personal amount of NIS 371) | The Company filed its response to the amended application for approval. The application for approval is at the evidentiary stage. | The Company's management estimates, based on the opinion of its legal counsel, that it is more likely than not that the claim will be dismissed. |

**Note 16 - Provisions and Contingent Liabilities (continued)**

**B. Details of the main legal proceedings (continued):**

**The following are the class actions that have been filed against the Company: (continued)**

| No. | Date of Claim | Type of Claim / Court | Subject of Claim | Amount Claimed | Status | Accounting Effects |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 10 | July 2020 | Application for class action approval / Central District | The application for approval is based on a claim that the Company does not refund its customers who purchased airline tickets for flights that were scheduled to take off from February 1, 2020 and were canceled, the amounts paid within the time set for this by law and that apparently the Company does not inform consumers and the public regarding their right to a refund and/or that they must apply in writing for the refund. It was further alleged in the application that the Company violated, among other things, the provisions of the Aviation Services Law (Compensation and Assistance due to Cancellation of a Flight or a Change in its Conditions), 2012, as well as other laws. | USD 400 million (a personal amount of NIS 3,710) | On March 26, 2021m a judgment was given in which the court approved the applicant's withdrawal of the approval application and on March 31, 2021, the applicant filed a request to cancel the judgment. On April 27, 2021, a hearing was held in court on the request for cancellation and it was agreed that the applicant's notice of withdrawal and the judgment would be cancelled, with each party maintaining its claims. On July 13, 2021, a hearing was held, at the end of which and in accordance with the court's recommendation, the parties began a dialogue to examine the possibility of concluding the procedure by agreement. After no agreement was reached between the parties, the application for approval was set for further preliminary hearing. | At this stage, in the context of a request to dismiss a judgment several months ago, it is not yet possible to assess the chances of the claim being accepted. |

**Note 16 - Provisions and Contingent Liabilities (continued)**

**B. Details of the main legal proceedings (continued):**

**The following are the class actions that have been filed against the Company: (continued)**

| No. | Date of Claim | Type of Claim / Court | Subject of Claim | Amount Claimed | Status | Accounting Effects |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 11 | January 2021 | Application for class action approval / Central District | The application for approval is based on a claim that the Company began marketing on April 30, 2018, "upgraded flight tickets" of the Flex type that are supposedly not respected by the airlines with which it has agreements and sometimes operates the actual flights. According to the applicants, on October 27, 2019, the Company amended its publications regarding Flex cards and noted that some of the benefits of Flex cards do not exist on return flights to Israel. The application included a calculation for claimed damage, consisting of compensation in the amount of half of the cost of a Flex card, a non-financial compensation in the amount of NIS 1,000 and sample compensation in the amount of NIS 1,000. | NIS 450 million (a personal amount of NIS 4,625) | The company will file its response to the application for approval. | At this preliminary stage, it is not yet possible to assess the chances of the claim being accepted. |

In addition to the above table, additional applications were filed against the Company for approval of class actions as of December 31, 2021, in the total amount of approx. NIS 65.5 million (approx. USD 21 million). In respect of these applications, the Company did not recognize a provision in the financial statements.

**Note 16 - Provisions and Contingent Liabilities (continued)**

**B. Details of the main legal proceedings (continued):**

**Legal proceedings that have ended:**

**(12)** In respect of a claim filed against the Company in the Central District Court in the amount of approx. USD 20 million, the main allegations of which are breach of contract, damages and unjust enrichment in a joint venture involving credit cards in the United States between the Company's Frequent Flyer Club and Heritage Affinity Services Ltd. ("HAS"), a company registered in the state of New York, USA that has a wholly owned subsidiary incorporated in Israel, and regarding the statement of defense and the statement of claim filed by the Company in the amount of approx. USD 1.9 million in respect of the obligation of HAS to the Company, on May 11, 2021, a judgment was given validating a comprehensive and agreed settlement reached between the parties. As part of the settlement, it was agreed, among other things, that the Company will pay the plaintiff the amount of approx. NIS 4 million. It should be noted that the Company was not required to make a further provision in its financial statements for 2021 in respect of the arrangement.

**(13)** In respect of a claim filed against the Company in the Tel Aviv Regional Labor Court by 130 security employees, demanding declaratory relief as a basis for determining that the collective labor agreement regulating the rights of the Company employees applies to the plaintiffs and to grant monetary relief in respect of various wage components, in June 2021 a supplementary judgment was given in the case in which the claim was rejected in its entirety.

**(14)** On August 4, 2021, the Company's offices received derivative claim documents and a request for approval as a derivative claim, which were filed at the Tel Aviv-Yafo District Court by a shareholder in the Company. The application was filed against the Company, members of the Company's Board of Directors, who served as of July 2021, and against Kanfei Nesharim Aviation Ltd. (the "controlling shareholder").
The main allegations are that the members of the Company's Board of Directors violated their duty of care and their fiduciary duty towards the Company – they did not act for the Company to carry out an issue of share capital, options or mix of the two by July 31, 2021, in an amount of at least USD 105 million ("the issue") as the Company undertook in the agreement signed with the State on March 18, 2021 ("the agreement with the State"), and did not at least insist on the controlling shareholder's obligation under the issue to order an amount of no less than USD 43 million. In the application, the requested remedies are: (1) the Company's compensation for damage caused to it in the amount of USD 105 million; (2) the Company's compensation for damage caused to it in the amount of USD 43 million, the amount that the controlling shareholder undertook to invest in the Company as part of the issue; or (3) the issuance of a mandatory injunction according to which the Company must carry out the issue in the manner specified in the agreement with the State. In addition, the court is asked to order the controlling shareholder to pay the company a total of USD 43 million, in view of the breach of its undertaking to purchase shares in this amount as part of the issue. On December 30, 2021, an agreed application by the applicant, the Company and the members of the Board of Directors as aforesaid, to approve the applicant's withdrawal from the action and to close the action without an order for costs. On January 2, 2022, subsequent to the date of the statements of financial position, the judgment granting the request for withdrawal was given, and subject to the receipt of affidavits that the applicant and his representatives did not receive a benefit against the withdrawal, ordering the cancellation of the claim without an order for costs.

**Note 16 - Provisions and Contingent Liabilities (continued)**

**B. Details of the main legal proceedings (continued):**

**(15)** In respect of an application for approval of a claim as a derivative claim filed against the Company in the Central District Court by a shareholder holding 247 of the Company's ordinary shares, in the amount of NIS 9 million, following the criminal investigation opened in the case of Mr. Pinchas Ginzburg, a former director and shareholder in the Company, and alleging that inside information, in his possession, by virtue of his status and position in the Company, when he made a transaction to sell some of his shares in the Company in July 2017. on August 15, 2021, had been used, the State Attorney's Office submitted - in view of the delay in the proceedings until after the completion of the criminal investigation - a notice to the court that it had recently decided to close the criminal case against Mr. Ginzburg. On January 27, 2022, subsequent to the date of the statements of financial position, the judgment granted to the (agreed) application submitted by the applicant was given, ordering the cancellation of the procedure without an order for costs.

**Note 17 - Taxes on Income**

Deferred taxes are recognized in respect of temporary differences between the value of assets and liabilities for tax purposes and their value in the financial statements. Deferred tax balances (asset or liability) are calculated according to the expected tax rate at the time of realization, in accordance with the tax laws substantively enacted as of December 31, 2021, as detailed below. The Company recognized a deferred tax asset for the losses carried forward for tax purposes only up to the reset of the amount of the liability for deferred taxes in respect of other temporary differences, due to the uncertainty prevailing in the business environment in which the Company operates. Also, in calculating the deferred taxes, the taxes that would apply in the event of the realization of the investments in investee companies are not taken into account, since these temporary differences are under the control of the Company and are not expected to be reversed in the foreseeable future.

**a. Deferred tax asset (liability) balances:**

| | Balance as of January 1, 2021 | Recognized in Profit or Loss | Recognized in Other Comprehensive Income | Recognized in Equity | Balance as of December 31, 2021 |
|---|---|---|---|---|---|
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| **Timing differences:** | | | | | |
| Fixed assets | ( 260,720) | ( 34,481) | - | - | ( 295,200) |
| Derivative financial instruments | 15,256 | ( 9,119) | ( 10,383) | - | ( 4,247) |
| Provisions and doubtful debts | 4,542 | ( 691) | - | - | 3,851 |
| Employee benefit obligations | 46,068 | ( 32,398) | ( 135) | - | 13,535 |
| | ( 194,854) | ( 76,689) | ( 10,518) | | ( 282,061) |
| Issue costs | - | ( 281) | - | 281 | - |
| Losses for tax purposes* | 194,613 | 87,448 | - | - | 282,061 |
| **Total** | ( 241) | 10,478 | ( 10,518) | 281 | - |

**Note 17 - Taxes on Income (continued)**

| | Balance as of January 1, 2020 | Recognized in Profit or Loss | Recognized in Other Comprehensive Income | Recognized in Equity | Balance as of December 31, 2020 |
|---|---|---|---|---|---|
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| **Timing differences:** | | | | | |
| Fixed assets | ( 205,167) | ( 55,553) | - | - | ( 260,720) |
| Derivative financial instruments | 1,062 | 1,426 | 12,768 | - | 15,256 |
| Provisions and doubtful debts | 3,266 | 1,276 | - | - | 4,542 |
| Employee benefit obligations | 14,926 | 31,481 | ( 339) | - | 46,068 |
| | ( 185,913) | ( 21,370) | 12,429 | | ( 194,854) |
| Issue costs | - | ( 317) | - | 317 | - |
| Losses for tax purposes* | 131,390 | 63,222 | - | - | 194,613 |
| **Total** | ( 54,523) | 41,536 | 12,429 | 317 | ( 241) |

* The Company's balance of losses carried forward for tax purposes at the end of 2021 is approx. USD 1,921 million. The Company did not recognize a tax asset for an amount of USD 695.1 million due to uncertainty regarding the expected realization. The Company recognized a tax asset in its financial statements for the balance of the loss carried forward, up to the amount of the liability.

**B. Income tax expenses recognized in profit or loss:**

| | For the Year ended December 31 | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| Current tax expenses | 353 | 1,104 | 671 |
| Deferred taxes | ( 10,478) | ( 41,536) | ( 17,632) |
| Amortization of surplus asset | - | 9,911 | - |
| **Tax benefit** | ( 10,125) | ( 30,520) | ( 16,961) |

It should be noted that the tax benefit recognized in 2021 is a result of the movement in the Company's other comprehensive income, which resulted in a decrease in tax assets attributed to equity, against which a tax asset was recognized for losses carried forward in the amount of the existing liabilities (so that the deferred tax balance will be reset) as detailed above.

**Note 17 - Taxes on Income (continued)**

**C. Effective tax:**

| | For the Year ended December 31 | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| Loss before taxes on income and before some of the profits of associated companies - (but including the revaluation of Maman options) | ( 423,169) | ( 561,970) | ( 77,830) |
| Statutory tax rate | 23% | 23% | 23% |
| **Tax benefit according to the statutory tax rate** | ( 97,329) | ( 129,253) | ( 17,901) |
| **Additional tax in respect of:** | | | |
| Non-deductible expenses | 271 | 328 | 636 |
| Tax expenses in respect of the sale of an associated company for which no deferred taxes were recognized | - | 753 | - |
| Non-recognition of a tax asset, including write-off of surplus asset | 88,712 | 97,295 | - |
| Other differences | ( 1,780) | 357 | 304 |
| **Total tax benefits in the statements of profit or loss** | ( 10,125) | ( 30,520) | ( 16,961) |

**D. The tax laws applicable to the Company:**

**(1)** According to the Income Tax Regulations (Rules regarding the Management of Accounting Ledgers of Companies in Foreign Investments and Certain Partnerships and Determination of their Taxable Income), 1986, the results of the Company and of some of its subsidiaries are measured for tax purposes on a USD basis. Some of the consolidated companies are assessed together with the Company.

**(2)** The Company is an industrial company as defined in the Encouragement of Industry law (Taxes), 1969, and is accordingly entitled to increased depreciation rates on aircraft and flight equipment. According to the Income Tax Regulations (Depreciation), 1941, the Company is entitled to depreciation in respect of these asset items at an annual rate of 30%, and in respect of engines, an annual depreciation rate of 40%.

**E. Final assessments:**

The Company has tax assessments that are considered final up to and including the 2016 tax year.

## 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 PV | NIS 1 PV | NIS 1 PV | NIS 1 PV |
| | NIS | NIS | NIS | NIS |
| **Balance as of December 31, 2021** | 1 | 1,875,000,000 | 1 | 168,804,083 |
| **Balance as of December 31, 2020** | 1 | 2,500,000,000 | 1 | 1,249,072,135 |

In October 2021, the Company consolidated the ordinary shares in a ratio of 1 to 8, followed by a reduction in the par value of the ordinary shares to NIS 1 PV so that the number of shares prior to the consolidation was 1,350,422,665 shares, and after the consolidation the number of shares is 168,802,833 shares. Following the capital consolidation, the Company also retrospectively adjusted the data regarding the basic loss per share.

### B. Options

On February 14, 2021, the Company published an additional shelf offer report based on the shelf prospectus published on August 31, 2020, as detailed in Note 1.B above. The options are exercisable for the Company's shares, in consideration for an additional exercise price of NIS 0.30 per option, linked to the USD. After the consolidation of capital as detailed in Section A above, all 8 options are exercisable for one NIS 1 PV share.

As part of the tender that took place in connection with the offer of the options, the Company allocated a total of 1,250,000,000 options for a consideration (gross) in the amount of NIS 250 million, which at the time of the issue amounted to approx. USD 77 million, before issue costs, and were recorded (net of issue costs and deferred tax attributed to them) to the Company's equity. See also Note 1.B above. Subsequently, during 2021, approx. 101,350,531 option warrants were exercised in exchange for the same number of shares of NIS 1 PV. The exercise price paid to the Company is approx. USD 9.3 million.

As of December 31, 2021, there are 1,148,649,469 options (Series 2) that are exercisable for the Company's shares (at a ratio of 8 options per share).

### C. Earnings per share:

The issuance of the options issued in February 2021, has a significant potential impact on the number of potential shares for the calculation of the diluted earnings per share. In addition, in respect of the convertible shareholder loan as stated in Note 1.B above and in accordance with the bonds which can be converted into shares of the Company's choice, the Company has additional diluted potential shares. Depending on the average share price in the relevant periods (adjusted for the capital consolidation), the number of potential shares that would have been added to the diluted earnings per share calculation for these instruments is 58,786,600 shares. In view of the fact that in 2021 the Company recognized a loss, these potential shares had no effect on the actual diluted earnings per share.

## Note 18 - Capital and Surplus (continued)

### D. The special State share and its accompanying rights:

On May 18, 2003, the Company allotted a special share to the Government of Israel which is not for sale or transfer. The special share is intended to protect the vital interests of the State, in accordance with government decisions, as follows:

- Maintaining the existence of the Company as an Israeli company to which Israeli law applies;
- Maintaining the operating capacity and the passengers and cargo flight capacity not to fall below the minimum quantity determined;
- Preventing hostile entities or entities that may harm the vital affairs of the state from becoming an interested party in the Company or having any influence in any other way on its management;
- Maintaining the Company's safety and security arrangements as determined by State entities on behalf of the State.

In addition, the Government Companies Order (Declaration of a Vital Interest to the State in El Al Israel Airways Ltd.), 2004, states that the State has a vital interest in the connection with the Company, to allow effective use of essential assets (aircraft that constitute minimum flight capacity, as defined in the Company's Articles of Association) in case of emergency or for security purposes to ensure the continued existence of activities that are essential for national security and that the Company will employ, at all times, Israeli air crew members, and in Israel - Israeli ground crews, who have the necessary training and licensing to operate the essential assets, all in a number not less than required for the continuous and simultaneous operation of all the essential assets in case of an emergency or security need. As of the date of signing these consolidated financial statements, the provisions of the order do not obligate the Company to make any change in the manner of operation or to make any change in the composition of its employees.

For further details regarding the capital raising and the assistance agreements with the State, see Note 1.B. to the Financial Statements.

### E. The Company's policy regarding dividend distributions:

As part of the Company's dividend distribution policy, the Company will distribute 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 law and the Company's Board of Directors' assessment of the Company's ability to meet its existing and expected liabilities from time to time, and taking into account the Company's existing liquidity, operations and business plans or those expected in the future. The adoption of this policy does not detract from the authority of the Company's Board of Directors to decide at any time on changing, amending and/or canceling the dividend policy determined in this decision and/or to approve additional distributions within the limits permitted by law and/or to decide to reduce the rate of the dividend to be actually distributed or to avoid a distribution with attention to the Company's liquidity, its activities, its business and its condition that changes from time to time.

In July 2020, the Company's Board of Directors confirmed that to the extent that the Company takes out a State-guaranteed loan, the Company will not distribute dividends or repurchase shares for the period of the loan until the date of the full loan repayment, except with the prior consent of the financing entity and the State. See also Note 1.B above.

As part of the Company's signing of an agreement with the State, the Company undertook not to make a dividend distribution, including a repurchase of shares, until the end of 2025, and that any distribution or dividend distribution, including a repurchase of shares, between 2026 and 2028 (inclusive) will not exceed 30% of the total net profit in all the aforesaid years together as of the date of distribution.

## Note 19 - Derivative Financial Instruments and Hedge Accounts

### A. Management of financial risks and their source:

The Company uses a variety of derivative financial instruments to manage the exposures to jet fuel price changes, which has a direct effect on the Company's operating expenses, the exposures to changes in interest stemming from loans granted to the Company at variable interest rates and the exposure to exchange rates, which are mainly due to the NIS salary expenses in most of the Company and certain debt components denominated in JPY. The Company also has certain exposures, small in scope, to other currencies mainly due to excess receipts over payments in these currencies.

The Company's Board of Directors is responsible for approving the Company's market risk management policy and oversees the implementation of the policy through the Market Risk Management Committee. The Board of Directors is responsible for defining the policy and updating it. The committee audits the policy implementation and has the authority to give instructions/approvals to the Company's management to deviate from the implementation of the policy according to various developments (this committee receives a monthly report from the CFO). The Company CEO is responsible for making decisions regarding the actual execution of hedging transactions in accordance with the policy and guidelines of the committee.

The Company's Finance Division provides services to the business activity, enables access to local and international financial markets, monitors and manages the financial risks associated with the Company's activities through internal reports that analyze the degree of exposure to risks according to their level and intensity.

As of December 31, 2021, the Company's derivative instruments are designated as hedging instruments in cash flow hedge accounting. The hedging relationship is documented by the Company at the time of entering into the hedging transaction. The documentation identifies the hedge instrument, the hedged item, the hedged risk, the hedging strategy implemented, and the degree of compliance of the strategy with the Company's hedging policy is examined. It should be noted that, among other things, due to the uncertainty regarding the market situation and the rate of recovery, the volume of new hedging transactions made by the Company during the year is relatively low.

### B. Accounting policy:

Insofar as the Company's hedging instruments are recognized as effective, changes in the value of derivative financial instruments designated for cash flow hedging are initially recognized in the statements of other comprehensive income (and in the Company's equity), and are subsequently recognized in the statements of profit and loss, when the hedged forecast transaction is recorded in the statements of profit or loss (for example, the purchase of jet fuel). In particular, on the date of recording the results of the hedging transactions to the statements of profit and loss, the results of the jet fuel hedging transactions are recorded to the 'fuel expenses' item, while forward contracts for protecting the NIS-USD exchange rate are recorded to 'wage expenses', which constitute the hedged forecast transaction, for this purpose.

When hedging by options is done using only their intrinsic value, changes in the fair value of the time component in respect of those options will also be recognized in other comprehensive income (and will be presented in the statements of changes in equity in a separate capital reserve) and will be classified to profit or loss with the occurrence of the hedged transaction, or, under certain conditions, earlier.

**Note 19 - Derivative Financial Instruments and Hedge Accounts (continued)**

**B. Accounting policy: (continued)**

The effectiveness of the hedging is examined through a principled test based on "economic ratios", where the evaluation of the effectiveness of the hedging is done prospectively according to the extent of consumption of the hedged item in relation to the extent of the hedging.

When the Company's hedging instruments are not recognized as effective, the Company records the gain or loss accrued in respect of the hedging instruments in the statements of other comprehensive income (capital reserve) to profit or loss, even before the expiration of the hedging instrument, in the 'financing expenses' item. Revaluations of these derivatives, after being recognized as ineffective, are also recorded to financing expenses. Where the Company realizes a hedging instrument prior to the occurrence of the hedged transaction, the deferred profit or loss is recognized in respect of the hedging instrument realized on the date of the hedged transaction.

**C. Composition of derivative financial instruments in the statements of financial position:**

| | As of December 31, 2021 | | |
|---|---|---|---|
| | Date of Contractual Payment (Receipt) | Nominal Amount | Current assets |
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| **Derivative financial instruments designated as hedging items:** | | | |
| Jet fuel hedging transactions | 1/22-3/22 | 6,198 | 250 |
| **Total assets in respect of derivative financial instruments** | | | 250 |

| | As of December 31, 2021 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Date of Contractual Payment (Receipt) | Nominal Amount | Current Liabilities | Non-Current Liabilities | Total Fair Value |
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| **Derivative financial instruments designated as hedging items:** | | | | | |
| Interest rate hedging transactions | 1/22-8/30 | * 546,896 | ( 1,203) | ( 9,667) | ( 10,870) |
| Exchange rate hedging transactions | 8/29 | 32,646 | | ( 8,058) | ( 8,058) |
| **Total liabilities in respect of derivative financial instruments** | | | ( 1,203) | ( 17,725) | ( 18,928) |

**Note 19 - Derivative Financial Instruments and Hedge Accounts (continued)**

**C. Composition of derivative financial instruments in the statements of financial position: (continued)**

| | As of December 31, 2020 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Date of Contractual Payment (Receipt) | Nominal Amount | Current Liabilities | Non-Current Liabilities | Total Fair Value |
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| **Derivative financial instruments designated as hedging items:** | | | | | |
| 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 |
| **Total derivative financial instruments designated as hedging items:** | | | 20,080 | 39,230 | 59,310 |
| **Jet fuel hedging transactions not recognized as effective** | 1-3/21 | 39,023 | 6,831 | - | 6,831 |
| **Total liabilities in respect of derivative financial instruments** | | | 26,911 | 39,230 | 66,141 |

* Reflects the principal amount.

**D. Jet fuel derivatives:**

**(1) Jet fuel hedging policy just prior to the Corona crisis**

The purpose of the financial hedging of jet fuel prices was to ensure the purchase price range of the jet fuel, in order to protect against the Company's exposure to changes in global jet fuel prices.

According to the Company's policy on the subject, the jet fuel is hedged for a period of 12-24 months in advance, in a rolling manner every month and at decreasing rates, as follows:

- For the coming month, the Company will define at least 60% of the jet fuel consumption, and 80% at most.
- These volumes will be decline by 5% monthly until the 12th month.
- For months 13-18, the Company's management will be given the option to hedge up to 25% of the expected jet fuel consumption (without a minimum hedging obligation).
- For months 19-24, the Company's management will be given the option to hedge up to 15% of the expected jet fuel consumption (without a minimum hedging obligation).

Hedging is performed using various financial instruments (price fixing, options and various option structures), using appropriate underlying assets, such as: jet fuel, crude oil or its distillates, all at the discretion of the Company's management.

**Note 19 - Derivative Financial Instruments and Hedge Accounts (continued)**

**D. Jet fuel derivatives: (continued)**

When hedging jet fuel prices, the Company hedged the price of only the raw material from the Company's engagements for the purchase of jet fuel, which also include logistical and other components such as storage and transportation. Since the price of the raw material constitutes the significant and main volatile component in these engagements, the hedging transactions were expected to be effective.

The Market Risk Management Committee has the authority to approve deviations from the policy detailed above, including the scope of the hedging. During 2021, the Company executed few new hedging transactions and in small amounts, due to the uncertainty regarding the rate of recovery and due to credit constraints with the hedging entities and therefore, as of the date of publication of the report, the Company is in excess of the minimum hedging volume. These deviations were reported to the Market Risk Management Committee and the Company's Board of Directors.

**Note 19 - Derivative Financial Instruments and Hedge Accounts (continued)**

**D. Jet fuel derivatives: (continued)**

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

The following is the effect of the jet fuel derivatives on the Company's profit or loss, other comprehensive income, equity and cash flows. The fair value of jet fuel hedging and crude oil hedging transactions is determined using accepted forward exchange rate curves (Level 2 - quoted prices and viewable prices).

| | Impact on Profit or Loss for the Period | Impact on Other Comprehensive Income for the Period | Total Impact on Company Equity | Cash Flow in respect of Derivatives | Increase in Asset / Decrease in Liability (Decrease in Asset / Increase in Liability) |
|---|---|---|---|---|---|
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| **For the Year ended December 31, 2021** | | | | | |
| **Jet fuel derivatives:** | | | | | |
| Balances for jet fuel derivatives as of January 1, 2021 | | ( 17,324) | | | ( 24,103) |
| Revaluation of transactions accounted for as hedging instruments | - | 30,761 | 30,761 | - | 30,761 |
| Receipt for transactions accounted for as hedging instruments | 4,439 | (4,439) | - | 4,439 | (4,439) |
| Early realization of transactions | 8,438 | ( 8,438) | | 9,058 * | ( 9,058) |
| Transfer to profit or loss due to lack of effectiveness | (138) | 138 | - | - | - |
| Revaluation of transactions not recognized as effective recognized in profit or loss | 4,274 | - | 4,274 | - | 4,274 |
| Loss from premiums due to expiration of derivatives designated as hedging instruments | (52) | 52 | - | - | - |
| Premium payments for hedging instruments | - | - | - | (120) | 120 |
| Payment of transaction not recognized as effective | - | - | - | (2,695) | 2,695 |
| **Total movement in jet fuel derivatives** | 16,961 | 18,074 | 35,035 | 10,682 | 24,353 |
| **Balances for jet fuel derivatives as of December 31, 2021** | | 750 | | | 250 |
| **Potential effect of a 15% increase/(decrease) in the price of jet fuel on the fair value of derivatives at the end of the year (in USD millions)** | - | 1/(0.25) | 1/(0.25) | - | 1/(0.25) |

* In October 2021, the Company made early repayment on all the jet fuel hedging transactions on the same date for the positive amount of approx. USD 9.1 million. The deferred profit in respect of the hedged instruments that were realized, which until the date of realization were recognized in a capital reserve, was recognized in profit or loss on the date of the hedged transactions, the vast majority of which occurred in the fourth quarter of 2021. The balance of the deferred profit that has not yet been transferred to profit or loss (and is expected to be transferred in the first quarter of 2022), which is classified as of December 31, 2021 in a capital reserve in respect of derivatives, is approx. USD 0.6 million.

**Note 19 - Derivative Financial Instruments and Hedge Accounts (continued)**

**D. Jet fuel derivatives: (continued)**

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

The following is the effect of the jet fuel derivatives on the Company's profit or loss, other comprehensive income, equity and cash flows for 2020.

| | Impact on Profit or Loss for the Period | Impact on Other Comprehensive Income for the Period | Total Impact on Company Equity | Cash Flow in respect of Derivatives | Increase in Asset / Decrease in Liability (Decrease in Asset / Increase in Liability) |
|---|---|---|---|---|---|
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| **For the Year ended December 31, 2020** | | | | | |
| **Jet fuel derivatives:** | | | | | |
| Balances for jet fuel derivatives as of January 1, 2020 | | 174 | | | 2,066 |
| Revaluation of transactions accounted for as hedging instruments | - | (130,571) | (130,571) | - | (130,571) |
| Payment for transactions accounted for as hedging instruments | (15,072) | 15,072 | - | (15,072) | 15,072 |
| Transfer to profit or loss due to lack of effectiveness | (96,288) | 96,288 | - | - | - |
| Revaluation of transactions not recognized as effective recognized in profit or loss | 5,983 | - | 5,983 | - | 5,983 |
| Payment of transaction not recognized as effective | - | - | - | (83,347) | 83,347 |
| Expense on premiums for expired derivatives | (1,713) | 1,713 | - | | |
| **Total movement in jet fuel derivatives** | (107,090) | (17,498) | (124,588) | (98,419) | (26,169) |
| **Balances for jet fuel derivatives as of December 31, 2020** | | ( 17,324) | | | ( 24,103) |
| **Potential effect of a 15% increase/(decrease) in the price of jet fuel on the fair value of derivatives at the end of the year (in USD millions)** | - | 14.5/(16.0) | 14.5/(16.0) | - | 14.5/(16.0) |

**Note 19 - Derivative Financial Instruments and Hedge Accounts (continued)**

**E. Currency risk:**

**(1) Currency risk in respect of the Company's expenses and liabilities in NIS**

The majority of the Company's revenues and expenses are in USD, which constitutes the Company's functional and presentation currency. The Company is exposed to changes in the USD exchange rate against other currencies in which it has income and expenses, mainly in respect of most of the salary expenses paid in Israel in NIS. Therefore, a change in the NIS exchange rate against the USD affects the USD value of Company's expenses in NIS.

The Company also has a balance sheet exposure to the weakening of the USD against the NIS, due to excess financial liabilities over financial assets (mainly due to liabilities for employee benefits (see Note 15 and, to a lesser extent, for lease liabilities for properties in Israel) denominated in currencies other than the USD. A 10% decrease in the exchange rate results in an expense of approx. USD 20.6 million, due to the revaluation of balances in the statements of financial position, as stated. The Company periodically examines the need for the use of derivative instruments to reduce exposure to currency risks.

The Company's policy allows it to hedge its expected cash flow exposure to the NIS, up to 75% for the next 12 months. In addition, the hedging policy was defined in a manner that set minimum hedging rates for hedging the expected cash flow exposure to the NIS: 40% for the next 3 months, 30% for months 4-6 and 15% for months 7-9, with monthly rolling.

As of December 31, 2021, the Company has not hedged the expected cash flow exposure to the NIS in 2022, due in part to the uncertainty regarding the exact amount and timing of the exposure and due to credit limitations with the hedging entities. The deviation from the minimum requirement was reported to the Market Risk Management Committee and the Company's Board of Directors.

**(2) Currency risk in respect of loans taken in JPY**

The company has several loans in which part of its financial debt is denominated in JPY. The total debt denominated in JPY as of December 31, 2021 amounts to approx. USD 88 million. The Company carried out a transaction to swap cash flows in order to determine the price of the JPY, for a debt of approx. USD 33 million (as of December 31, 2021) out of the above amount. In this context, a 10% decrease in the exchange rate results in an expense of approx. USD 4 million, due to the revaluation of the financial debt that is not hedged.

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

The following is the effect of the NIS-USD exchange rate derivatives on the Company's profit or loss, other comprehensive income, equity and cash flows. The fair value of the foreign currency hedging transactions is determined using the foreign currency exchange rate as of the date of the statements of financial position and accepted forward exchange rate curves (Level 2 - quoted prices and viewable prices).

**Note 19 - Derivative Financial Instruments and Hedge Accounts (continued)**

**E. Currency risk: (continued)**

| | Impact on Profit or Loss for the Period | Impact on Other Comprehensive Income for the Period | Total Impact on Company Equity | Cash Flow in respect of Derivatives | Increase in Asset / Decrease in Liability (Decrease in Asset / Increase in Liability) |
|---|---|---|---|---|---|
| | USD thousands | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | USD thousands |
| **For the Year ended December 31, 2021** | | | | | |
| **Exchange rate derivatives:** | | | | | |
| Balances for exchange rate derivatives as of January 1, 2021 | | (5,420) | | | (5,258) |
| Revaluation of loan hedging transactions in JPY | ( 3,271) | 1,416 | ( 1,855) | - | ( 1,855) |
| Completion of interest for hedging loans in JPY | ( 946) | - | ( 946) | - | ( 946) |
| **Total movement in exchange rate derivatives** | ( 4,217) | 1,416 | ( 2,800) | 0 | ( 2,800) |
| **Balances for exchange rate derivatives as of December 31, 2021** | | ( 4,004) | | | ( 8,058) |
| **Potential effect of a 10% decrease/(increase) in the exchange rate on the fair value of derivatives at the end of the year (in USD millions)** | - | 4/(3.6) | 4/(3.6) | - | 4/(3.6) |
| **For the Year ended December 31, 2020** | | | | | |
| **Exchange rate derivatives:** | | | | | |
| Balances for exchange rate derivatives as of January 1, 2020 | | (1,113) | | | (1,557) |
| Revaluation of transactions accounted for as hedging instruments | - | (304) | (304) | - | (304) |
| Receipt for transactions accounted for as hedging instruments | 828 | (828) | - | 828 | (828) |
| Revaluation of loan hedging transactions in JPY | 1,573 | (3,277) | (1,704) | - | (1,704) |
| Completion of interest for hedging loans in JPY | (865) | - | (865) | - | (865) |
| Loss from premiums due to expiration of derivatives designated as hedging instruments | (102) | 102 | - | - | - |
| **Total movement in exchange rate derivatives** | 1,434 | (4,307) | (2,873) | 828 | (3,701) |
| **Balances for exchange rate derivatives as of December 31, 2020** | | (5,420) | | | (5,258) |
| **Potential effect of a 10% decrease/(increase) in the exchange rate on the fair value of derivatives at the end of the year (in USD millions)** | - | 4.3/(3.5) | 4.3/(3.5) | - | 4.3/(3.5) |

**Note 19 - Derivative Financial Instruments and Hedge Accounts (continued)**

**F. Interest risk:**

**(1) Description of the risk and the quantitative effect**

The Company is exposed to a cash flow risk in respect of interest stemming from loans at variable interest rates. The risk is managed by the Company by maintaining an appropriate ratio between variable interest rate loans and fixed rate loans, as well as by using interest derivatives. Hedging operations are evaluated on an ongoing basis in order to adapt them to forecasts regarding the interest rate and the desired hedged risk. An optimal hedging strategy is ensured by adjusting the mix of the Company's loans and making "back-to-back" protections against the repayment schedules of existing loans.

In accordance with the Company's interest rate hedging policy, the Company partially hedges its cash flow exposure to the Libor interest rate (exposure stemming from the Company's loans) through interest rate hedging transactions or by taking fixed rate loans. The scope of the actual hedging (i.e. the total loans that are at a fixed interest rate or loans with a variable interest rate that are hedged through interest rate hedging transactions) as of the date of the report is approx. 70% of the financing portfolio.

The total financing expenses recognized by the Company in 2021, without the effect of hedging, in respect of variable interest loans, is approx. USD 20 million. If the interest rate had changed by 50%, the expense would have increased by approx. USD 0.7 million, and after the effect of the hedging as detailed below, it would have increased by approx. 0.3 million.

In the context of the Corona crisis, there has been a decline in interest rates in the markets. As a result, the negative fair value of the interest rate transactions as of December 31, 2021 amounted to approx. USD 10.9 million. Some of the framework agreements with the hedging entities determined conditions in which the Company is required to deposit collateral for the fair value of the interest derivatives, which amounted to approx. USD 5.6 million as of December 31, 2021 (this amount also includes collateral against a JPY hedging transaction in one of the loans, as explained in the currency risk section above).

The following is the effect of interest derivatives on the Company's profit or loss, other comprehensive income, equity and cash flows. The fair value of interest rate hedging transactions as of the date of the statements of financial position was determined using acceptable interest rate curves (Level 2).

**Note 19 - Derivative Financial Instruments and Hedge Accounts (continued)**

**F. Interest risk (continued)**

| | Impact on Profit or Loss for the Period | Impact on Other Comprehensive Income for the Period | Total Impact on Company Equity | Cash Flow in respect of Derivatives | Increase in Asset / Decrease in Liability (Decrease in Asset / Increase in Liability) |
|---|---|---|---|---|---|
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| **For the Year ended December 31, 2021** | | | | | |
| **Interest rate derivatives:** | | | | | |
| Balances for interest rate derivatives as of January 1, 2021 | | ( 36,780) | | | ( 36,780) |
| Revaluation of transactions accounted for as hedging instruments | - | 16,384 | 16,384 | - | 16,384 |
| Payment for transactions accounted for as hedging instruments | ( 9,527) | 9,527 | - | ( 9,527) | 9,527 |
| **Total movement in interest rate derivatives** | ( 9,527) | 25,911 | 16,384 | ( 9,527) | 25,911 |
| **Balances for interest rate derivatives as of December 31, 2021** | | (10,869) | | | (10,869) |
| **Potential effect of a 50% increase/(decrease) in the interest rate on the fair value of derivatives at the end of the year (in USD millions)** | - | 2.6/(2.2) | 2.6/(2.2) | - | 2.6/(2.2) |
| **For the Year ended December 31, 2020** | | | | | |
| **Interest rate derivatives:** | | | | | |
| Balances for interest rate derivatives as of January 1, 2020 | | (3,131) | | | (3,131) |
| Revaluation of transactions accounted for as hedging instruments | - | (38,589) | (38,589) | - | (38,589) |
| Payment for transactions accounted for as hedging instruments | (4,940) | 4,940 | - | (4,940) | 4,940 |
| **Total movement in interest rate derivatives** | (4,940) | (33,649) | (38,589) | (4,940) | (33,649) |
| **Balances for interest rate derivatives as of December 31, 2020** | | ( 36,780) | | | ( 36,780) |
| **Potential effect of a 50% increase/(decrease) in the interest rate on the fair value of derivatives at the end of the year (in USD millions)** | - | 3.8/(3.8) | 3.8/(3.8) | - | 3.8/(3.8) |

**Note 19 - Derivative Financial Instruments and Hedge Accounts (continued)**

**F. Interest risk (continued)**

**(2) Management of the change in the Libor interest rate**

The Company's loans at variable interest rates are USD loans linked to the Libor USD interest rate. The balance of the loans as of the date of the report is approx. USD 1.1 billion for the years 2022-2030. Approx. USD 1 billion of this amount is at variable interest rates (of which - against approx. USD 613 million there are IRS hedging transactions).

The global banking and finance system is expected to stop using Libor interest rates and move to using SOFR interest rates. As for the USD, it was decided in December 2020 to extend the publication of Libor interest rates until the end of June 2023. As of the date of the report, the Company is not able to estimate the effects of the transition from the Libor interest rate to SOFR interest rate and has not yet begun negotiations to convert the existing loan agreements and the existing hedging transactions.

**G. Liquidity risk:**

The amounts and predicted payment dates for derivatives are as follows, according to the market conditions predicted for December 31, 2021.

| | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 onwards | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | USD millions | | | | | |
| Jet fuel hedging transactions | ( 0.2) | | | | | ( 0.2) |
| Interest rate hedging transactions | 7.2 | 2.6 | 0.6 | 0.3 | 0.3 | 11 |
| Exchange rate hedging transactions | | | | | 8.1 | 8.1 |
| **Total payment in respect of derivatives** | **7.0** | **2.6** | **0.6** | **0.3** | **8.4** | **18.9** |

## Note 20 - Details of Statements of Profit or Loss Items

### A. Operating revenue:

| | For the Year ended December 31 | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| **Revenues from passenger aircraft:** | | | |
| Revenues from passengers on the Company's scheduled flights | 530,530 | 314,440 | 1,887,876 |
| Revenues from cargo transported in passenger aircraft | 149,270 | 164,378 | 97,417 |
| Revenues from San D'or flights | 9,694 | 8,000 | 93,225 |
| **Total revenues from passenger aircraft** | 689,494 | 486,818 | 2,078,518 |
| Revenues from cargo transported in cargo aircraft (including Fifth Freedom) | 128,469 | 99,833 | 35,018 |
| Total revenues from flying passengers and cargo transport (*) | 817,963 | 586,651 | 2,113,536 |
| Other income (1) | 39,204 | 36,424 | 64,461 |
| | 857,167 | 623,075 | 2,177,997 |

(*) The following is a breakdown of the Company's revenues from passenger and cargo flights by geographic areas:

| | For the Year ended December 31 | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| America | 351,077 | 208,240 | 790,418 |
| Europe | 275,044 | 204,152 | 1,035,675 |
| Asia and Africa | 165,261 | 150,798 | 287,443 |
| Cargo transport in the framework of the Fifth Freedom (2) | 26,581 | 23,461 | - |
| **Total revenues from flying passengers and cargo transport** | 817,963 | 586,651 | 2,113,536 |

(1) Other revenues mainly include income from sales of Duty-Free products, flight food services, maintenance services for other entities, Frequent Flyer Club membership fees, unloading and loading services, etc.

(2) Cargo transport by the Company between two foreign countries.

**Note 20 - Details of Statements of Profit or Loss Items (continued)**

**B. Operating expenses:**

| | For the Year ended December 31 | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| Fuel | 186,455 | 131,993 | 479,803 |
| Salaries and related expenses | 222,990 | 192,702 | 488,340 |
| Airport fees and services | 117,784 | 82,187 | 207,956 |
| Maintenance of aircraft, flight equipment and ground equipment | 32,731 | 38,785 | 90,493 |
| Air passage and air communication | 38,025 | 28,569 | 85,284 |
| Depreciation of owned equipment | 108,544 | 111,546 | 139,443 |
| Depreciation of right-of-use asset | 103,184 | 109,154 | 92,685 |
| Aircraft and engine lease fees | 60,465 | 34,284 | 45,399 |
| Food and provisions | 28,680 | 20,604 | 61,764 |
| Air crew expenses | 25,031 | 17,944 | 66,967 |
| Security expense, less State participation (1) | 2,442 | 2,221 | 4,303 |
| Other operating expenses | 34,146 | 30,413 | 71,167 |
| **Total** | 960,477 | 800,402 | 1,833,604 |

(1) Participation in security expenses – The rate of the State's participation in the Company's security expenses is 97.5%. The agreement between the Company and the State of Israel, which regulates the activities of the Israeli Aviation Security System, has been extended until December 31, 2022 or until the signing of a new agreement between the Israeli airlines and the Ministry of Finance, whichever is earlier, as long as the Company continues to provide aviation security services to Israeli airlines according to the instructions and guidelines of the General Security Service. In November 2021, the Company received a total of approx. USD 20 million and after the date of the statements of financial position an additional amount of approx. USD 20 million through the advancement of participation in the security expenses for 2022.

**C. Sales expenses:**

| | For the Year ended December 31 | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| Commissions to agents and credit card companies | 39,000 | 22,458 | 94,794 |
| Salaries and related expenses | 24,368 | 21,465 | 50,448 |
| Advertising and public relations | 8,811 | 6,421 | 25,100 |
| Distribution systems expenses | 8,987 | 2,669 | 25,633 |
| Other sales expenses | 7,195 | 7,697 | 17,589 |
| **Total** | 88,361 | 60,710 | 213,564 |

**Note 20 - Details of Statements of Profit or Loss Items (continued)**

**D. General and administrative expenses:**

| | For the Year ended December 31 | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| Salaries and related expenses | 41,083 | 39,757 | 68,134 |
| Professional services | 11,152 | 13,044 | 7,484 |
| Communications | 2,303 | 2,691 | 1,891 |
| Rental fees and office maintenance | 3,571 | 3,048 | 6,410 |
| Insurance (1) | 8,887 | 6,369 | 2,410 |
| Depreciation of owned equipment | 13,619 | 16,813 | 15,590 |
| Depreciation of right-of-use asset | 2,656 | 2,894 | 3,573 |
| Other | 16,567 | 17,380 | 33,347 |
| **Total** | 99,838 | 101,996 | 138,839 |

(1) The increase in 2021 is mainly in respect of directors' and officers' professional liability in the context of the Company's dealing with the consequences of the Corona crisis, as detailed in Note 1.B above.

**E. Other expenses (income), net:**

| | For the Year ended December 31 | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| Expenses in respect of employee retirement plans, net (see Note 15.I) | 16,486 | 45,441 | 701 |
| Depreciation of value of aircraft to fair value, less realization costs, see Note 10.C | 43,466 | - | - |
| Revenue from government grants (see Notes 13.A and 14.H) | (11,865) | - | - |
| Capital gain from realization of fixed assets | (1,216) | (12,036) | (13,190) |
| Cancellation of provision in respect of a State claim | - | (9,557) | - |
| Capital loss from sale of Maman | - | 2,858 | - |
| Other (mainly waiver of rental fees for Corona discounts - see Note 11.E) | (17,939) | (2,439) | (9) |
| Total | 28,932 | 24,267 | (12,498) |

**Note 20 - Details of Statements of Profit or Loss Items (continued)**

**F. Financing expenses:**

| | For the Year ended December 31 | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| Ineffective jet fuel hedging expenses | (4,136) | 91,460 | - |
| Interest in respect of loans | 43,663 | 44,299 | 37,673 |
| Interest for lease liabilities | 49,001 | 48,654 | 43,631 |
| Interest expenses in respect of the advance payment for the flights of aviation security system personnel, see Note 13.A | 14,779 | - | - |
| Cost of interest on actuarial liabilities | 2,972 | 2,344 | 1,890 |
| Exchange rate differences and other financing expenses | 2,853 | 10,030 | 5,007 |
| **Total** | 109,132 | 196,787 | 88,201 |

**G. Financing income:**

| | For the Year ended December 31 | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| Interest in respect of short-term bank deposits | 172 | 331 | 2,746 |
| Exchange rate differences and other financing expenses | 6,232 | - | 2,561 |
| **Total** | 6,404 | 331 | 5,307 |

**Note 21 - Subsidiaries**

**A. Details of companies under the Company's ownership:**

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

The Group's charter flights are operated through San D'or (a company wholly owned by the Company). San D'or operates as a tourism organizer for wholesalers and individuals, and markets scheduled and charter flights, either by leasing entire aircraft capacity to a third party, or partial aircraft capacity to a number of partners at pre-agreed prices, or by direct sale.

Since 2011, San D'or has been operating as a tourism organizer, maintaining the San D'or brand on scheduled and charter flights marketed by San D'or and operated by the Company (on mid-week days) and by other airlines (on weekend and holiday flights).

Due to the Corona crisis, San D'or has taken steps to adjust its cash flow and operating expenses to the volume of activity, including placing most employees on unpaid leave, canceling wet lease agreements for three 737-800 aircraft, deferring payments to suppliers and more.

**Note 21 - Subsidiaries (continued)**

**A. Details of companies under the Company's ownership: (continued)**

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

Tamam (a company wholly owned by the Company) is mainly engaged in the production and supply of ready-made kosher meals to airlines. In addition, Tamam provides, among other things, catering services to institutions. Its factory and offices are located at Ben Gurion Airport. The Company is Tamam's main customer.

In December 2016, Tamam signed an agreement with the Israel Airports Authority for a permit for the production, transportation, unloading, loading and delivery of food, drink and related products for aircraft at Ben Gurion Airport, following Tamam's win in August 2016 in a repeat tender issued by the Israel Airports Authority for up to 3 permits for the production, transportation, unloading, loading and delivery of food and related products for aircraft (the "Tender"). According to the terms of the tender, Tamam will build and operate a structure, replacing the existing structure, to supply food to aircraft for approx. 25 years. The investment in the construction of the above structure, its maintenance and the annual authorization fee that Tamam will be required to pay to the Israel Airports Authority are not in substantial amounts for the Company.

In accordance with the agreement, Tamam was required to complete the construction of the structure by the end of 2020. It should be noted that in view of the consequences of the Corona crisis on Tamam's activities, Tamam did not proceed with the construction process and the construction project was frozen. Tamam applied to the Israel Airports Authority requesting that at the end of the crisis, the parties will discuss the continuation of the project, and there is no certainty that the project will be completed.

**(3) Borenstein Caterers Inc. (USA) - ("Borenstein"):**

Borenstein (a company wholly owned by the Company), registered in the United States and operating near the Kennedy Airport in New York, is manufacturing and supplying kosher ready-made meals to airlines and other institutions. The Company is Borenstein's main customer.

**(4) Superstar Holidays Limited (England) - ("Superstar"):**

Superstar (a company wholly owned by the Company) is a tourism wholesaler that markets tour packages in the UK to travel agents and passengers and sells airline tickets at discounted prices on the Company's routes. Superstar has activity in several other countries. Due to the crisis, the Company's activity in 2021 is significantly reduced.

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

Katit (a company wholly owned by the Company) operates, on normal business days, a number of restaurants for the Company's employees at Ben Gurion Airport, and the catering services in the King David Lounge at Ben Gurion Airport.

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

Cockpit was established in 2016 by the Company, and is the branch of the Company's activity as an incubator for investment ventures related to aviation, both in terms of financial support and in terms of cooperation with the Company to promote ventures. The Company holds approx. 80.9% of Cockpit shares.

**Note 21 - Subsidiaries (continued)**

**B. Signing a memorandum of understanding for the acquisition of Arkia**

On February 3, 2022, subsequent to the date of the statements of financial position, a non-binding memorandum of understanding was signed between El Al Israel Airways Ltd. ("the Company" or "El Al") and Arkia Israeli Airlines Ltd. ("Arkia") and its controlling shareholder (Arkia Airways Holdings and Aviation Services Ltd. ("Arkia Holdings"), prior to signing a detailed agreement (the "Binding Agreement") for the purchase of all Arkia shares in consideration for the allotment of the Company's securities to Arkia shareholders.
Arkia is an Israeli airline that operates domestic and international flights. The main shareholders in Arkia are Arkia Holdings and TUT – Aviation and Tourism Workers Corporation Ltd. ("TUT").

The following is a summary of the memorandum of understanding:

1. Description of the transaction: According to the terms to be agreed between the parties in the binding agreement, on the date of completion of the transaction the Company will purchase all Arkia shares from Arkia shareholders when they are clean and free ("the shares sold"), so that Arkia becomes a wholly owned subsidiary of El Al, and in consideration, the Company will allot to the Arkia shareholders 10% of the issued and paid-up share capital of the Company and 10% of the amount of options allotted in the Company after the allotment (based on the amount of shares and options existing at the time of signing the binding agreement). The Memorandum of Understanding also includes provisions regarding the adjustment of the number of securities to be allotted to Arkia shareholders so that Arkia shareholders may be allotted shares and additional options so that their holding reaches up to 14% of the Company's issued and paid-up share capital and of the number of options allotted in the Company, respectively, depending on the share price of the Company in the period ended seven days after the date of publication of the financial statements as of June 30, 2023) ("the adjustment date") and its commencement 135 days before that date, all subject to the fulfillment of the conditions for completion of the transaction as detailed in Section 6 below. TUT may choose whether to join the adjustment mechanism, and in the case it chooses, under the binding agreement, not to join the adjustment mechanism, it will be allotted Company securities according to its relative share, corresponding to a total of 12% of the Company's securities (instead of 10%).
The Company will also allocate options for the purchase of the Company's shares to certain officers in the Company and in Arkia, to be determined by the parties in the binding agreement.

2. Commitment for non-execution of securities transactions: No further restrictions will apply to Arkia shareholders beyond the restrictions set forth in provisions of the law on transactions in the Company's securities, except for transactions in the Company's securities in the period of 135 days preceding the adjustment date.

3. Investments in the Company and in Arkia: From the date of signing the Memorandum of Understanding until the completion of the transaction, all investments by Arkia shareholders will be made through inferior shareholder loans, which will be treated in the same way as the loans that the Company's controlling shareholder transferred to the Company in November 2021, and if the Company's controlling shareholder will convert the loans to capital, the Arkia shareholder loans will be converted into the Company's share capital on the same terms. In the event that Arkia's shareholder loan is not converted into the Company's shares (due to the Company's controlling shareholder not converting its loans into capital), a conversion mechanism for the Company's shares will be established in the binding agreement between the parties. It was clarified that shares allotted to Arkia shareholders resulting from the conversion of a loan to Arkia will not be taken into account for the purpose of calculating the consideration to which the shareholders are entitled in accordance with the principles of the Memorandum of Understanding.

**Note 21 - Subsidiaries (continued)**

**B. Signing a memorandum of understanding for the acquisition of Arkia (continued):**

4. Schedules: The parties will make reasonable efforts to complete due diligence within 30 business days of opening the "Information Room" and receiving the information requested by the other party, and approve a binding agreement and obtain the necessary approvals required by the Company for entering into an agreement 30 business days after completion of due diligence.

5. Labor relations: The binding agreement will not be signed and no transaction will be made between the parties, until after collective agreements have been signed between the Histadrut and the Company and Arkia in relation to the employees of the two companies.

6. Conditions for completion of the transaction: Completion of the transaction is conditional on the fulfillment of several conditions, including: (1) completion of the due diligence to the satisfaction of the parties; (2) receipt of the approvals required for the approval of the transaction by the relevant bodies of each of the parties; (3) entering into a binding agreement and other agreements that may be required; (4) receipt of all required regulatory approvals (including, approval of the Stock Exchange, Competition Authority, Ministry of Finance, Ministry of Transportation, Civil Aviation Authority, the holder of the special state share in the Company), and any receipt of approvals from third parties as required.

7. Completion of the transaction: The parties will make efforts to complete the transaction within 90 days from the date of signing the binding agreement. If the transaction is not completed within 90 days, plus a 60-day extension, the parties will be entitled to terminate the engagement in the binding agreement.

8. Actions after completion of the transaction: The memorandum of understanding includes instructions for El Al and Arkia activities after completion of the transaction as separate brands, including maintaining the separate air crews and their maintenance and services to be provided to the two brands by each of the brands. In addition, the binding agreement will establish a business plan for Arkia as a separate brand.

9. Additional provisions from the Memorandum of Understanding: In addition to the above, the Memorandum of Principles includes provisions relating to the binding agreement, including binding terms regarding confidentiality, no-shop and exclusivity, and jurisdiction, as well as other provisions as accepted in such agreements.

Liabilities of the Company's controlling shareholder
In addition, at the same time as signing the Memorandum of Understanding, Kanfei Nesharim Aviation Ltd. (the "controlling shareholder of El Al") will sign an undertaking that, subject to the signing of the binding agreement between the Company, Arkia and the shareholders of Arkia, the controlling shareholder of El Al will undertake the following obligations:

A. As long as the Arkia shareholders hold more than 7.5% of the Company's share capital, the controlling shareholder in El Al will vote at the general meeting in favor of a candidate for office on the Company's Board of Directors to be proposed by the Arkia shareholders.

B. Not to carry out transactions in the Company's securities for 135 days preceding the adjustment date, as defined above.

**Note 21 - Subsidiaries (continued)**

**B. Signing a memorandum of understanding for the acquisition of Arkia (continued):**

C. To assist Arkia shareholders, as much as possible and as long as this has no tax implications for the El Al controlling shareholder, to hold the Company's securities, immediately after the completion of the transaction, so that the restriction provisions will not apply in relation to some of the Company's securities allocated to Arkia shareholders, by restricting the Company's securities held by the El Al controlling shareholder.

It should be emphasized that this is a non-binding Memorandum of Understanding and there is no certainty that the Memorandum of Understanding or the binding agreement will be signed, in general or under the conditions detailed above, or that the preconditions for the transaction will be met or that the transaction will be completed. In addition, the Company is unable to assess when the transaction will be completed (if at all) and if it will be completed, and there may be changes in the terms of the transaction compared to what is stated in the Memorandum of Understanding and in this immediate report.

**C. Transfer of the frequent flyer club activities to a subsidiary of the Company**

In accordance with the assistance agreement between the Company and the Government of Israel and Kanfei Nesharim Aviation Ltd. dated November 22, 2021, as detailed in Note 1.B(8) and in accordance with the decision of the Board of Directors dated January 17, 2022, subsequent to the date of the statements of financial position, the frequent flyer club activity, including its assets, transferred to a wholly owned subsidiary of the Company, all in accordance with the activity needs of the club and the Company, including the development of the club's business and the recruitment of investors.

**D. Translation of financial statements of investees whose functional currency is different from the USD:**

For the purpose of presenting the consolidated financial statements, the assets and liabilities of those companies are presented in USD according to the exchange rates in effect at the end of the reporting period, and income and expenses items are translated according to the average exchange rates during the reporting period. The relevant translation differences are recognized in other comprehensive income as part of the "exchange rate differences for translation of foreign activities", and will be classified to profit or loss on the date of realization of the foreign activity for which the translation differences were created.

**Note 21 - Subsidiaries (continued)**

**E. Significant transactions and engagements with subsidiaries:**

As stated in Note 2.A, the Company did not include separate financial information in the periodic reports for the years, in accordance with the provisions of Regulation 9.C of the Securities Regulations (Periodic and Immediate Reports), 1970, due to the insignificance of the additional information.

The Company has agreements with its investee companies as detailed below:

| | | Scope of Activity For the Year ended December 31 | |
|---|---|---|---|
| | | 2021 | 2020 |
| Company | Type of Activity | USD thousands | USD thousands |
| San D'or | Leasing of aircraft and providing ancillary services | 436 | 4,343 |
| Tamam | Purchase of food for the Company's flights from Ben Gurion Airport | 10,967 | 6,838 |
| Borenstein | Purchase of food for the Company's flights from New York | 4,698 | 2,042 |
| Superstar | Sale of airline tickets and ground arrangements | 66 | 745 |
| Katit | Catering for employees and food services in the King David Lounge in Terminal 3 | 1,314 | 1,863 |

## Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties

### A. The Company's controlling shareholder:

Starting in September 2020, Mr. Eli Zechariah Rosenberg, through Kanfei Nesharim Aviation Ltd. ("**Kanfei Nesharim**"), is the Company's controlling shareholder. On October 2, 2020, the Company received the consent of the holder of the special state share, that Mr. Rosenberg acquire and hold, through Kanfei Nesharim, Company shares at a rate of 40% or more of the Company's issued share capital and at a rate that gives him and Kanfei Nesharim control of the Company. On May 18, 2021, consent was obtained from the holder of the special state share (replacing the agreement dated October 2, 2020) for Mr. Eli Zechariah Rosenberg and his father, Mr. Kenneth Neil Rosenberg, to acquire and hold, through Kanfei Nesharim, Company shares, including at a rate that gives them, or one of them, and Kanfei Nesharim control of the Company.As of December 31, 2021, Kanfei Nesharim holds approximately 39.66% of the Company's shares.

The following is a general description of the transactions with Kanfei Nesharim and with entities in which the Company's controlling shareholder, on the date of the report, has a personal interest, their characteristics and scope:

### B. Transactions with related parties and other interested parties:

#### (1) Transactions with the controlling shareholder or his relative:

a) On July 26, 2021 and on July 28, 2021, the Audit and Remuneration Committee and the Company's Board of Directors approved, respectively, entering into a directors' and officers' insurance policy for the period from August 1, 2021 to July 31, 2022, in the Company, its subsidiaries and its related companies, the Company's directors and officers, as they will be from time to time, and the terms of the insurance policy are the same in relation to all the Company's officers, including officers who are a controlling shareholder of the Company, as they will be from time to time. The annual premium is at market conditions, and the liability limits in the policy are USD 80,000,000 million.

General and administrative expenses for the years 2021, 2020 and 2019 included expenses in respect of directors' and officers' insurance in the amount of approx. USD 7,446 thousand, approx. USD 4,596 thousand and approx. USD 87 thousand, respectively. In addition, in view of the fact that in 2021 the Company paid approx. USD 10,108 thousand for directors' and officers' insurance for the period ended July 31, 2022, the Company recognizes prepaid expenses for directors' insurance in the amount of approx. USD 2,662 thousand.

b) All of the Company's directors have been granted letters of indemnity, including directors who are relatives of the controlling shareholder, in a version approved on November 29, 2017 by the General Meeting of the Company's shareholders.
On December 3, 2019 and on August 26, 2020, as part of the approval of the remuneration policy for the Company's officers for the years 2020-2022, the General Meeting approved the remuneration to which members of the Company's Board of Directors are entitled for an additional three years, including directors who are controlling shareholders of the Company. It should be noted that the external and independent directors are entitled to remuneration for participation in meetings and annual remuneration, as detailed in the remuneration policy, and are not entitled to benefits on flight tickets. It should be noted that for the purpose of calculating the

**Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)**

**B. Transactions with related parties and other interested parties: (continued)**

**(1) Transactions with the controlling shareholder or his relative: (continued)**

value of the flight ticket benefits detailed above, the value of a flight ticket is calculated according to its value for tax purposes, based on the accepted rates in the Company. On May 20, 2021, after receiving the approval of the Audit Committee and Remuneration on May 18, 2021, the Company's Board of Directors approved that the remuneration of the directors, including the Company's independent directors (excluding external directors, for whom there is no change in remuneration for their entire term) will be according to the "maximum amount" appearing in the Companies Regulations (Rules regarding Remuneration and Expenses for External Directors), 2000, instead of the "fixed amount" according to the Company's remuneration policy, in respect of participation in meetings of the Company's Board of Directors and/or one of its committees starting March 1, 2021, and in respect of the annual remuneration starting the first quarter of 2021.

On December 19, 2021 and December 21, 2021, the Audit and Remuneration Committee and the Company's Board of Directors approved, respectively, the terms of office and employment of the Company's Deputy Chairman, Mr. Kenneth Neil Rosenberg, who is the father of the controlling shareholder, and Mr. Darrell Hagler, regarding their eligibility for flight tickets, in accordance with the Company's remuneration policy, as of December 21, 2021, and the term of office and employment of Mr. Amikam Ben Zvi, regarding his eligibility for flight tickets, in accordance with the remuneration policy, for the period he served as the Company's Deputy Chairman from October 20, 2020 to October 5, 2021, the end of the period in which he served as Acting Chairman of the Company's Board of Directors.

For the reduction in the remuneration of the directors in view of the Corona crisis, see Note 1 to the Company's financial statements.

**(2) Transactions with the controlling shareholder that are to the credit of the Company**

**a.** On December 8, 2020, after receiving the approval of the Audit Committee on December 6, 2020, the Company's Board of Directors approved the Company's engagement in an agreement for the receipt of a loan in the total amount of USD 10 million (the "Loan") on behalf of the controlling shareholder - Kanfei Nesharim, as part of a "qualifying transaction" according to Regulation 1(2) of the Companies Regulations (Easements in Transactions with Interested Parties), 2000 (the "**Easement Regulations**"). The main terms of the loan are as follows: (a) The loan amount: USD 10 million, not interest-bearing and not linked to any index; (b) The loan period: The final repayment date of the loan is 30 days (or another period on which the parties will agree in writing); (c) Collateral: Repayment of the loan is not guaranteed by any collateral or liens against Kanfei Nesharim ; (d) Additional provisions: The loan agreement includes grounds for immediate repayment as is customary in such agreements. The validity of this loan has been extended from time to time on January 14, 2021, January 28, 2021 and February 8, 2021.
During February 2021, the Company repaid the loan.

**Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)**

**B. Transactions with related parties and other interested parties: (continued)**

**(2) Transactions with the controlling shareholder that are to the credit of the Company (continued)**

**b.** On November 22, 2021, the Company signed an agreement for assistance with the Government of Israel and with Kanfei Nesharim (the "**November 2021 Agreement**"), and as a derivative thereof, it signed an agreement for the provision of loans by Kanfei Nesharim - the Company's controlling shareholder. For further information regarding the November 2021 Agreement, see Note 1.B.(6) to the financial statements. On November 14, 2021 and November 21, 2021, the Company's Audit Committee and Board of Directors, respectively, approved the November 2021 Agreement as stated and receipt of the controlling shareholder loans, and determined that they are transactions for the good of the Company, all in accordance with Regulation 1(2) of the Easement Regulations.
The controlling shareholder loans, as detailed in the November 2021 Agreement, are provided without consideration from the Company, do not bear any interest or linkage and are not guaranteed by any collateral.

**c.** On January 23, 2022, the Company signed an agreement for additional assistance with the Government of Israel and with Kanfei Nesharim (the "**2022 Agreement**"), and as a derivative thereof, it signed an agreement for the provision of loans to the Company by Kanfei Nesharim. For further information regarding the 2022 Agreement, see Note 1.B.(7) to the financial statements. At the meetings of the Company's Audit Committee and Board of Directors held on January 16, 2022 and January 17, 2022, respectively, the Company's Audit Committee and Board of Directors approved the 2022 Agreement and receipt of the shareholder loans, and determined that they are transactions for the good of the Company, all in accordance with Regulation 1(2) of the Easement Regulations. The shareholder loans on behalf of the controlling shareholder, as specified in the 2022 Agreement and in the Shareholder Loan Agreement, are given without consideration from the Company, do not bear any interest or linkage and are not guaranteed with any collateral.

As of the date of the financial statements, the controlling shareholder has provided the Company with a total amount of approx. 75 million by virtue of the agreements described above.

**Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)**

**B. Transactions with related parties and other interested parties: (continued)**

**(3) Negligible transactions with the controlling shareholder:**

**"Negligible transaction":**

Notwithstanding the foregoing, separate transactions that form part of the same engagement or ongoing transactions or very similar transactions that are made frequently and repeatedly will be examined as a single transaction on an annual calendar basis.

For the examination of the classification as a negligible transaction and in such cases, the cumulative amount of the engagement during a calendar year may not exceed NIS 1 million.

During the year of the report and up to the date of its submission, the Company had transactions with entities and parties in which the Company's controlling shareholder has a personal interest and which are classified as "negligible transactions", of the following types and characteristics:

Engagements in consulting agreements with consultants in which Mr. Kenneth Neil Rosenberg, a Company director and the father of the Company's controlling shareholder, has a personal interest and an engagement to perform PCR tests for the air crew.

The above engagements were approved by the Audit and Remuneration Committee and by the Board of Directors as "negligible transactions", after being classified by the Audit and Remuneration Committee as non-exceptional engagements in accordance with the criteria detailed above.

**(3) Transactions with interested parties:**

**(A) non-exceptional transactions with interested parties:**

The Company has engagements in which interested parties in the company have a personal interest and which are not exceptional, as described below. It should be noted that all of these engagements are not significant in relation to the Company's income and/or expenses, and that the amount of these engagements is included in the following financial data: Provision of benefits on flight tickets according to a business customer agreement.

The Company has an insignificant contract with the Harel Insurance Group regarding dental insurance for the Company's employees, which is not included in the financial data. In addition, the Company has engagements with the Harel Insurance Group in connection with the following types of insurance, which are included in the financial data: elementary insurance for the Company, insurance for the construction of the Tamam structure, employer liability insurance and professional liability, travel insurance for on the job travel of Company employees and health insurance for Company employees stationed abroad and their families.

**Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)**

**B. Transactions with related parties and other interested parties: (continued)**

**a. Employment of the Chairman of the Company's Board of Directors**

Mr. Amikam Ben Zvi has been serving as the Chairman of the Company's Board of Directors since October 5, 2021. As of the date of the financial statements, personal terms of office and employment have not yet been approved as Active Chairman of the Board, and Mr. Ben Zvi is entitled to directors' remuneration like all the Company's directors. For information regarding directors' remuneration, see Section B.1.C. above.

**Employment agreement of the former Chairman of the Company's Board of Directors**

Mr. David Brodet served as Chairman of the Company's Board of Directors from October 20, 2020 to May 31, 2021.

On April 19, 2021, the Company's shareholders' meeting decided to approve the terms of Mr. Brodet's service as Active Chairman of the Company's Board of Directors. Mr. Brodet provided Chairman of the Board of Directors services to the Company in a 70% position (approx. 130 monthly hours of management services).

For his service, Mr. Brodet was entitled to a monthly salary of NIS 50,500 and contributions to executive insurance and a study fund as acceptable in the Company and 16 days of vacation per calendar year. In addition, Mr. Brodet was entitled to transportation services from his home to the office and to every meeting wherehe is required as part of his position.

Mr. Brodet was also entitled to certain benefits on flight tickets from the Company, for himself and his family.

**b. Employment agreement for the Company CEO**

Mr. Avigal Soreq has been serving as the Company's CEO since January 22, 2021.
On april 19, 2021, the Company's shareholders' meeting approved the terms of Mr. Soreq's service and employment as Company CEO. The employment agreement between Mr. Soreq and the Company is effective from January 22, 2021 for an indefinite period during which he will serve as the Company CEO on a full-time basis (the "**employment agreement**"). Each party may terminate the agreement with advance notice of at least 6 months. Mr. Soreq is entitled to a total gross monthly salary in the amount of nis 100,500 (the "**base salary**"). The base salary is linked to a rise in the consumer price index. For the reduction in Mr. Soreq's salary in view of the Corona crisis, see Note 1 to the financial statements. Mr. Soreq is entitled to an annual bonus at a rate of 2% of the Company's annual profit (before tax) and no more than a total of NIS 3 million, in accordance with the terms, restrictions and provisions determined or that will be determined in the remuneration policy, as will be in effect from time to time, including provisions regarding threshold conditions for receipt of the bonus, long-term deferred remuneration, as well as regarding the right to a reduction in the amount of the bonus by the Company's Board of Directors. It should also be noted that under the remuneration policy, in a year in which there was no distribution of bonuses for any reason (including in case the threshold conditions for bonus distribution were not met in accordance with the remuneration policy) ("threshold conditions"), the Audit and Remuneration Committee and the Company's Board of Directors may decide, at their discretion, on the payment of a special bonus to the Ceo in an amount not exceeding an amount equal to 3 months base salary only (as it was in the year for which the "special bonus" is granted). The Company's Audit and Remuneration Committee and Board of Directors may decide on the payment of a special bonus to the CEO also in a year in which the threshold conditions were met, provided that the total bonuses, the annual bonus and the special bonus do not exceed the amount of NIS 3 million.

**Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)**

**B. Transactions with related parties and other interested parties: (continued)**

**b. Employment agreement for the Company CEO (continued)**

Mr. Soreq is entitled to social benefits, such as contributions into executive insurance or a pension fund, and to a study fund, as is customary for senior officers in the Company, and for the value of vehicle maintenance (including gross-up). In addition, Mr. Soreq is entitled to reimbursement of travel and living expenses in Israel and abroad and to a clothing allowance according to the Company's procedures and in accordance with the rates and amounts applicable to the Company from time to time. Mr. Soreq and his family members are entitled to benefits on flight tickets during the period of his employment with the Company in accordance with the provisions of the employment agreement.

Mr. Soreq is entitled to vacation, illness and convalescence days, as detailed below: (a) for each full year of employment with the company (including the period of prior notice), Mr. Soreq is entitled to an annual vacation of 22 work days, which may be accrued during his term of office indefinitely; (b) the company will pay the CEO for a period of illness - up to 30 days for each year of employment with the Company, with the right to accrue indefinitely with no limit - sick pay (base salary, other amounts and benefits he would have been entitled to if he had worked for the Company during the illness), without the right of redemption; (c) for each year of employment with the Company, the CEO will be entitled to a convalescence pay at a rate of 14 convalescence days, according to the rate customary in the Company.

**C. Expenses in respect of remuneration of key management personnel:**

| | For the Year ended December 31 | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| Short-term benefits | 4,198 | 4,102 | 4,709 |
| Post-employment benefits | 695 (*) | 158 | 102 |
| **Total** | 4,893 | 4,260 | 4,811 |

(*) The increase in this item in 2021 is mainly due to the provision for an adjustment grant for key management personnel who have been absorbed in the Company in the reporting year.

**Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)**

**D. Benefits given to interested parties:**

| | For the Year ended December 31 | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| Chairman of the Board services and management fees for interested parties employed by the Company | 253 | 220 | 276 |
| Number of people to whom the benefit applies (*) | 2 | 1 | 1 |
| Remuneration of directors who are not employed by the Company | 382 | 479 | 368 |
| Number of people to whom the benefit applies (*) | 11 | 17 | 9 |

(*) In 2021, several directors in the Company ended their term of office, who were replaced by other directors.

**E. Balances with interested parties and related parties:**

| | As of December 31 | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | USD thousands | USD thousands |
| **Interested parties / other related parties:** | | |
| **Under current assets:** | | |
| **Trade receivables:** | | |
| Related party and interested party | 574 | - |
| Total highest debit balances in the accounting year | 205 | 147 |

| | As of December 31 | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | USD thousands | USD thousands |
| **Under current liabilities:** | | |
| Interested party | - | 1 |
| **Current employee benefit obligations** | | |
| Interested party | 38 | 340 |
| **Non-current employee benefit obligations** | | |
| Interested party | 267 | 448 |

**Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)**

**F. Transactions with interested parties and related parties:**

| | For the Year ended December 31 | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | USD thousands | USD thousands | USD thousands |
| **Interested parties / other related parties:** | | | |
| **Revenues from interested parties and related parties:** | | | |
| Flight tickets (1) | 1,345 | 215 | 22,319 |
| Cargo transportation (1) | - | 17 | 310 |
| Other revenue | - | 496 | 1,314 |
| **Operating expenses** | - | 92 | 1,028 |
| **Sales expenses:** | | | |
| Mainly commissions and marketing fees to interested parties | - | 1 | 1,728 |
| Advertising services to interested parties | - | 17 | 241 |
| **General and administrative expenses:** | 8,857 | 6,431 | 2,810 |

(1) It should be clarified that the amount presented in the table includes, for the sake of caution, also the total turnover in respect of transactions from which commissions are derived at various rates paid to related parties or to the Company, as the case may be.

**Deloitte.**

March 2, 2022

To:

The Board of Directors of El Al Israel Airlines Ltd.

Ben Gurion Airport

Dear Sir / Madam

**Re: Consent given in connection with the shelf prospectus of El Al Israel Airlines Ltd. (hereinafter – "the Company") as of August 31, 2020**

We hereby notify you that we agree to the inclusion (including by way of reference) of our reports which are specified below in connection with the shelf prospectus of August 31, 2020 and the shelf proposals thereunder:

(1) Auditor's report as of March 2, 2022 on the consolidated financial statements of the Company as of December 31, 2021 and 2020 and for each of the three years in the period ended December 31, 2021.

(2) Auditor's report as of March 2, 2022 on the audit of the internal control components over financial reporting as of December 31, 2021.

Respectfully,
Brightman Almagor Zohar & co
**Brightman Almagor Zohar & co.**

**A Firm in the Deloitte Global Network**

**Tel Aviv - Main Office**
1 Azrieli Center Tel Aviv, 6701101 P.O.B. 16593 Tel Aviv, 6116402 | Tel: +972 (3) 608 5555 | info@deloitte.co.il

**Jerusalem**
3 Kiryat Ha'Mada
Har Hotzvim Tower
Jerusalem, 914510
D. BOX 45396
Tel: +972 (2) 501 8888
Fax: +972 (2) 537 4173
info-jer@deloitte.co.il

**Haifa**
5 Ma'aleh Hashichrur
P.O.B. 5648
Haifa, 3105502
Tel: +972 (4) 860 7333
Fax: +972 (4) 867 2528
info-haifa@deloitte.co.il

**Eilat**
The City Center
P.O.B. 583
Eilat, 8810402
Tel: +972 (8) 637 5676
Fax: +972 (8) 637 1628
info-eilat@deloitte.co.il

**Nazareth**
9 Marj Ibn Amer St.
Nazareth, 16100
Tel: +972 (73) 399 4455
Fax: +972 (73) 399 4455
info-nazareth@deloitte.co.il

# Chapter E

## Annual Report on the Effectiveness of Internal Control over Financial Reporting and Disclosure

---

El Al Israel Airlines Ltd.
2021 Periodic Report

# Attached herein is the Annual Report on the Effectiveness of Internal Control over Financial Reporting and Disclosure according to Regulation 9B(a) of the Securities Regulations (Periodic and Immediate Reports), 1970:

The management, under the supervision of the Board of Directors of El Al Israel Airlines Ltd. (hereinafter - the Corporation), is responsible for determining and maintaining adequate internal control over the Corporation's financial reporting and disclosure.
In this regard, the members of management as of a date near the approval of the report are:

- Avigal Soreq - CEO
- Yitzhak Eliav – CFO
- Yehudit Grisaro – VP Human Resources and Administration
- Dina Ganancia – VP Commerce and Aviation Relations
- Shlomi Karako – VP Maintenance and Engineering
- Leehu Hacohen – VP Operation
- Ido Biger – VP Computer Technologies
- Oren Cohen Botansky – VP Customer Service
- Omri Cohen – VP Operations

Internal control over financial reporting and disclosure includes controls and procedures existing in the Corporation, which were designed by, or under the supervision of, the CEO and the CFO, or by the person actually performing these functions, supervised by the Corporation's Board of Directors, which are intended to provide a reasonable degree of assurance regarding the reliability of the financial reporting and the preparation of the reports in accordance with the provisions of the law, and to ensure that information that the Corporation is required to disclose in the reports it publishes under the provisions of the law is collected, processed, summarized and reported on the date and in the format determined by law.

Internal control includes, among other things, controls and procedures designed to ensure that information required for disclosure by the Corporation is accumulated and submitted to the Corporation's management, including to the CEO and the CFO or to those who perform these functions, in order to enable decision making at the appropriate time, taking into consideration the disclosure requirement.

Due to its structural limitations, internal control over financial reporting and disclosure is not intended to provide absolute assurance that a misrepresentation or omission of information in the reports will be prevented or discovered.
The management, under the supervision of the Board of Directors, has performed an audit and assessment of the internal control over the financial reporting and disclosure in the Corporation and its effectiveness.

The assessment of the effectiveness of the internal control over the financial reporting and disclosure carried out by the management under the supervision of the Board of Directors included:
Mapping and identifying the accounts and business processes that the Company considers to be essential for financial reporting and disclosure, determining and designing controls that provide a response for the risks identified by management and examining the effectiveness of such controls. The internal control components included: (1) entitiy-level controls, including controls over the process of preparing and closing a financial report and information technology general controls; (2) controls over passenger revenue from the sale of airline tickets; (3) controls over the frequent flyer program; (4) controls over fixed assets - aircraft, engines and spare parts; (5) controls over salaries expenses for employees in Israel; (6) controls over employee benefits in Israel; (7) revenue from cargo. All internal control components are with the exception of subsidiaries.

Based on the management's assessment of the effectiveness, under the supervision of the Board of Directors as detailed above, the Corporation's Board of Directors and management concluded that the internal control over the Corporation's financial reporting and disclosure as of December 31, 2021 is effective.

# (A) Statement of the CEO according to Regulation 9B(d)(1):

## Executive Statement
## CEO Statement

I, Avigal Soreq, do hereby declare that:

1. I have examined the periodic report of El Al Israel Airlines Ltd. (hereinafter - the Corporation) for 2021 (hereinafter - the Reports);
2. To the best of my knowledge, the reports do not include any misrepresentation of a significant fact and do not lack a presentation of a significant fact necessary so that the presentations included therein, in view of the circumstances in which those representations were included, will not be misleading with respect to the reporting period;
3. To the best of my knowledge, the financial statements and other financial information contained in the reports adequately reflect, in all material respects, the financial position, results of operations and cash flows of the Corporation as of the dates and periods to which the statements relate;
4. I have disclosed to the Corporation's Auditor, to the Board of Directors, to the Audit and Remuneration Committee and to the Committee for Examining the Corporation's Financial Statements (Balance Sheet), based on my most recent assessment of the internal control over financial reporting and disclosure:

   A. All significant deficiencies and material weaknesses in the determination or exercise of internal control over financial reporting and disclosure that are reasonably likely to adversely affect the Corporation's ability to collect, process, summarize or report on the financial information in a manner that casts doubt on the reliability of the financial reporting and preparation of financial statements in accordance with the provisions of the law; and –
   B. Any fraud, whether material or immaterial, involving the CEO or his direct subordinates or involving other employees who have a significant role in the internal control over financial reporting and disclosure;

5. Alone or with others in the Corporation:

   A. I have established controls and procedures, or have verified the establishment and existence of controls and procedures under my supervision, designed to ensure that significant information relating to the Corporation, including its consolidated companies, as defined in the Securities Regulations (Annual Financial Statements), 2010, is brought to my attention by others in the Corporation and in the consolidated companies, in particular during the preparation period of the statements; and –
   B. I have established controls and procedures, or have verified the establishment and existence of controls and procedures under my supervision, designed to reasonably ensure the reliability of the financial reporting and preparation of the financial statements in accordance with the provisions of the law, including in accordance with generally accepted accounting principles;
   C. I have assessed the effectiveness of the internal control over financial reporting and disclosure, and have presented in this report the conclusions of the Board of Directors and management regarding the effectiveness of the internal control as stated as of the date of the statements.

Nothing in the foregoing to derogate from my responsibility or from the responsibility of any other person, under any law.

March 2, 2022

Avigal Soreq, CEO

# (B) Statement of the CFO according to Regulation 9B(d)(2):

## Executive Statement
## Statement of the CFO

I, Yitzhak Eliav, do hereby declare that:

1. I have examined the financial statements and other financial information included in the reports of El Al Israel Airlines Ltd. (hereinafter - the Corporation) for 2021 (hereinafter - the Statements);
2. To the best of my knowledge, the financial statements and other financial information included in the reports do not include any misrepresentation of a significant fact and do not lack a presentation of a significant fact necessary so that the presentations included therein, in view of the circumstances in which those representations were included, will not be misleading with respect to the reporting period;
3. To the best of my knowledge, the financial statements and other financial information contained in the reports adequately reflect, in all material respects, the financial position, results of operations and cash flows of the Corporation as of the dates and periods to which the statements relate;
4. I have disclosed to the Corporation's Auditor, to the Board of Directors, to the Audit and Remuneration Committee and to the Committee for Examining the Corporation's Financial Statements (Balance Sheet), based on my most recent assessment of the internal control over financial reporting and disclosure:

   A. All significant deficiencies and material weaknesses in the determination or exercise of internal control over financial reporting and disclosure to the extent that it relates to the financial statements and other financial information contained in the reports, that are reasonably likely to adversely affect the Corporation's ability to collect, process, summarize or report on the financial information in a manner that casts doubt on the reliability of the financial reporting and preparation of financial statements in accordance with the provisions of the law; and –
   B. Any fraud, whether material or immaterial, involving the CEO or his direct subordinates or involving other employees who have a significant role in the internal control over financial reporting and disclosure;

5. Alone or with others in the Corporation:

   A. I have established controls and procedures, or have verified the establishment and existence of controls and procedures under my supervision, designed to ensure that significant information relating to the Corporation, including its consolidated companies, as defined in the Securities Regulations (Annual Financial Statements), 2010 to the extent that it is relevant to the financial statements and other financial information contained in the reports, is brought to my attention by others in the Corporation and in the consolidated companies, in particular during the preparation period of the statements; and –
   B. I have established controls and procedures, or have verified the establishment and existence of controls and procedures under our supervision, designed to reasonably ensure the reliability of the financial reporting and preparation of the financial statements in accordance with the provisions of the law, including in accordance with generally accepted accounting principles;
   C. I have assessed the effectiveness of the internal control over financial reporting and disclosure, to the extent that it relates to the financial statements and other financial information contained in the statements as of the date of the statements; my conclusions regarding my assessment as stated were presented to the Board of Directors and management and are included in this report.

Nothing in the foregoing to derogate from my responsibility or from the responsibility of any other person, under any law.

March 2, 2022

Yitzhak Eliav, CFO

# פרק ב

## דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוח תקופתי לשנת 2021

# נוהל שימוש בשירותי הסעדה ואירוח בזמן משבר הקורונה

**מבוא**

**1** בחודש מרץ 2020 פרצה מגיפת הקורונה (COVID-19), ומשרד הבריאות הוציא הנחיות שונות בנוגע לאופן התנהלות מוסדות החינוך בתקופת המגיפה. בין היתר, הוחלט על סגירת מוסדות החינוך, ובהמשך הוחלט על פתיחתם בהדרגה, בכפוף לכללים שונים.

**2** בהתאם להנחיות משרד הבריאות, ובכפוף לכללים שנקבעו, הוחלט על פתיחת מוסדות החינוך בהדרגה, החל מיום 17 במאי 2020. בהמשך, החל מיום 1 בספטמבר 2020, נפתחו מוסדות החינוך במלואם, בכפוף לכללים שנקבעו.

**3** בשל הסגירה הממושכת של מוסדות החינוך, נוצרו קשיים רבים בנוגע לאופן הפעלת שירותי ההסעדה והאירוח במוסדות החינוך, ובכלל זה בנוגע לאופן חלוקת ארוחות הצהריים לתלמידים. בנוסף, נוצרו קשיים בנוגע לאופן הפעלת שירותי ההסעדה והאירוח במוסדות החינוך, לאחר שנפתחו מחדש.

**4** בשל כך, הוחלט על הקמת צוות בין-משרדי, שיבחן את הנושא ויגבש המלצות בנושא. הצוות הורכב מנציגים ממשרד החינוך, ממשרד הבריאות, ממשרד הכלכלה ומרשויות מקומיות שונות.

**5** הצוות התכנס לראשונה ביום 21 באוגוסט 2020, ולאחר מכן התכנס מספר פעמים נוספות. הצוות בחן את הנושא מכל הבטיח, ובכלל זה בחן את הקשיים שנוצרו בתקופת הסגירה ואת הקשיים שצפויים להיווצר עם פתיחת מוסדות החינוך מחדש.

**6** הצוות הגיש את המלצותיו ביום 26 בספטמבר 2020, ומסמך זה מפרט את המלצות הצוות.

**7** המלצות הצוות מחולקות לשלושה נושאים עיקריים: (1) אופן חלוקת ארוחות הצהריים לתלמידים; (2) אופן הפעלת שירותי ההסעדה והאירוח במוסדות החינוך; (3) שיקולים כלכליים.

**8** יצוין כי המלצות הצוות מבוססות על המידע שהיה זמין לצוות במועד כתיבת הדוחות, ועשויות להשתנות בהתאם להתפתחויות בשטח ובהתאם להנחיות משרד הבריאות.

**9** בכל מקום בו נאמר בנוסח זה "מנהל המוסד", הכוונה היא למנהל המוסד החינוכי או למי שהוא הסמיך לכך.

- במהלך חודש נובמבר 2021, החלה התפשטות זן האומיקרון של נגיף הקורונה במדינות אירופה. התפשטות האומיקרון תחילה באירופה ולאחר מכן בישראל הובילה לסגירת שמי המדינה על ידי הממשלה דבר שהשפיע על הביקושים והמכירות. עם אישור הממשלה לפתיחת השמיים חזרה חלה עלייה במכירות החברה. מגמה זו המשיכה והתחזקה לאחר מועד הדוח על המצב הכספי.

**<u>היקפי הפעילות ומבט לעתיד</u>**

להלן פרטים בדבר היקף הפעילות של החברה ביחס לשנת 2019 על פי רבעונים בשנים 2020-2021.

| | Q4/21 | Q3/21 | Q2/21 | Q1/21 | Q4/20 | Q3/20 | Q2/20 | Q1/20 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| שיעור הכנסות ביחס לתקופה המקבילה ב- 2019 | 51% | 39% | 38% | 27% | 22% | 6% | 26% | 75% |
| היקף פעילות ביחס לתקופה המקבילה ב-2019 (במונחי ASK (מושב -ק"מ)) | 46% | 38% | 31% | 10% | 13% | 0% | 2% | 83% |

בטבלה שלעיל ניכרת ההשפעה הדרמטית של המשבר על היקף הפעילות של החברה בשנת 2020. בנוסף, הנתונים שלעיל מצביעים גם על התאוששות ניכרת במהלך שנת 2021, אשר הלכה והתעצמה ככל שהתקדמה השנה, וזאת חרף מגבלות התנועה השונות שהוטלו במחצית השנייה של השנה בגין התפרצויות זני האומיקרון והדלתא ועל אף מבצע "שומר החומות" אשר חל ברבעון השני של השנה. להערכת החברה, השיפור בנתונים חרף המגבלות מצביעים על הסתגלות של השוק ל"חיים בצד המשבר", והיקפי ביקוש יציבים יחסית אשר מתורגמים לפעילות ערה כל אימת שמוסרות מגבלות התנועה.

בהמשך למגמת השיפור בשנת 2021, בתקופה שלאחר מועד הדוח ועד מועד פרסומו ועם דעיכתו היחסית של גל ההתפרצות בגין זן האומיקרון, חלה עלייה ניכרת במכירות של החברה לתקופות עתידיות וזאת על רקע הסרתן המשמעותית של מגבלות התנועה לרבות הסרת מגבלות על כניסת תיירים לישראל החל מיום 1 במרץ 2022, ועל רקע התאוששות מזן האומיקרון וה-Covid בארץ ובעולם.

להלן מכירות הנוסעים של החברה בחודשים נובמבר 2021 עד פברואר 2022 (במיליוני דולר). [1]

| חודש | נובמבר -21 | דצמבר -21 | ינואר -22 | פברואר - 22 |
|---|---|---|---|---|
| מכירות | 118 | 51 | 84 | 188 |

נתוני המכירות שלעיל מציגים את הירידה במכירות בחודש דצמבר כתוצאה מהשפעת זן האומיקרון, ואת הקפיצה בהיקף המכירות מייד עם סיום המגבלות וביתר שאת בחודש פברואר 2022.

יצויין כי על רקע המצב הגאו-פוליטי באוקראינה וברוסיה, החברה עוקבת אחר ההתפתחויות וכן ממשיכה לבחון ביצוע התאמות בין היתר, על רקע הנחיות הגורמים הרלוונטיים.

**חלק מהמידע לעיל, בין היתר בדבר הכוונה להסיר מגבלות על כניסת תיירים לישראל והמגמה הנחזית והצפויה של שיפור במכירות ובהזמנות לשנת 2022, מהווה מידע צופה פני עתיד, כמשמעו בחוק ניירות ערך. מידע צופה פני עתיד כאמור אינו מהווה עובדה מוכחת, והוא מבוסס על המידע הקיים בידי החברה ועל הערכותיה למיטב שיפוטה נכון למועד הסמוך לאישור הדוח. התממשות כוונות אלו תלויה, בין היתר, בקיומם של אירועים שאינם בשליטת החברה, ובין היתר החלטות הממשלה ומגמת ההתאוששות במדינות העולם והסרת מגבלות כניסת תיירים מישראל למדינות זרות. מידע זה עשוי לא להתממש או להתממש באופן שונה מהותית, בין היתר בשים לב לגורמי הסיכון המפורטים בפרק א' (דוח תיאור עסקי התאגיד).**

[1] הנתונים הינם נתוני תחזית מכירות ברוטו לרבות מסי נמל המיוחסים אליהן, ולרבות מכירות בשוברים, זיכויים ונקודות נוסע המתמיד. במקרים מסוימים המכירות ניתנות לשינויים על ידי הלקוחות וכן יצוין כי ההכנסה בגין מכירות אלו תוכר לא לפני מועד ההטסה המיוחס, ככל שיהיה.

## התמודדות החברה עם המשבר ותכניות עתידיות

### א. התחום הפיננסי:

המשבר המתואר לעיל, אשר החל בשנת 2020 ונמשך (אם כי תוך מגמת יציאה והתאוששות) לתוך שנת 2021 הביא להפסדים כבדים, כמפורט בביאור 1.ב לדוחות הכספיים, אשר יצרו לחברה קשיי נזילות משמעותיים. לאור זאת, פעלה החברה במספר מישורים בתחום הפיננסי. להלן טבלה המרכזת חלק מהפעולות הפיננסיות וגיוסי החוב וההון העיקריים שבוצעו על ידי החברה בתקופת המשבר, לפרטים נוספים אודות הגיוסים השונים, תנאי החוב, פרטי ההסכמים והטיפול החשבונאי בגינם, ראו ביאור 1.ב לדוחות הכספיים.

| | הזרמות בעלי מניות ובעלי עניין (מיליוני דולר) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2020 | 2021 | | | 2022 | | סה"כ |
| | הנפקה מניות | הנפקת אופציות ומימושן | הסכם מטוסאים | הסכם 11/21 | הסכם ינואר 2022 | אופציה חוזית להזרמה נוספת | |
| בעלת השליטה | 107 | 51 | | 50 | 20 | 10 | 238 |
| מדינה | 37 | | 210 | 7 | 50 | 10 | 314 |
| ציבור אחר | 6 | 35 | | | | | 41 |
| | | | | | 3 | | 3 |
| | **150** | **86** | **210** | **57** | **73** | **20** | **596** |

**ההזרמות המתוארות בטבלה לעיל, ממחישים את התמיכה המתמשכת שניתנה לחברה על ידי בעלת השליטה ועל ידי המדינה וגורמים נוספים, בסך מצטבר של כ-600 מיליון דולר, בכל עת בה חוותה החברה מגבלות על פעילותה, על מנת לסייע לחברה לגשר על פערי המזומנים שלה ולעמוד בהתחייבויותיה על אף השלכות המשבר.**

כמו כן, מעבר לאמור בטבלה, בשנת 2020 שחררה החברה תחת הסכמת המדינה וכחלק מהמאמצים לגשר על פערי התזרים של החברה באותה עת, את עודפי הכספים שהיו בקופות הפיצויים של החברה, בהיקף של כ-97 מיליון דולר.

בנוסף, פועלת החברה לקיים הידברות עם הגופים המממנים, לרבות מחכירים, על מנת לדחות את תשלומי החוב הקיים. במסגרת זו, ביצעה החברה דחייה של תשלומי הלוואות וחכירות בהיקף של כ-96 מיליון דולר בשנת 2021. כמו כן, במהלך שנת 2021 ביצעה החברה מימון מחדש של מטוסים קיימים ובדרך של מכירה וחכירה מחדש (Sale and Lease Back) בסך כולל של כ- 44 מיליון דולר.

**במהלך שנת 2022, מתעתדת החברה לבצע גיוסי הון וחוב נוספים על מנת לגשר על פערים בתזרים המזונים שלה, בין היתר כנגד נכסי מועדון הנוסע המתמיד ונכסים אחרים.** (בין היתר בהתאם להתחייבותה למדינת ישראל כמפורט בביאור 1.ב לדוחות הכספיים).

החברה ממשיכה לקיים משא ומתן עם מלווים ונושים (creditors) לפריסת תשלומי חובות העבר, דחיה, וקבלת ויתורים (waivers) בתשלומים שוטפים. נכון למועד פרסום הדוחות הכספיים הגיעה החברה להסכמות עם בנקים, מוסדות פיננסים ומחכירים אשר צפויים להקל על תזרים המזומנים של החברה לתקופות הבאות.

**מטרת הנוהל:**

1. **הגדרת מושגים:**

"בעל שליטה" – כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968, אך למעט מי שנקבע לגביו בתקנות ניירות ערך (הודעה מיידית), התשל"ג-1973, כי אינו בעל שליטה בתאגיד;

"בעל עניין" – כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968, אך למעט מי שנקבע לגביו בתקנות ניירות ערך (הודעה מיידית), התשל"ג-1973, כי אינו בעל עניין בתאגיד;

"דוח תקופתי" – דוח שנתי או דוח רבעוני של התאגיד, כהגדרתם בתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970;

"הדירקטוריון" – דירקטוריון התאגיד;

"הוועדה לביקורת" – ועדת הביקורת של התאגיד;

"התאגיד" – חברת אחזקות בע"מ;

"חברת בת" – כהגדרתה בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968;

"חוק החברות" – חוק החברות, התשנ"ט-1999;

"יום המסחר" – יום שבו מתקיים מסחר בבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ;

"מבקר הפנים" – מבקר הפנים של התאגיד;

"נוהל" – נוהל זה;

"נושא משרה" – כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968, אך למעט מי שנקבע לגביו בתקנות ניירות ערך (הודעה מיידית), התשל"ג-1973, כי אינו נושא משרה בתאגיד;

"עסקה עם בעל שליטה" – עסקה של התאגיד או של חברת בת שלו עם בעל שליטה בתאגיד, עסקה שבעל שליטה בתאגיד הוא צד לה או שיש לו בה עניין אישי, לרבות עסקה שבה פועל נושא משרה בשם בעל השליטה או בשם אדם אחר שיש לבעל השליטה עניין אישי בעסקה, ולמעט עסקה שהיא עסקה רגילה שאינה עסקת הון או עסקה שאינה חריגה בהתחשב בנסיבות העניין;

"עסקת הון" – כהגדרתה בתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970;

"עסקה חריגה" – עסקה שאינה עסקה רגילה, לרבות עסקה שיש לה השפעה על רווחי התאגיד, נכסיו או התחייבויותיו, ועסקה שיש בה תנאים חריגים בהתחשב בנסיבות העניין;

"עסקה רגילה" – עסקה שנעשית במהלך העסקים הרגיל של התאגיד, בתנאים המקובלים בעסקאות מסוג זה, בין בין התאגיד לבין בעל עניין בו, ובין בין התאגיד לבין אדם אחר שבעל עניין בו הוא בעל עניין בתאגיד;

"עסקת מסגרת" – עסקה שנעשית במהלך העסקים הרגיל של התאגיד, בתנאים המקובלים בעסקאות מסוג זה, בין בין התאגיד לבין בעל עניין בו, ובין בין התאגיד לבין אדם אחר שבעל עניין בו הוא בעל עניין בתאגיד, שמטרתה לקבוע את התנאים העיקריים של עסקאות שיתבצעו בעתיד במהלך תקופה מוגבלת בזמן;

"עסקת צד שלישי" – עסקה שאינה עסקה עם בעל שליטה;

"פרטי הזיהוי" – שם, מספר זהות, מספר דרכון, מדינת אזרחות, תאריך לידה, מען למשלוח דואר ומספר טלפון;

"רשות ניירות ערך" – הרשות לניירות ערך, שהוקמה לפי חוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968;

"תאריך הדוח" – התאריך שעליו חתום הדוח התקופתי.

2. **מטרת הנוהל:**

מטרת הנוהל היא לקבוע נהלים לאישור עסקאות עם בעלי עניין בתאגיד, בהתאם להוראות סעיף 270 לחוק החברות, ולקבוע נהלים לאישור עסקאות אחרות עם בעלי שליטה בתאגיד, בהתאם להוראות סעיף 275 לחוק החברות, וכן לקבוע נהלים לאישור עסקאות שבהן נושא משרה נתון בניגוד עניינים, בהתאם להוראות סעיף 255 לחוק החברות.

3. **תחולת הנוהל:**

הנוהל יחול על כל עסקה עם בעל עניין בתאגיד, לרבות עסקה עם בעל שליטה בתאגיד, עסקה שבה פועל נושא משרה בשם בעל עניין בתאגיד או בשם אדם אחר שיש לבעל עניין בתאגיד עניין אישי בעסקה, ועסקה שבה נושא משרה נתון בניגוד עניינים, בכפוף לאמור בסעיף 4 להלן.

4. **עסקאות שאינן כפופות לנוהל:**

4.1 עסקה שאושרה לפני מועד כניסתו לתוקף של נוהל זה, בהתאם להוראות הדין החל על התאגיד באותו מועד, ואשר לא חל שינוי מהותי בתנאיה מאז אישורה.

4.2 עסקה שהיא עסקת מסגרת שאושרה בהתאם לנוהל זה, ובלבד שהעסקה נעשית בהתאם לתנאי עסקת המסגרת.

4.3 עסקה שהיא עסקה רגילה שאינה עסקת הון או עסקה שאינה חריגה בהתחשב בנסיבות העניין.

4.4 עסקה שהיא עסקת צד שלישי, אלא אם כן הודיע לתאגיד בעל עניין בו, או נושא משרה בתאגיד, כי העסקה נעשית בניגוד עניינים.

4.5 עסקה שהיא עסקת צד שלישי שבה פועל נושא משרה בניגוד עניינים, ובלבד שהעסקה נעשית בהתאם לנוהל שאושר מראש על ידי הדירקטוריון.

4.6 עסקה שהיא עסקת צד שלישי שבה פועל נושא משרה בניגוד עניינים, ובלבד שהעסקה נעשית בהתאם לנוהל שאושר מראש על ידי הדירקטוריון, ובלבד שהעסקה נעשית בתנאים המקובלים בעסקאות מסוג זה, בין בין התאגיד לבין בעל עניין בו, ובין בין התאגיד לבין אדם אחר שבעל עניין בו הוא בעל עניין בתאגיד.

4.7 עסקה שהיא עסקת צד שלישי שבה פועל נושא משרה בניגוד עניינים, ובלבד שהעסקה נעשית בהתאם לנוהל שאושר מראש על ידי הדירקטוריון, ובלבד שהעסקה נעשית בתנאים המקובלים בעסקאות מסוג זה, בין בין התאגיד לבין בעל עניין בו, ובין בין התאגיד לבין אדם אחר שבעל עניין בו הוא בעל עניין בתאגיד, ובלבד שהעסקה נעשית בהתאם לנוהל שאושר מראש על ידי הדירקטוריון, ובלבד שהעסקה נעשית בתנאים המקובלים בעסקאות מסוג זה, בין בין התאגיד לבין בעל עניין בו, ובין בין התאגיד לבין אדם אחר שבעל עניין בו הוא בעל עניין בתאגיד.

לסיכום, נתוני ההתאוששות בשנת 2021, מלמדים על ביקושים ערים בשווקים בהם פועלת החברה. על כן, בהסתמך על שוק התעופה הישראלי החזק אשר הראה יכולות התאוששות מרשימות במשברים קודמים, וכן על רקע הסרת מגבלות התנועה כפי שמסתמן ממגמת מדיניות "החיים לצד המגיפה", יחד עם יישום הצעדים הפיננסיים המפורטים לעיל, ההתייעלות חסרת התקדים בעלויות החברה, תפיסת החברה כמוביל הלאומי של ישראל ומותג אייקוני בקרב לקוחותיה ומועדון הלקוחות החזק של החברה, כל אלה, יאפשרו לחברה, לאחר מיצוי מקורות המימון כמפורט לעיל, עם התגברות ההתאוששות בשווקים בכלל ובשוק התעופה בפרט, לחזור 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 ייאפשרו לה לעמוד בהתחייבויותיה לשנת 2021 ו-2022. אי התממשותו, או התממשותו באופן שונה (ואף שונה מהותית) מהצפוי של המידע הצופה פני עתיד, עשוי להיגרם גם כתוצאה מהרעה במצב התחלואה בעולם, שינויים באופן או בתקופת ההתאוששות ממשבר הקורונה, שינויים בהרגלי הטיסה בטרם תהיה התאוששות מוחלטת גלובאלית מנגיף הקורונה או מהתממשות איזה מגורמי סיכון המאפיינים את פעילות החברה וכן מהתפתחויות בסביבה הכלכלית בה פועלת החברה ובגורמי הסיכון העשויים להשפיע על פעילות החברה.**

# א. הסברי הדירקטוריון למצב עסקי התאגיד

## א1. נתונים עיקריים

בשגרה, מאופיינת פעילות החברה בעונתיות גבוהה ולכן נוהגת החברה להשוות את ביצועיה לביצועי הרבעון המקביל אשתקד. בעת הנוכחית, מאחר והחברה פועלת בסביבה מסחרית ותפעולית המושפעת ממגבלות התנועה ומהתפתחות המגיפה וההתאוששות ממנה, החברה רואה לנכון להשוות את תוצאות פעילותה לא רק ביחס לרבעון המקביל אשתקד אלא גם ביחס לרבעון הקודם. בהתאם, להלן הסבר לגבי ההשוואה בין תוצאות פעילות הרבעון הרביעי ביחס לרבעון השלישי בשנת 2021.

**נתונים עיקריים לרבעון הרביעי ביחס לרבעון השלישי בשנת 2021 (במיליוני דולר)**

| | Q4/2021 | Q3/2021 | שינוי |
|---|---|---|---|
| **היקף פעילות ביחס לשנת 2019** | 46% | 38% | |
| **הכנסות מהפעלה** | 265 | 253 | 5% |
| **רווח תפעולי תזרימי (EBITDAR)** | 11 | 3 | 212% |
| **רווח תפעולי תזרימי מתואם (ADJ EBITDAR)*** | 8 | 2 | 300% |
| **הפסד לפני מסים על ההכנסה** | (110) | (137) | (19%) |
| **הפסד לפני מס לתקופה מתואם עבור פריטים חריגים*** | (95) | (95) | |
| **הפסד לתקופה** | (110) | (136) | (19%) |
| **תזרים מזומנים מפעילות שוטפת** | (11.0) | (86.6) | (87%) |

*ההתאמות הינן, לפי העניין, הוצאות או הכנסות אחרות בגין התחשבנויות על שנים קודמות בגין הנחות קורונה והפרשות לתכניות פרישה וכן ירידת ערך בגין מטוסים שיוצאים משירות.

- ברבעון הרביעי לשנת 2021, חרף מגבלות התנועה המשמעותיות אשר חלו על החברה והענף בסוף הרבעון בעקבות התפשטות זן האומיקרון, הצליחה החברה להמשיך ולהגדיל את היקף הפעילות שלה. בהתאם, גדל ה-EBITDAR של החברה, המייצג רווח תפעולי בניכוי פחת וחכירות והוצאות רה אירגון חד פעמיות בכ-8 מיליון דולר ביחס לרבעון השלישי שהושפע מהתפשטות זן הדלתא. ה-EBITDAR ברבעון הרביעי לשנת 2021 כולל הכרה חשבונאית בסיוע ממשלתי בסך של כ-11.9 מיליון דולר כמפורט בביאור 20.ה לדוחות הכספיים.

- ההפסד הנקי המותאם ברבעון הרביעי הינו ללא שינוי מהותי ביחס לרבעון המקביל, בעיקר בעקבות עליה בהוצאות המימון אשר קיזזה את השיפור ב- EBITDAR כמפורט לעיל, בין היתר בעקבות הפרשי שער והוצאות מימון בגין הסכם המימון עם המדינה בגין רכישה מראש של כרטיסי טיסה עבור אבטחת התעופה כמפורט בביאור 1.ב לדוחות הכספיים.

- תזרים המזומנים של החברה ששימש לפעילות שוטפת, הסתכם ברבעון הרביעי לסכום שלילי של כ-11 מיליון דולר ביחס לסכום שלילי של כ- 87 מיליון דולר ברבעון השלישי. עיקר השיפור נובע משיפור בהון החוזר של החברה, בעיקר בשל גידול במכירות עבור תקופות עתידיות.

להלן נתונים עיקריים לתקופות של שנה ושלושה חודשים שנסתיימו ביום 31 בדצמבר לשנים 2021 ו-2020.

| | ינואר-דצמבר | | | אוקטובר-דצמבר | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | שינוי | 2021 | 2020 | שינוי |
| **היקף פעילות ביחס לשנת 2019** | 32% | 21% | | 46% | 13% | |
| **הכנסות מהפעלה** | 857 | 623 | 38% | 265 | 112 | 137% |
| **רווח תפעולי תזרימי (EBITDAR)** | 37 | (47) | | 11 | (30) | 136% |
| **רווח תפעולי תזרימי מתואם ( ADJ EBITDAR)*** | 22 | (47) | | 8 | (30) | 126% |
| **הפסד לפני מסים על ההכנסה** | (423) | (562) | (25%) | (110) | (143) | (23%) |
| **הפסד לפני מס לתקופה מתואם עבור פריטים חריגים*** | (382) | (434) | (12%) | (95) | (137) | (30%) |
| **הפסד לתקופה** | (413) | (531) | (22%) | (110) | (140) | (21%) |
| **תזרים מזומנים מפעילות שוטפת** | (1) | (138.8) | 100% | (11.0) | (84.2) | (87%) |

*ההתאמות הינן, לפי העניין, הוצאות או הכנסות אחרות בגין התחשבנויות על שנים קודמות בגין הנחות קורונה והפרשות לתכניות פרישה, ירידת ערך בגין מטוסים שיוצאים משירות וכן הוצאות מימון בגין גידור שאינו אפקטיבי.

- ברבעון הרביעי לשנת 2021 גדל ה- EBITDAR של החברה לכ- 11 מיליון דולר בהשוואה ל- (30) מיליון דולר ברבעון המקביל אשתקד, וזאת לאור ההדממה הכמעט מוחלטת של פעילות החברה ברבעון המקביל אשתקד, ביחס לפעילות המאוששת ברבעון הנוכחי.

- בשנת 2021 חל שיפור ב- EBITDAR של כ-84 מיליון דולר ביחס לשנת 2020 אשר נובע משיפור בתרומות שבין התקופות, כאשר בשנת 2021 החלה הפעילות להתאושש וחל גידול בהיקפי הפעילות ובהכנסות, כאשר בשנת 2020 הרבעון הראשון התאפיין בפעילות הפסדית מהותית בשל פרוץ המשבר והזמן שנדרש לחברה להגיב ולעצור את הפעילות, בעוד שהרבעונים האחרים בשנת 2020 התאפיינו בפעילות מינימאלית עד הדממה כמעט מוחלטת.

## א2. סקירת ההתפתחות בסביבה העסקית ומדדים תפעוליים

### א2.1 סקירת הסביבה העסקית בה פועלת החברה –

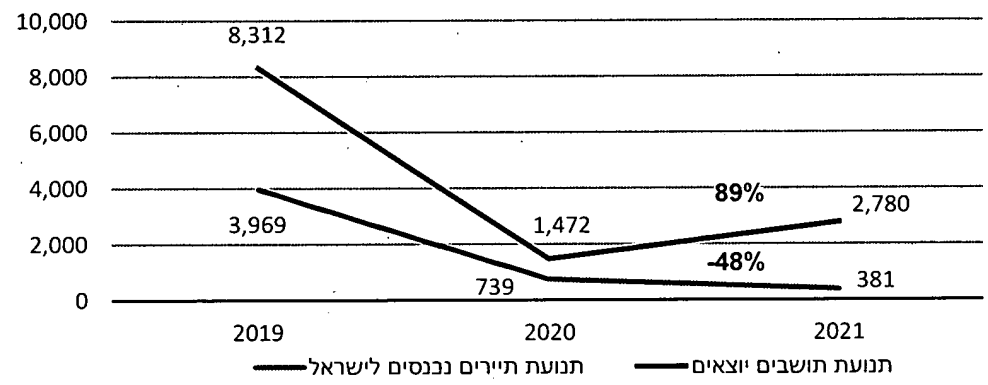
**לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר**

**תנועה בנתב"ג:**

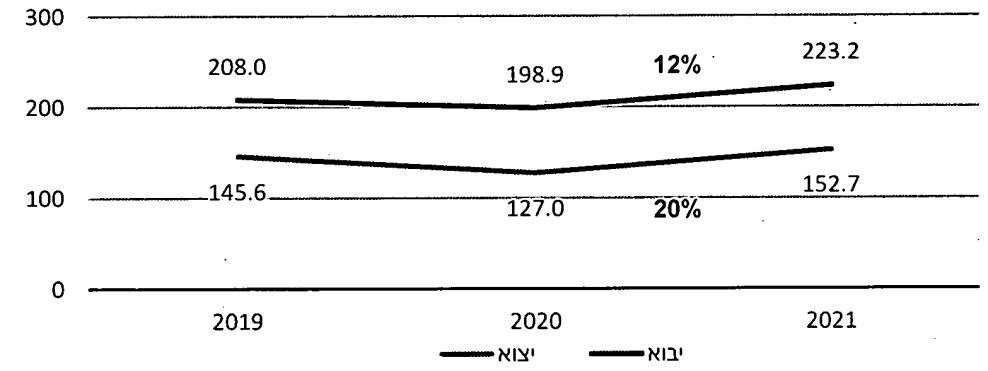
התרשימים שלהלן מתארים את התפתחות התנועה של נוסעים בנתב"ג, בחלוקה בין תושבים יוצאים ותיירות נכנסת, ושל תנועת המטענים בחלוקה בין יצוא ויבוא. בשנת 2021 חל גידול בתנועת התושבים של כ- 89%, שכן החל מהרבעון השני לשנת 2021, חלה התאוששות משמעותית בתנועת התושבים היוצאים שהביאה לגידול בסך התנועה בשנת 2021 ביחס לתקופה המקבילה אשתקד. בתנועת התיירים הנכנסים, חל קיטון של כ- 48% ביחס לשנת 2020, הקיטון החד בתיירות הנכנסת, על רקע איסור כניסת תיירים לישראל החל מחודש מרץ 2020, אשר טרם חודש (למעט לזמנים קצרים לא משמעותיים) בשנת 2021. ראו פתיח לעיל בדבר החלטת הממשלה להסיר את מגבלת הכניסה לתיירים לישראל החל מיום 1 במרץ 2022.

בתנועת המטענים חל גידול של כ- 12% ביבוא וכ- 20% בייצוא לעומת שנת 2020.

**תנועת התיירות הנכנסת לישראל והתושבים היוצאים (באלפים)[2]**




**היבוא ויצוא של מטענים דרך האוויר לישראל וממנה (באלפי טונות) [3]**

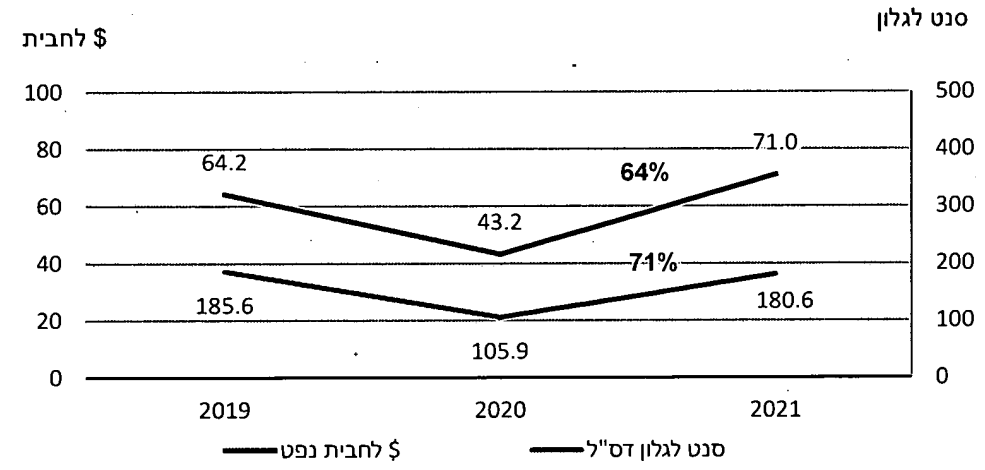



[2] המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה
[3] המקור: רשות שדות התעופה

**דלק סילוני:**

בשנת 2021 חלה עלייה חדה במחירי הדלק הסילוני ("דס"ל") לעומת שנת 2020, כפי שניתן לראות בתרשים שלהלן – 64% במחיר חבית נפט גולמי ו- 71% במחיר הדס"ל. בשנת 2020, משבר הקורונה גרם לירידה חדה שהחלה לקראת סוף חודש פברואר 2020 והמשיכה ביתר שאת במהלך חודש מרץ וברבעון השני באותה שנה. לעניין התפתחות מחירי הדס"ל לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, ראו פרק ה להלן.

**התפתחות מחיר הדס"ל והנפט הגולמי הממוצע בשוק** [4]




**שערי חליפין**

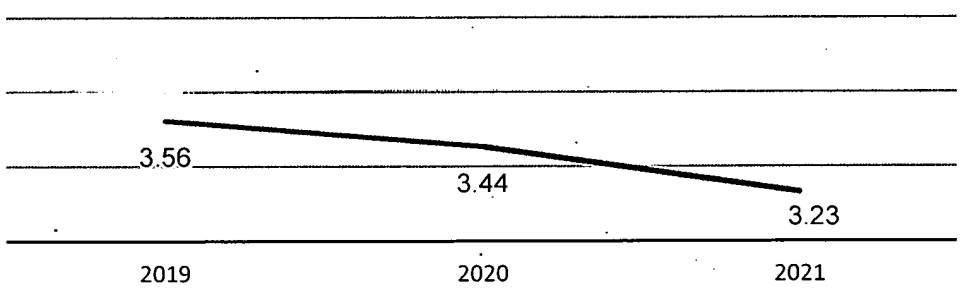
בגרף שלהלן ניתן לראות את שערי החליפין הממוצעים של השקל מול הדולר בכל שנה. בשנת 2021 נחלש הדולר ביחס לשקל בכ- 6.2% בהשוואה לשנת 2020. לשערי החליפין הממוצעים השפעה על ההוצאות השקליות של החברה, בעיקר השכר.

נכון ליום 31 בדצמבר 2021, שע"ח של השקל מול הדולר עמד על כ-3.11, לעומת שער של כ-3.22 נכון ליום 31 בדצמבר 2020, המשקף החלשות הדולר ביחס לשקל בכ-3%.

לשערים אלו השפעה על היתרות המאזניות של החברה הנקובות בשקלים, ראו פרק ב' לדוח זה. בנוסף, השפעה של התחזקות שער החליפין הממוצע של השקל ביחס לדולר משפיעה לשלילה על תוצאות פעילות החברה כתוצאה מחשיפה מהותית להוצאות שכר והוצאות שקליות אחרות בעוד שהכנסות הן בעיקרן בדולר.

להלן התפתחות שער החליפין של השקל אל מול הדולר בשלוש השנים האחרונות:

**התפתחות שער חליפין ממוצע שקל-דולר**




[4] המקור: מערכת בלומברג

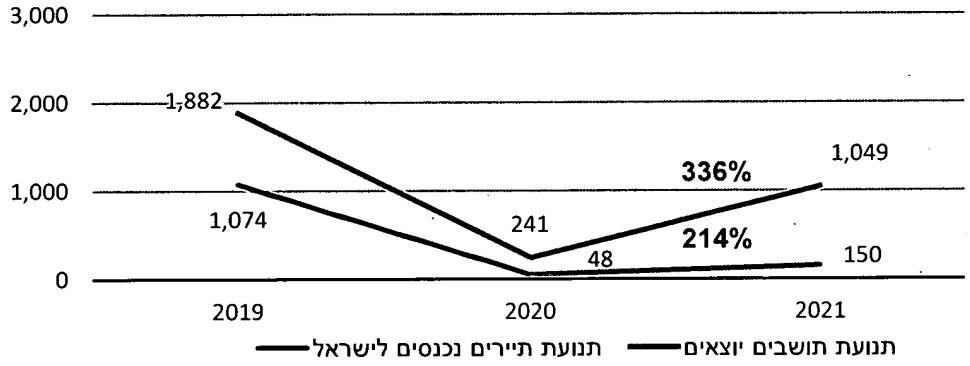
**לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 בדצמבר**

ברבעון הרביעי לשנת 2021, חלה התאוששות משמעותית בתנועת הנוסעים לעומת רבעון רביעי בשנת 2020 שבו חלה עצירה כמעט מוחלטת בתנועת התיירות הנכנסת ותנועת התושבים היוצאים עקב מגפת הקורונה.

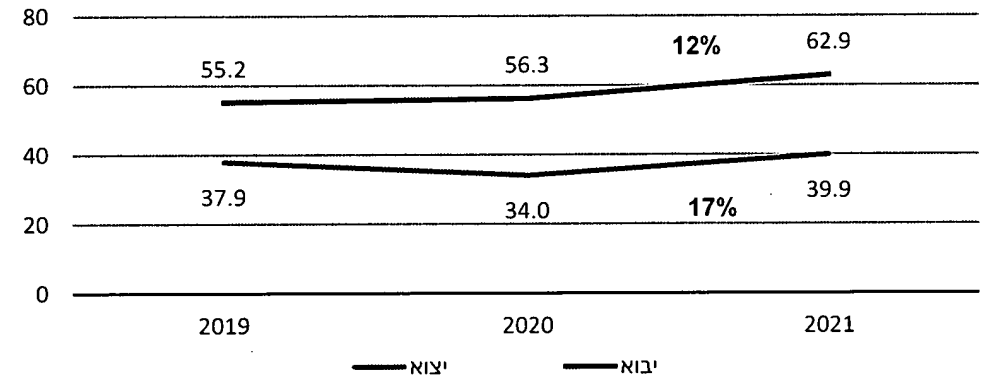
בתנועת המטענים חל גידול של כ- 12% ביבוא וכ- 17% בייצוא לעומת התקופה המקבילה אשתקד.

**תנועה בנתב"ג:**

**תנועת התיירות הנכנסת לישראל והתושבים היוצאים (באלפים)[5]**




**יבוא ויצוא של מטענים דרך האוויר לישראל וממנה (באלפי טונות)[6]**



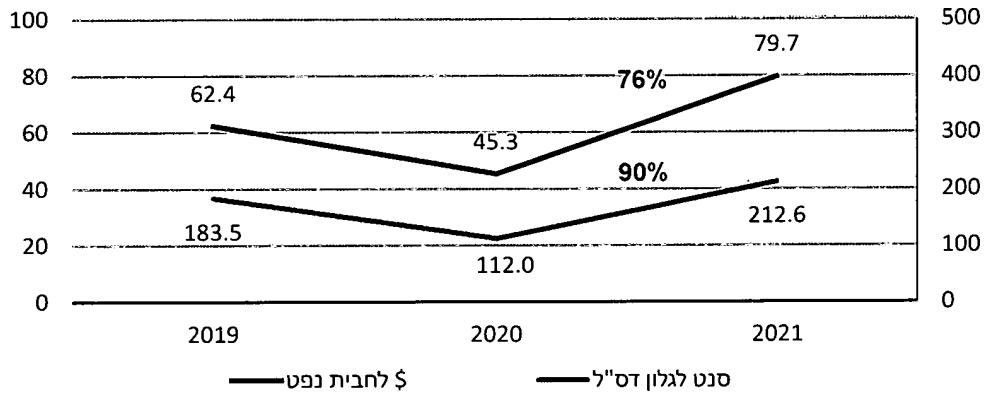

[5] המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה

[6] המקור: רשות שדות התעופה

**דלק סילוני:**

ברבעון הרביעי לשנת 2021 חלה עליה במחירי הדלק הסילוני ("דס"ל") של 76% במחיר חבית נפט גולמי ו- 90% במחיר הדס"ל, לעומת המחירים ברבעון הרביעי לשנת 2020. יש לציין שבשנת 2020 חלה ירידה חדה החל מסוף חודש פברואר עקב משבר הקורונה.

**התפתחות מחיר הדס"ל והנפט הגולמי הממוצע בשוק** [7]




[7] המקור: מערכת בלומברג

## א2.2 מדדים תפעוליים של החברה ונתחי שוק –

במהלך שנת 2021 חלה התאוששות בפעילות החברה שהביאה לגידול בכל הפרמטרים התפעוליים.

**לתקופה של שנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר**

| | 2021 | 2020 | שינוי |
|---|---|---|---|
| **אל על וסאן דור** | | | |
| **קטעי נוסע סדיר ושכר (נוסעים משלמים) - באלפים** | 1,377 | 905 | 52.0% |
| **חלק שוק כולל – באחוזים** | 23.0% | 20.3% | 13.3% |
| **נוסע - ק"מ מוטס (RPK) - במיליונים** | 6,346 | 4,097 | 54.9% |
| **מושב - ק"מ זמין (ASK) - במיליונים** | 9,265 | 5,923 | 56.4% |
| **% ASK ביחס לתקופה המקבילה בשנת 2019** | 32% | 21% | |
| **תפוסת נוסעים (PLF) - באחוזים** | 68.5% | 69.2% | (1.0%) |
| **שעות טיסה (בטיסות נוסעים) - באלפים** | 52.5 | 35.1 | 49.3% |
| **RRPK** * | 8.2 | 7.7 | 6.6% |
| **RASK** | 5.62 | 5.33 | 5.6% |
| **טון מטען מוטס – באלפים** | 81.5 | 67.0 | 21.6% |
| **טון - ק"מ מטען מוטס (RTK) - במיליונים** | 512.1 | 403.1 | 27.0% |
| **צי מטוסים** ** | | | |
| **מספר מטוסים בהפעלה בתום התקופה - ביחידות** | 45 | 45 | - |
| **גיל ממוצע של צי המטוסים בתום התקופה - בשנים** | 10.9 | 9.9 | 1.0 |

* 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.

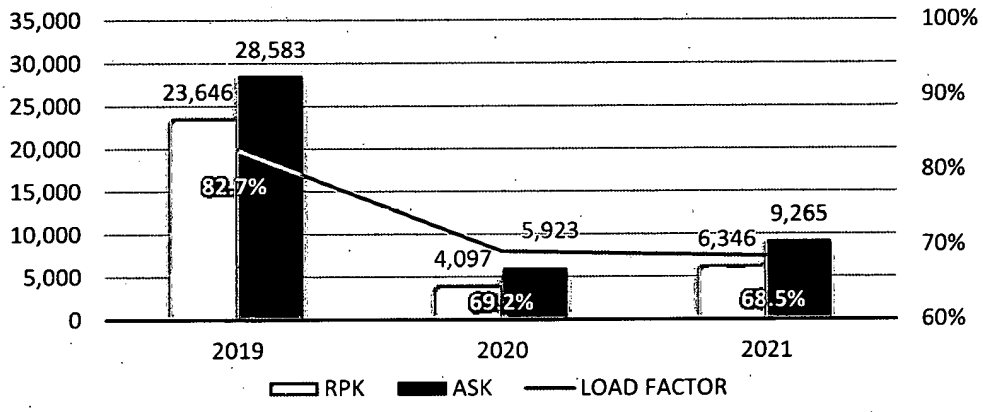
**PLF (Passenger Load Factor)** - תפוסת נוסעים RPK/ASK.

**RRPK** – הכנסה ממוצעת ל-RPK.

**RASK** – Revenue per Available Seat Kilometer - הכנסות חלקי ASK.

**RTK** - Revenue Ton Kilometer - המשקל בטונות של מטען מוטס בתשלום כפול המרחק המוטס.

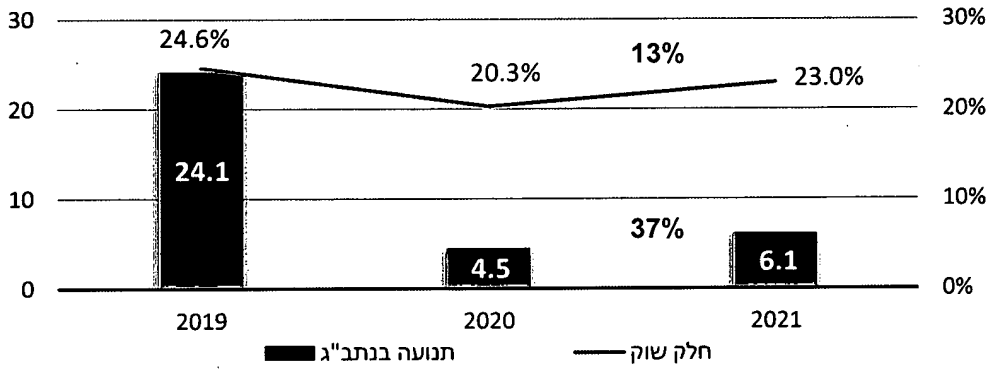
**מדדים תפעוליים (במיליונים)**




**התנועה בנתב"ג וחלק שוק אל על וסאן דור ליום 31 בדצמבר [8]**

חלק שוק אל על וסאן דור (%)

תנועה בנתב"ג (מיליון קטעי נוסע)




[8] המקור: רשות שדות התעופה

**לתקופות של שלושה חודשים:**

| | Q4/2021 | Q3/2021 | Q4/2020 | Q4/21 Vs. Q3/21 |
|---|---|---|---|---|
| **אל על וסאן דור** | | | | |
| **קטעי נוסע סדיר ושכר (נוסעים משלמים) - באלפים** | 486 | 487 | 89.5 | (0.3%) |
| **חלק שוק כולל – באחוזים** | 20.8% | 21.6% | 16.0% | (3.7%) |
| **נוסע - ק"מ מוטס (RPK) - במיליונים** | 2,175 | 2,270 | 357 | (4.2%) |
| **מושב - ק"מ זמין (ASK) - במיליונים** | 3,088 | 3,180 | 876 | (2.9%) |
| **ASK % ביחס לתקופה המקבילה בשנת 2019** | 46% | 38% | 13% | |
| **תפוסת נוסעים (PLF) - באחוזים** | 70.4% | 71.4% | 40.7% | (1.3%) |
| **שעות טיסה (בטיסות נוסעים) - באלפים** | 18.1 | 18.5 | 4.8 | (2.4%) |
| **RRPK** | 8.2 | 8.0 | 9.3 | 2.7% |
| **RASK** | 5.77 | 5.64 | 3.79 | 2.4% |
| **טון מטען מוטס – באלפים** | 19.5 | 18.2 | 21.0 | 7.4% |
| **טון - ק"מ מטען מוטס (RTK) - במיליונים** | 126.1 | 113.4 | 137.5 | 11.2% |

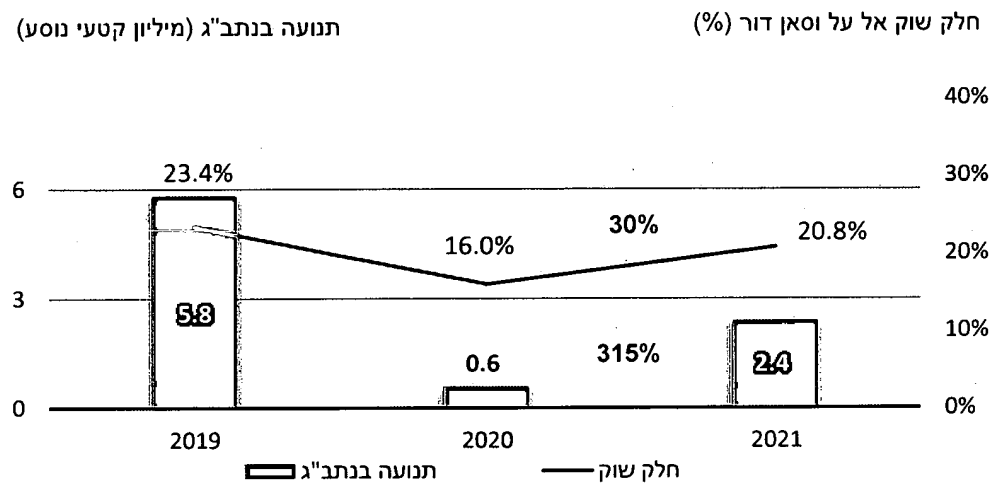
במהלך חודש יולי ברבעון השלישי לשנת 2021 החלה התפשטות זן הדלתא שהביא להחזרת הגבלות על התעופה וירידה בביקושים. בסוף חודש אוגוסט 2021 חלה התאוששות עקב אישור הממשלה להקלות בתנועת הנוסעים.

במהלך חודש נובמבר ברבעון הרביעי לשנת 2021 החלה התפשטות זן האומיקרון באירופה ולאחר מכן גם בישראל שהובילה בהמשך לסגירת שמי המדינה במהלך חודש דצמבר.

כתוצאה מכך חל קיטון בהיצע המושבים (ASK) בכ- 2.9% ונוסע-ק"מ מוטס (RPK) בכ- 4.2% ברבעון הרביעי לעומת הרבעון השלישי בשנת 2021. שיעור התפוסה (Load Factor) של החברה ירד בכ- 1.3%.

ברבעון הרביעי חל גידול של 7.4% בכמות המטען המוטס בטונות וגידול של 11.2% במטען המוטס משוקלל מרחק (RTK) ביחס לרבעון השלישי בשנת 2021.

## התנועה בנתב"ג וחלק שוק אל על וסאן הור [9]




[9] המקור: רשות שדות התעופה

## א3. 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 לתקופה המקבילה אשתקד.

**לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר**

| | 2021 | | 2020 | | שינוי | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | אלפי דולר | % מהמחזור | אלפי דולר | % מהמחזור | אלפי דולר | % |
| **הכנסות מהפעלה** | 857,167 | 100.0% | 623,075 | 100.0% | 234,091 | 37.6% |
| **הוצאות הפעלה** | (960,477) | (112.1%) | (800,403) | (128.5%) | (160,074) | 20.0% |
| **הפסד גולמי** | (103,310) | (12.1%) | (177,327) | (28.5%) | 74,017 | (41.7%) |
| **הוצאות מכירה** | (88,361) | (10.3%) | (60,709) | (9.7%) | (27,652) | 45.5% |
| **הוצאות הנהלה וכלליות** | (99,838) | (11.6%) | (101,996) | (16.4%) | 2,159 | (2.1%) |
| **הוצאות אחרות, נטו** | (28,932) | (3.4%) | (24,267) | (3.9%) | (4,665) | 19.2% |
| **הפסד מפעולות רגילות** | (320,441) | (37.4%) | (364,300) | (58.5%) | 43,859 | (12.0%) |
| **הוצאות מימון, נטו** | (102,728) | | (196,456) | | 93,728 | |
| **חלק החברה בהפסדי חברה כלולה ושערוך אופציות** | - | | (801) | | 801 | |
| **הפסד לפני מסים על ההכנסה** | (423,169) | | (561,557) | | 138,388 | |
| **הטבת מס** | 10,125 | | 30,520 | | (20,395) | |
| **הפסד לשנה** | (413,044) | | (531,037) | | 117,993 | |

**הכנסות מהפעלה**

ההכנסות מהפעלה גדלו בתקופה המדווחת בכ- 234.1 מיליון דולר, כ- 37.6% ביחס להכנסות בשנת 2020. ההכנסות מטיסות הנוסעים הסתכמו לכ-540 מיליון דולר לעומת כ-322 מיליון דולר אשתקד, אז פעילות הנוסעים נעצרה כמעט לחלוטין החל מהרבעון השני בעוד שבשנת 2021 חלה מגמת התאוששות כמוסבר בסעיף א.2.1 לעיל.

ההכנסות ממטען בשנת 2021 גדלו בכ-13.5 מיליון דולר, עלייה של כ-5% לעומת ההכנסות ממטען בשנת 2020, זאת כתוצאה מכך שהפסקת פעילות מטוסי הנוסעים ברבעון המקביל, הביאה לירידה בקיבולת שהציעה החברה ולקיטון בכמות המטען המוטס אשתקד שהושפעו מעצירת פעילות מטוסי הנוסעים.

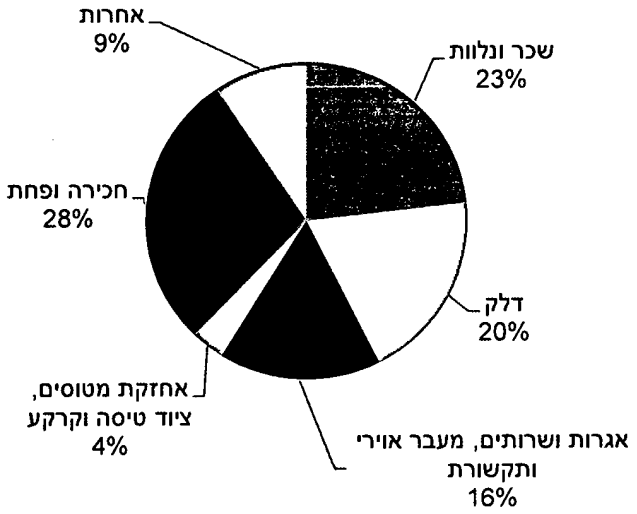
**הוצאות הפעלה**

הוצאות ההפעלה של החברה הסתכמו בשנת 2021 לכ-960 מיליון דולר. מתוך סכום זה, כ-272 מיליון דולר הינם בגין הוצאות פחת (לרבות הפחתת זכויות שימוש בגין נכסים חכורים והפחתה לשווי מימוש נטו בגין מטוסים שיצאו משירות בסך כ- 43 מיליון דולר, כמפורט בביאור 10 ג. לדוחות הכספיים) והוצאות קבועות אחרות בקשר עם חכירות מטוסים ומנועים.

הגידול בפעילות בהשוואה לשנת 2020 שבמהלכה חלה עצירה כמעט מוחלטת של פעילות הטסת הנוסעים בשל משבר הקורונה, התבטא בגידול בהוצאות ההפעלה בשנת 2021 בכ- 160 מיליון דולר, גידול של כ-20.0% ביחס לשנת 2020, כדלקמן:

- גידול בהוצאות שכר ההפעלה בסך של כ-30 מיליון דולר עקב החזרת עובדים ששהו בחופשה ללא תשלום כתוצאה מגידול בפעילות וכן מהשפעה שלילית של שערי החליפין.
- גידול בהוצאות הדלק הסילוני בסך של כ-55 מיליון דולר, כמפורט להלן.
- גידול בהוצאות משתנות אחרות התלויות בפעילות כגון: דמי מעבר אוירי, אגרות ושירותים בשדות תעופה, אספקת מזון למטוסים וכיו"ב.

**התפלגות הוצאות ההפעלה לשנת 2021**




**הוצאות דלק סילוני (דס"ל)**

הוצאות הדס"ל של החברה גדלו בשנת 2021 בכ- 54.5 מיליון דולר ביחס לשנת 2020 וזאת בעיקר כתוצאה מעלייה במחירי הדס"ל בשוק ומעלייה בכמות הדלק שנצרכה על ידי מטוסי החברה בשל הגידול בפעילות. מאידך, בשנת 2021 הקטינו עסקאות הגידור את הוצאות הדס"ל בעוד שבשנת 2020 הגדילו עסקאות הגידור את הוצאות הדס"ל אשר פקעו ברבעון הראשון והוכרו כאפקטיביות. יתר עסקאות הגידור בשנת 2020 וברבעון הראשון לשנת 2021 לא הוכרו כאפקטיביות ולכן נזקפו להוצאות המימון.

| | 2021 | 2020 | הפרש |
|---|---|---|---|
| הוצאות דס"ל לתקופה (לפני השפעת גידור) | 199.3 | 116.4 | 82.9 |
| השפעת עסקאות גידור דס"ל על הרווח התפעולי | (12.8) | 15.6 | (28.4) |
| סה"כ הוצאות דס"ל | 186.5 | 132.0 | 54.5 |
| כמות דס"ל שנצרכה (במיליוני גלונים) | 99.4 | 78.5 | 20.9 |

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 גידול של כ- 27.7 מיליון דולר בהשוואה לשנת 2020, הנובע מגידול בעמלות מכירה ועלויות ההפצה בשל העליה במכירות, וכן מגידול בהוצאות השכר עקב החזרת עובדים ששהו בחופשה ללא תשלום.

**הוצאות הנהלה וכלליות**

בהוצאות ההנהלה והכלליות חל קיטון של כ-2.2 מיליון דולר בהשוואה לשנת 2020, וזאת על אף ההתאוששות בפעילות בשנת 2021, בין היתר על רקע התייעלות החברה וצמצום מבנה ההוצאות שלה.

**הוצאות אחרות**

הוצאות אחרות נטו הסתכמו בכ- 28.9 מיליון דולר, בעיקר כתוצאה מהפחתת מטוסים המיועדים להוצאה משירות כאמור בביאור 10.ג לדוחות הכספיים, בסך כ-43 מיליון דולר ומהפרשה עבור הטבות בגין פיטורין בסך של כ- 16 מיליון דולר בשל הפרשה לתכנית פרישה מרצון נוספת כאמור בביאור 15.ט לדוחות הכספיים, אשר קוזזה בחלקה ע"י הכנסה בסך כ-15 מיליון דולר בגין התאמות מחיר של שכירויות בתקופת משבר הקורונה ומהכרה חשבונאית במענק ממשלתי כתוצאה מההסכם עם המדינה למימון מראש של כרטיסי טיסה עבור עובדי מערך אבטחת התעופה בסך כ-12 מיליון דולר כאמור בביאור 13.א לדוחות הכספיים.

בשנת 2020 הוצאות אחרות הסתכמו בכ- 24.3 מיליון דולר, בעיקר כתוצאה מהפרשה בגין פיטורין בסך של כ- 45 מיליון דולר, אשר קוזזה בחלקה ע"י הכנסה מביטול הפרשה בגין תביעת המדינה ורווחי הון ממכירת מנועים וחלפים.

**הוצאות מימון**

הוצאות המימון נטו הסתכמו בכ-102.8 מיליון דולר בהשוואה לכ-196.5 מיליון דולר בשנת 2020, עיקר הקיטון נובע מהוצאה בסך של כ-91.5 מיליון דולר בשנת 2020 לעומת הכנסה בסך כ- 4.1 מיליון דולר בשנת 2021, מעסקאות גידור דס"ל שלא הוכרו חשבונאית כאפקטיביות בשל הירידה בהיקפי הפעילות ביחס לפעילות שתוכננה בעת ביצוע עסקאות הגידור. מנגד, הוצאות המימון לתקופה גדלו עקב הכרה בהוצאות בסך של כ-14.8 מיליון דולר כתוצאה מההסכם עם המדינה למימון מראש של כרטיסי טיסה עבור עובדי מערך אבטחת התעופה (ראו ביאור 13.א לדוחות הכספיים).

**הפסד לפני מסים**

בשל כל האמור לעיל, ההפסד לפני מסים בשנת 2021 הסתכם בכ- 423.2 מיליון דולר לעומת הפסד לפני מסים של כ- 561.6 מיליון דולר בשנת 2020.

**הטבת מס**

הטבת המס בשנת 2021 הסתכמה בכ- 10.1 מיליון דולר לעומת הטבת מס בסך כ- 30.5 מיליון דולר בשנת 2020. 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 ההתחיבות (נכס), נטו למיסים נדחים.

## לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 בדצמבר

| | 2021 | | 2020 | | שינוי | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | אלפי דולר | % מהמחזור | אלפי דולר | % מהמחזור | אלפי דולר | % |
| הכנסות מהפעלה | 264,784 | 100.0% | 111,637 | 100.0% | 153,147 | 137.2% |
| הוצאות הפעלה | (282,899) | (106.8%) | (177,573) | (159.1%) | (105,327) | 59.3% |
| הפסד גולמי | (18,116) | (6.8%) | (65,936) | (59.1%) | 47,820 | (72.5%) |
| הוצאות מכירה | (27,737) | (10.5%) | (11,745) | (10.5%) | (15,992) | 136.2% |
| הוצאות הנהלה וכלליות | (29,574) | (11.2%) | (30,305) | (27.1%) | 731 | (2.4%) |
| הוצאות אחרות, נטו | (1,958) | (0.7%) | (14,956) | (13.4%) | 12,997 | (86.9%) |
| הפסד מפעולות רגילות | (77,385) | (29.2%) | (122,941) | (110.1%) | 45,556 | (37.1%) |
| הוצאות מימון, נטו | (33,087) | | (20,087) | | (13,000) | |
| הפסד לפני מסים על ההכנסה | (110,472) | | (143,029) | | 32,557 | |
| הטבת מס | 369 | | 2,884 | | (2,515) | |
| הפסד לתקופה | (110,103) | | (140,145) | | 30,042 | |

**הכנסות הפעלה**

ההכנסות מהפעלה גדלו ברבעון הנוכחי בכ- 153.1 מיליון דולר, כ- 137.2% ביחס להכנסות ברבעון המקביל אשתקד. הכנסות מהטסת נוסעים גדלו בכ-147 מיליון דולר, כ-445%. העלייה בהכנסות מהטסת נוסעים נובעת מהפסקה כמעט מוחלטת של טיסות הנוסעים ברבעון המקביל אשתקד.
הכנסות ממטען ברבעון הנוכחי גדלו בכ-2.4 מיליון דולר (כ- 3.3%) לעומת ההכנסות ממטען ברבעון המקביל אשתקד, כתוצאה מעלייה בתשואה לטון-ק"מ.

**הוצאות הפעלה**

הוצאות ההפעלה ברבעון הנוכחי גדלו בכ- 105.3 מיליון דולר, גידול של כ-59.3% ביחס לרבעון המקביל אשתקד, כדלקמן:

- גידול בהוצאות הדלק הסילוני בסך של כ-40.4 מיליון דולר, כמפורט להלן.
- גידול בהוצאות שכר ההפעלה בסך של כ-29 מיליון דולר עקב החזרת עובדים ששהו בחופשה ללא תשלום כתוצאה מגידול בפעילות וכן מהשפעה שלילית של שערי החליפין.
- גידול בהוצאות משתנות אחרות התלויות בפעילות כגון: דמי מעבר אוירי, אגרות ושירותים בשדות תעופה, אספקת מזון למטוסים, תחזוקת מטוסים ומנועים וכיו"ב.

**הוצאות דלק סילוני (דס"ל)**

הוצאות הדס"ל של החברה גדלו ברבעון הנוכחי בכ- 40.4 מיליון דולר (גידול של כ-199%) ביחס להוצאות ברבעון המקביל אשתקד וזאת בעיקר מעלייה בכמות הדלק שנצרכה על ידי מטוסי החברה וכתוצאה מעלייה במחירי הדס"ל בשוק אשר קוזזה בחלקה ע"י השפעה חיובית של עסקאות הגידור אשר פקעו בתקופה המדווחת, כמפורט בטבלה להלן.

**הטבלה שלהלן משקפת את השפעת הוצאות הדס"ל על תוצאות החברה, לרבות השפעת עסקאות הגידור (במיליוני דולר)**

| | 2021 | 2020 | הפרש |
|---|---|---|---|
| הוצאות דס"ל לתקופה (לפני השפעת גידור) | 69.1 | 20.3 | 48.8 |
| השפעת עסקאות גידור דס"ל על הרווח והפסד | (8.4) | - | (8.4) |
| סה"כ הוצאות דס"ל (לרבות השפעת הגידור) | 60.6 | 20.3 | 40.4 |
| כמות דס"ל שנצרכה (במיליוני גלונים) | 29.6 | 16.0 | 13.6 |

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 גידול של כ- 16.0 מיליון דולר בהשוואה לרבעון המקביל אשתקד, הנובע ברובו מגידול בהוצאות העמלה ועלויות ההפצה בשל העלייה במכירות וכן מגידול בהוצאות פרסום ושכר, כמוסבר לעיל.

**הוצאות הנהלה וכלליות**

הוצאות ההנהלה והכלליות הינן דומות ביחס לאשתקד על אף הגידול המשמעותי בפעילות בין התקופות, בין היתר על רקע התייעלות החברה ושיפור מבנה העלויות שלה.

**הכנסות (הוצאות) אחרות**

הוצאות אחרות, נטו הסתכמו בכ- 2.0 מיליון דולר, בעיקר כתוצאה מהפרשה עבור הטבות בגין פיטורין בסך של כ- 18 מיליון דולר, בקיזוז הכנסה כתוצאה מההסכם עם המדינה למימון מראש של כרטיסי טיסה עבור עובדי מערך אבטחת התעופה בסך כ-12 מיליון דולר וכן מהכנסה בגין התאמות מחיר של שכירויות בתקופת משבר הקורונה. ראו ביאורים 15.ט ו-13.א לדוחות הכספיים, לפי העניין.

**הוצאות מימון**

הוצאות המימון, נטו הסתכמו בכ-33.1 מיליון דולר בהשוואה לכ-20.1 מיליון דולר ברבעון המקביל אשתקד. עיקר הגידול נובע מהכנסה בסך של כ-9.4 מיליון דולר שנרשמה בתקופה המקבילה אשתקד בגין עסקאות גידור דס"ל שלא הוכרו חשבונאית כאפקטיביות בשל הירידה בהיקפי הפעילות ביחס לפעילות שתוכננה בעת ביצוע עסקאות הגידור ומהכרה בהוצאות בסך של כ-6.3 מיליון דולר בתקופת הדוח, כתוצאה מההסכם עם המדינה למימון מראש של כרטיסי טיסה עבור עובדי מערך אבטחת התעופה (ראו ביאור 13.א לדוחות הכספיים).

**הפסד לפני מסים**

לסיכום, ההפסד לפני מסים ברבעון הנוכחי הסתכם בכ- 110.5 מיליון דולר לעומת הפסד לפני מסים של כ- 143.0 מיליון דולר ברבעון המקביל אשתקד.

**הטבת מס**

הטבת המס ברבעון הנוכחי הסתכמה בכ- 0.4 מיליון דולר לעומת הטבת מס בסך כ- 2.9 מיליון דולר ברבעון המקביל אשתקד וזאת בשל הקיטון בהפסד לפני מסים. 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 ההתחיבות (נכס), נטו למיסים נדחים.

## א4. 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. נדבך זה של פעילות החברה מושפע מקצב ההתאוששות מהמשבר והיקף החזרה לפעילות.

## א5. תזרים מזומנים

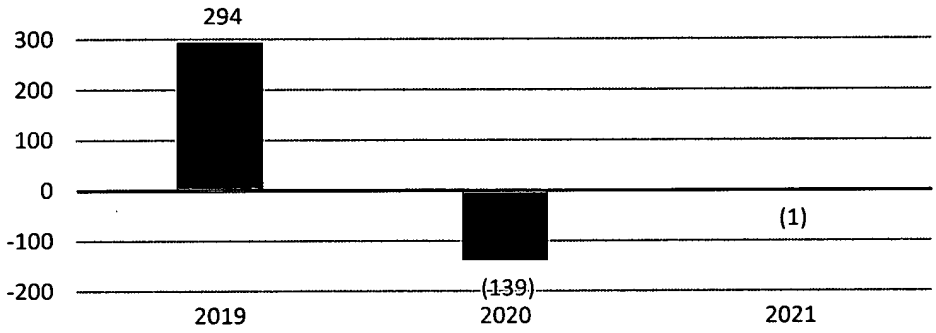
**תזרימי המזומנים בשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021 לעומת שנת 2020**

| | 2021 | 2020 | שינוי |
|---|---|---|---|
| | אלפי דולר | | אלפי דולר |
| **תזרימי מזומנים שימשו לפעילות שוטפת, נטו** | (557) | (138,820) | 138,263 |
| **תזרימי מזומנים שנבעו (שימשו) מ/לפעילות השקעה, נטו** | 7,942 | (96,990) | 104,932 |
| **תזרימי מזומנים שנבעו מפעילות מימון, נטו** | 15,170 | 73,201 | (58,031) |
| **השפעת השינויים בשערי החליפין על יתרות מזומנים המוחזקות במטבע חוץ** | (280) | 1,600 | (1,880) |
| **עלייה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים** | 22,275 | (161,009) | 183,284 |

**תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת**

בשנת 2021, נבע לחברה תזרים מזומנים שלילי זניח מפעילות שוטפת לעומת תזרים שלילי בסך של כ-139 מיליון דולר בשנת 2020. השיפור בתזרים המזומנים מורכב בעיקר מהקיטון בהפסד לפני מס בתקופה המדווחת בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד בסך של כ-138 מיליון דולר (ראו לעיל בדבר ההסבר על התוצאות העסקיות), ומקבלת מימון מהמדינה ע"י תשלום מראש עבור הטסת כח אדם במערך אבטחת התעופה אשר קוזז בחלקו ע"י הפקדות לנאמן עבור תוכנית היפרדות מעובדים בסכום נטו שלכ-172 מיליון דולר (ראו ביאור 1.ב לדוחות הכספיים). מאידך, אשתקד שוחררו לחברה כספים בשל עודפי קופות הפיצויים בסך של כ-97 מיליון דולר וכן נבע לחברה תזרים שלילי של כ-91 מיליון דולר מגידור דס"ל לא אפקטיבי. יצויין כי בשנת 2021 הושפע תזרים המזומנים לשלילה בגין החזרים ללקוחות ותשלומי עבר לספקים בסך מצטבר של כ-161 מיליון דולר.

**התפתחות תזרים מזומנים מפעילות שוטפת לשנים 2019-2021 (מיליוני דולר)**




**תזרימי מזומנים לפעילות השקעה**

בשנת 2021, נבע לחברה כ-8 מיליון דולר נטו מפעילות השקעה, בעיקר כתוצאה משחרור פקדונות שהעמידה החברה כבטוחה בגין נגזרים בסך כ- 26 מיליון דולר, מתמורה מעיסקת מכירה וחכירה מחדש המיוחסת לערך השייר בסך כ-2 מיליון דולר. מאידך ההשקעה ברכוש קבוע ולא מוחשי הסתכמה לסך של כ- 20 מיליון דולר.

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. 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.

**תזרימי מזומנים מפעילות מימון**

בשנת 2021 נבע לחברה סך של כ-15 מיליון דולר נטו מפעילות מימון. בתקופה זו נבעה לחברה תמורה מהנפקת כתבי אופציות בסל כ- 75 מיליון דולר וממימוש כתבי אופציה למניות בסך כ- 9 מיליון דולר. כמו כן, נבע לחברה סך של כ- 50 מיליון דולר מקבלת הלוואה מבעלת שליטה בחברה וסך של 44.5 מיליון דולר מקבלת הלוואה מתאגידים בנקאיים וכן תמורה בסך כ- 3 מיליון דולר מעסקת מכירה וחכירה מחדש שאינה מיוחסת לערך השייר ותמורה מהנפקת אגרות חוב למדינה (רכיב ההתחייבות כמפורט בביאור 14 ח. לדוחות הכספיים) בסך של כ-5 מיליון דולר.
מאידך פרעה החברה הלוואות בסך של כ-107 מיליון דולר, הלוואה לזמן קצר מבעל שליטה בסך של כ- 10 מיליון דולר והתחייבויות בגין חכירה בסך של כ- 53 מיליון דולר.

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) 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. 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.

## א6. המצב הכספי, יתרות המזומנים וההון החוזר של החברה

| 31.12.2020 | 31.12.2021 | | 31.12.2020 | 31.12.2021 | |
|---|---|---|---|---|---|
| אלפי דולר | | | אלפי דולר | | |
| 1,975,335 | 1,939,099 | התחייבויות שוטפות | 185,657 | 252,738 | נכסים שוטפים |
| 1,287,523 | 1,441,906 | התחייבויות לא שוטפות | 2,821,105 | 2,579,488 | נכסים לא שוטפים |
| (256,097) | (548,779) | הון | | | |
| **3,006,761** | **2,832,226** | סה"כ | **3,006,761** | **2,832,226** | סה"כ |

**להלן השינויים העיקריים בסעיפי הנכסים, ההתחייבויות וההון ליום 31 בדצמבר 2021 לעומת 31 בדצמבר 2020**

**נכסים שוטפים**

הנכסים השוטפים של החברה ליום 31 בדצמבר 2021 הסתכמו לסך של כ-253 מיליון דולר, גידול של כ-67 מיליון דולר ביחס ליתרתם ליום 31 בדצמבר 2020. הגידול נבע בעיקר מגידול ביתרת הלקוחות כתוצאה מגידול בהיקף המכירות של החברה אשר כוללת פיקדון המשמש כבטוחה לתקבולי כרטיסי אשראי בארה"ב בסך של כ-35 מיליון דולר, בין היתר בגין תקופות עתידיות עם התאוששות הפעילות במהלך תקופת הדיווח וכן מגידול ביתרת המזומנים ושווי מזומנים.

**התחייבויות שוטפות**

ההתחייבויות השוטפות של החברה ליום 31 בדצמבר 2021 הסתכמו לסך של כ-1,939 מיליון דולר, קיטון של כ- 36 מיליון דולר ביחס ליתרתן ליום 31 בדצמבר 2020. הקיטון נובע בעיקר מירידה ביתרת ההתחייבויות בגין הטבות לעובדים בעיקר בשל תשלום כספים לנאמן עבור התחייבויות בגין עלות ההיפרדות כאמור בביאור 1.ב לדוחות הכספיים וכן קיטון בהתחייבויות בגין מכשירים פיננסיים נגזרים בגין עלייה במחירי הדס"ל, קיטון ביתרות הספקים ונותני שירותים וכן חלה ירידה בחלויות שוטפות של הלוואות לזמן ארוך, בעיקר בשל פירעונות שוטפים. מנגד, חל גידול בסעיף חלויות שוטפות בגין חכירות, בעיקר כתוצאה מדחיית תשלומי חכירה, וביתרות הזכאים.

יצוין, כי יתרת ההלוואות מתאגידים בנקאיים לזמן ארוך בסך של כ- 936 מיליון דולר ליום 31 בדצמבר 2021 סווגה להתחייבויות שוטפות. על פי הסכמי ההלוואות עליהם חתמה החברה, הרעה משמעותית בעסקי החברה הינה עילה למלווים לדרוש את העמדת ההלוואה לפירעון מיידי. לאור האמור, על פי התקינה החשבונאית, מחוייבת החברה לסווג את כל יתרת החוב כהתחייבות שוטפת, אף על פי שעמדה בפירעון התשלומים כנדרש.

**הון חוזר**

נכון ליום 31 בדצמבר 2021, לחברה גרעון בהון החוזר בסך של כ- 1,686 מיליון דולר לעומת גרעון של כ- 1,790 מיליון דולר ליום 31 בדצמבר 2020. מעבר לאמור לעיל לגבי סיווג ההלוואות והיתרה בגין מימון המדינה (בסעיף הכנסות מראש) לזמן קצר, ההתחייבויות השוטפות ליום 31 בדצמבר 2021 כוללות גם סך של כ-52 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 8-787, אשר מקור פרעונה יהיה באמצעות מימון ארוך טווח שהחברה פועלת לקבלתו בעת קבלת המטוס. יצוין, כי סך של כ- 228 מיליון דולר מהווה הכנסות מראש בגין מכירת כרטיסי טיסה, אשר במהלך העסקים הרגיל של החברה אינו נפרע במזומן אלא באמצעות מתן שירותי טיסה עתידיים. היחס השוטף של החברה ליום 31 בדצמבר 2021, גדל לכ- 13.0%, לעומת כ- 9.4% ליום 31 בדצמבר 2020.

**נכסים לא שוטפים**

הנכסים הלא שוטפים ליום 31 בדצמבר 2021, הסתכמו לסך של כ- 2,579 מיליון דולר, קיטון של כ- 242 מיליון דולר ביחס ליתרתם ליום 31 בדצמבר 2020, הנובע מקיטון בעלות המופחתת של הרכוש הקבוע ובזכויות שימוש בנכסים חכורים בעיקר עקב הפחת השוטף והפחתה לשווי מימוש כתוצאה מהוצאת מטוסים משירות, וירידה בפקדונות לזמן ארוך כתוצאה מפקדונות שהועמדו כבטוחה לעסקאות גידור הריבית ושוחררו לאור ירידה בשווי ההוגן השלילי של מכשירי הגידור.

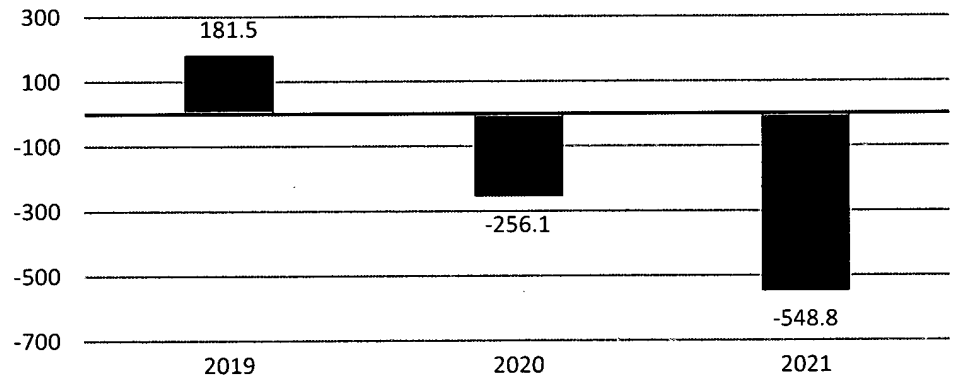
**התחייבויות לא שוטפות**

ההתחייבויות הלא שוטפות של החברה ליום 31 בדצמבר 2021, הסתכמו לסך של כ-1,442 מיליון דולר, גידול של כ-154 מיליון דולר ביחס ליתרתן ליום 31 בדצמבר 2020, הנובע בעיקר גידול בהכנסות מראש בגין ההסכם עם המדינה למימון מראש של כרטיסי טיסה עבור עובדי מערך אבטחת התעופה כמוסבר בביאור 13.א לדוחות הכספיים, אשר קוזז בחלקו מקיטון בהתחייבויות לזמן ארוך בגין חכירות ומכשירים פיננסיים לגידור ריבית.

**הון**

סך הגרעון בהון ליום 31 בדצמבר 2021 הסתכם לכ-549 מיליון דולר. הגידול בגרעון בסך 302 מיליון דולר הושפע מההפסד לשנת 2021 בסך של כ-422 מיליון דולר ומנגד הושפע לחיוב מהנפקה ומימוש של כתבי אופציה בסך כולל של כ-85 מיליון דולר, ומקיטון בסך כ- 35 מיליון דולר ביתרה השלילית של קרנות ההון בגין ירידה בשווי ההוגן השלילי של עסקאות גידור הריבית והדס"ל.

**ההון ליום 31 בדצמבר (במיליוני דולר)**




## הלוואות ומסגרות אשראי מהותיות של החברה

לפרטים בנוגע להלוואות החברה, ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים.

# 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. 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.

נכון ליום 31 בדצמבר 2021, היו לחברה מספר התקשרויות, לצורך גידור מחירי הדס"ל, המכסות כ-21% מהתצרוכת המתוכננת ל-3 החודשים הבאים, בהתאם לתחזיות החברה ביחס להיקף הפעילות כפי שהייתה במועד זה. להשפעת העסקאות על הרווח והפסד ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים. השווי ההוגן נטו של סך מכשירי גידור הדס"ל ליום 31 בדצמבר 2021 הינו סכום חיובי של כ-3.1 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). יצוין, כי בשל היקף הגידור הנמוך יחסית לשנת 2022 בהתאם למצבת מכשירי הגידור נכון למועד פרסום הדוחות הכספיים, השפעת הגידור אינה צפויה להיות מהותית.

| שינוי במחיר השוק הממוצע ב-12 החודשים הבאים ביחס למחיר במועד הסמוך לפרסום הדוח (284 סנט/גלון) | היקף ההשפעה על ההוצאה (מ' דולר) |
|---|---|
| **50%** | 256 |
| **25%** | 128 |
| **-25%** | -128 |
| **-50%** | -256 |

שיעורי השינוי במחיר השוק בטבלה לעיל נלקחו בהתאם לשיעור השינוי המירבי של מחירי הדס"ל בתקופת משבר הקורונה.

**חשיפה לירידה במחירוני המטוסים במסגרת הלוואות לזמן ארוך**

בהתאם להוראות חלק מהסכמי ההלוואות 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 ההלוואות אשר מובטחות במטוסים אלו (LTV). לפרטים ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים.

**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 והחברה טרם סיכמה מול המלווים מה יהא מנגנון הריבית במתכונת שתחליף את ריבית הליבור כאמור. ראו גם ביאור 19.ו.(2) לדוחות הכספיים.

במועד הסמוך לפרסום הדוח, כ-26% מיתרת ההלוואות שקיבלה החברה הן בריבית משתנה וכ-74% מיתרת ההלוואות הן בריבית קבועה או מגודרת לתקופה של עד כ- 9 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 (0.46%) | 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% | 74% | 1.5 |
| 15% | | 0.4 |
| -15% | | -0.4 |
| -50% | | -1.5 |

## חשיפה בגין שערי החליפין

**חשיפה בגין הוצאות ותשלומים שוטפים**

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.
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 (3.219 ש"ח לדולר בספוט) | שיעור הגידור הממוצע מהחשיפה החזויה ל-12 החודשים הבאים | השינוי בערך הדולרי של ההוצאות השקליות אחרי השפעת גידור (מ' דולר) |
|---|---|---|
| 10% | 14% | -33 |
| -10% | | 40 |

**חשיפה בגין יתרות מאזניות ותשלומים עתידיים**

לחברה התחייבויות פיננסיות במטבע שאינו דולר אשר חושפות את החברה לתנודות בשערי חליפין, אשר העיקריות שבהן מפורטות להלן (במיליוני דולר):

| | שקל | יין יפני | אירו | פאונד |
|---|---|---|---|---|
| הון חוזר פיננסי, נטו | 30.9 | - | (3.3) | - |
| התחייבות בגין חכירות | 19.4 | - | - | - |
| הלוואות (לא מגודרות, ראו להלן לעניין מכשיר הגידור) | - | 58.9 | - | - |
| התחייבות בגין הטבות עובדים | 156.1 | - | - | 4.4 |
| **סה"כ התחייבויות בדולר** | **206.3** | **58.9** | **(3.3)** | **4.4** |
| **שע"ח ספוט ל- 31.12.2021 ל-1 דולר** | 3.11 | 115.12 | 0.88 | 0.74 |
| **השפעה תוצאתית של ירידה/עלייה של 10% בשער החליפין** | **20.6** | **5.9** | **(0.3)** | **0.4** |

במהלך שנת 2019 ותחילת שנת 2020, נטלה החברה מספר הלוואות במתכונת JOLCO, אשר חלק ממרכיביהן 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- 8.1 מיליון דולר לחובת החברה. להרחבה בעניין חשיפת החברה לשינויים בשער החליפין של היין היפני מול הדולר, ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים.

# ג. היבטי אחריות תאגידית וממשל תאגידי

## ג1. תרומות וסיוע לקהילה

במסגרת פעילותה, תרמה החברה בשנת 2021 בכסף ובשווה כסף סכום של כ-55 אלף דולר. החברה שמרה על מעמדה בדירוג מעלה לשנת 2019 במעמד פלטינה פלוס.

## ג2. 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: משה כהן.

1.2. תחילת כהונתו: 1 באוגוסט 2021. מר גיל בר כיהן כמבקר הפנימי מיום 1 בינואר 2021 עד ליום 31 במרץ 2021. הגב' סיון סיגמן מצוות מבקר החברה שימשה כממלאת מקום המבקר הפנימי מיום 1 באפריל ועד ליום 6 ביוני 2021, והגב' גל שריר בן ארי שישמשה כממלאת מקום המבקר הפנימי מיום 4 ביולי 2021 ועד ליום 31 ביולי 2021.

1.3. כישוריו לתפקיד: רואה חשבון, בוגר כלכלה וחשבונאות אוניברסיטת תל אביב. בעל 40 שנות ניסיון בביקורת פנים, ביקורת דוחות כספיים ניהול סיכונים וייעוץ.
משמש כמבקר פנים בחברות ציבוריות וארגונים שונים, שותף מנהל במשרד חייקין, כהן, רובין רואי חשבון.
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 במיקור חוץ על ידי החברה.

**2. דרך המינוי של המבקר הפנימי**

2.1. מינוי המבקר הפנימי אושר והומלץ על ידי וועדת הביקורת בישיבתה מיום 15 ביולי 2021 ועל ידי דירקטוריון החברה בישיבתו מיום 28 ביולי 2021 ולאחר שקילת השכלתו, כישוריו וניסיונו של המבקר בביקורת פנימית ובניהול 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 הנוסעים, העובדים וכלי הטיס, רווחיות החברה, השרות לנוסע ורגולציה.

4.2.3. קיום בקרות 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. לאור מצב החברה בשנת הדיווח ועד חזרה לפעילות מלאה, ועדת הביקורת ותגמול הנחתה את הביקורת להתאים את משאבי הביקורת ותוכנית העבודה להיקף, אופי הפעילות ומצב החברה, תוך מיקוד במשימות של ביקורת מלווה ובדיקות אד הוק בנושאים הקשורים לבטיחות, ניהול סיכונים, תשלום לספקים, חזרה לשגרה, הליך ההפרדות וכיוב'.

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. המבקר הפנימי מועסק באמצעות מיקור וכפופים אליו חמישה מבקרים פנימיים, כאשר שניים מתוכם עובדי החברה המועסקים במשרה מלאה. בשנת 2021, הותאמה תוכנית העבודה של הביקורת הפנימית נוכח ההשפעות על הפעילות ומצב החברה ועל כן, היקף משאבי הביקורת ירד באופן מהותי.

7.2. בשנת 2021 הושקעו כ- 2,741 שעות עבודת ביקורת בחברה ובחברות הבנות בארץ כמפורט להלן:

| שעות עבודה בגין פעילות החברה בארץ | שעות עבודה בגין פעילות החברה בחו"ל | שעות עבודה בגין תאגידים מוחזקים | סה"כ |
|---|---|---|---|
| 2,704 | --- | 37 | 2,741 |

## 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 הועדה, 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 2021, השלימו המבקרים הפנימיים 8 דוחות ביקורת. 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 והתגמול וליו"ר הדירקטוריון.

10.3. בשנת 2021, התכנסה ועדת הביקורת ותגמול 24 פעמים לדיון בדיווחי המבקר הפנימי, במועדים הבאים: 11.1, 26.1, 4.2, 14.2, 4.3, 21.3, 12.4, 18.5, 3.6, 4.7, 7.7, 15.7, 26.7, 4.8, 9.8, 15.8, 24.8, 12.9, 29.9, 18.10, 14.11, 21.11, 19.12, 26.12.

**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 סך התגמול לשנת 2021 (החל מה-1 באוגוסט 2021) למשה כהן וצוותו הינו 229 אלפי ש"ח. יובהר כי סכום זה אינו כולל תגמול ששולם למבקר הפנים הקודם וממלאות המקום אשר כיהנו בתפקיד עד ליום 1 באוגוסט 2021 כמפורט לעיל.

12.2. לדעת דירקטוריון החברה, היקף התגמול שניתן למבקר הפנימי ומרכיביו אינם פוגעים ביכולתו של המבקר הפנימי להפעיל שיקול דעת עצמאי בביצוע מטלותיו.

## 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**

| | שירותי ביקורת ושירותים הקשורים לביקורת | שירותים נוספים | סה"כ |
|---|---|---|---|
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| **שנת 2021** | 550 | 71 | 621 |
| **שנת 2020** | 394 | 168 | 562 |

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 2019-01-090309) הנכלל בזאת על דרך ההפנייה, וכן התיקון למדיניות התגמול כפי שמופיע בדוח הזימון המתוקן לאסיפה אשר פורסם ביום 23 באוגוסט 2020 (מספר אסמכתא: 2020-01-082948).

במסגרת מדיניות התגמול, נקבע כי חלק מהמענק השנתי ישולם בכפוף לעמידה ביעד נדחה ארוך טווח. לאור ההסכם הרוחבי שנחתם בין החברה להסתדרות העובדים הכללית החדשה, אשר תוקפו לכל המאוחר, עד ליום 31 בדצמבר 2025, במסגרתו התחייבה החברה, בין היתר, כי לא יינתנו לנושאי משרה בחברה תוספות שכר מותנות רווח או תוספות שכר חדשות, וכן מענקים ו/או בונוסים חדשים, קבעו ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, ביום 21 בנובמבר 2021 וביום 23 בנובמבר 2021, בהתאמה, כי אין רלוונטיות לקביעת תקופה קובעת חדשה ויעד חברה חדש כנדרש על פי מדיניות התגמול ובהתאם החליטו שלא לקבוע תקופה קובעת חדשה ויעד חברה כאמור בגין מענק נדחה.

## 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 להיזקף 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 שננקטו במהלך תקופת הדיווח במסגרת יישום והטמעת תוכנית האכיפה, סקירה של אירועי ציות והאמצעים שננקטו לטיפול באירועים כאמור ולמניעת הישנות מקרים דומים בעתיד וכן קובץ עדכונים לגבי תיקוני חקיקה, הנחיות רשות ניירות ערך והחלטות מהותיות שהתקבלו במסגרת הליכים משפטיים בתחום דיני ניירות ערך ודיני תאגידים. בחודש אפריל 2021 אושרה תכנית עבודה לשנת 2021. יצוין, כי על רקע משבר הקורונה הותאמה תכנית העבודה להיקף פעילות החברה.

**תכנית אכיפה פנימית בתחום דיני תחרות**

בשנת 2014, אישר דירקטוריון החברה תוכנית אכיפה פנימית בתחום דיני תחרות, אשר כוללת מתווה לפעולת 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 אפריל 2021 אושרה תכנית עבודה לשנת 2021 בהתאם לתכנית האכיפה הפנימית בתחום דיני תחרות. יצוין, כי על רקע משבר הקורונה הותאמה תכנית העבודה להיקף פעילות החברה.

**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 סמנכ"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.

# 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.

## ד2. גילוי בדבר הערכות שווי –

בשנת 2021 העריכה החברה את שווי השימוש של צי המטוסים שלה, במועדים המפורטים להלן.

להערכת השווי ליום 30 בספטמבר 2021, ראו דוח רבעוני ליום 30 בספטמבר 2021 אשר פורסם ביום 24 בנובמבר 2021 (מספר אסמכתא: 2021-01-170448) הנכלל בדוח זה על דרך ההפנייה.

להערכת השווי ליום 31 במרץ 2021, ראו דוח רבעוני ליום 31 במרץ 2021 אשר פורסם ביום 20 במאי 2021 (מספר אסמכתא:2021-01-087495) 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 מגפת הקורונה, המשבר הכלכלי והתעופתי בעולם והשלכותיהם על מחירי הנפט והריבית, ראו פרק א. לדוח זה.

**להלן השינויים שחלו במחירי הדס"ל וריבית הליבור מתום השנה ועד למועד הסמוך לפרסום הדו"ח הכספי ליום 31 בדצמבר 2021 :**

2. נכון למועד הדוח, מחיר השוק של הדס"ל (לפני אגרות ומרווחי ספקים) המשוקלל בהתאם לשווקים בהם רוכשת החברה דס"ל, היה כ-207 סנט לגלון ואילו נכון למועד הסמוך לאישור הדוח מחיר זה הינו כ-284 סנט לגלון, עלייה של כ-37%. לשינויים החדים במחיר יש השפעה מהותית על תוצאותיה הכספיות של החברה.
3. החברה מיישמת חשבונאות גידור ומייעדת את עסקאות ההגנה כמכשירים מגדרים. לעניין המדיניות החשבונאית לעניין זה, ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים השנתיים.
4. הסכמי המסגרת החלים על עיסקאות הגידור קובעים, בין היתר, את התנאים בהם ידרשו הצדדים להעביר בטחונות כנגד עסקאות הגידור. מול חלק מהגופים המגדרים אין צורך בהעברת בטחונות כלל, ומול חלקם נדרשת העברת בטחונות (בצורה של פקדון כספי נושא ריבית) כאשר השווי ההוגן השלילי של העסקאות ביום מסויים חורג מסף הקבוע בהסכם.
5. נכון למועד הדוח, שיעור ריבית הליבור ל- 3 חודשים היה כ- 0.21% ואילו נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, עומד שיעורה על כ- 0.46%. הירידה המשמעותית עקב משבר הקורונה של ריבית ארוכת הטווח הביאה לכך שהשווי ההוגן של עסקאות לגידור ריבית שביצעה החברה במועד הסמוך לפרסום הדוח עומד על כ- 1.6 מיליון דולר לזכות החברה. למועד זה, השווי ההוגן של עסקת גידור דולר/יין עומד על כ- 6.8 מיליון דולר לחובת החברה. לאור זאת, נדרשה החברה להעמיד בטחונות כנגד עסקאות גידור הריבית ועסקת גידור היין בהיקף כולל של כ- 2.2 מיליון דולר. הגדלה והקטנה של הבטחונות נעשית ברמה יומית בהתאם לתנודות בשווי ההוגן של העסקאות מול כל אחד מהגופים המגדרים.

**עמיקם בן צבי - יו"ר הדירקטוריון**
**2 במרץ, 2022**

**אביגל שורק - מנהל כללי**

# נספח א' לדוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד

הלוואות מהותיות של החברה בשנה שנסתיימה ביום 31/12/2021

**לוח סילוקין**

| 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 | 65,922 | 4 מטוסי 737-900 | קבועה- 2.45% - 2.623% | רבעוני | 3,935 | - | 26/11/2013 | 25/06/2026 |
| מוסדות בנקאים זרים (*) | 787-9 | 135,000 | 86,250 | מטוס 787-9 | משתנה ליבור + מרווח - 1.5%-2.5% | רבעוני | 3,250 | - | 01/03/2018 | 01/03/2030 |
| מוסד בנקאי זר ומשקיעים יפניים | 787-9 | 145,000 | 109,160 | 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 | 105,275 | 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 | 127,680 | 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 | 116,435 | 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 | 110,364 | 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 | 118,097 | מטוס 787-8 | משתנה ליבור + מרווח - 0%-1% | רבעוני | 2,305 | 44,615 | 19/02/2020 | 31/01/2030 |

* לעניין הסכמות עם המלווה לדחיית תשלומים, ראו ביאור 14.ד(3) לדוחות הכספיים.

# פרק ג

## דוחות כספיים מאוחדים

## לשנת 2021

---

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוח תקופתי לשנת 2021

# אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

## דוחות כספיים מאוחדים לשנת 2021

### תוכן העניינים


| | עמוד |
|---|---|
| **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-98- ג-13 |

Deloitte.

## דוח רואי החשבון המבקרים

## לבעלי המניות של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

## בדבר ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי

### בהתאם לסעיף 9ב (ג) בתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970

ביקרנו רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של חברת **אל על נתיבי אויר לישראל** בע"מ וחברות בנות (להלן ביחד "החברה") ליום 31 בדצמבר 2021. רכיבי בקרה אלה נקבעו כמוסבר בפסקה הבאה. הדירקטוריון וההנהלה של החברה אחראים לקיום בקרה פנימית אפקטיבית על דיווח כספי ולהערכתם את האפקטיביות של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי המצורפת לדוח התקופתי לתאריך הנ"ל. אחריותנו היא לחוות דעה על רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה בהתבסס על ביקורתנו.

רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי שבוקרו נקבעו בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 911 של לשכת רואי חשבון בישראל "ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי" (להלן "תקן ביקורת (ישראל) 911"). רכיבים אלה הינם: (1) בקרות ברמת הארגון, לרבות בקרות על תהליך עריכה וסגירה של דיווח כספי ובקרות כלליות על מערכות מידע; (2) בקרות על הכנסות נוספים ממכירת כרטיסי טיסה; (3) בקרות על מועדון הנוסע המתמיד; (4) בקרות על רכוש קבוע - מטוסים, מנועים וחלפים; (5) בקרות על הוצאות שכר לעובדים בישראל; (6) בקרות על הטבות לעובדים בישראל; (7) הכנסות ממטענים. 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 ולבצעה במטרה לזהות את רכיבי הבקרה המבוקרים ולהשיג מידה סבירה של ביטחון אם רכיבי בקרה אלה קוימו באופן אפקטיבי מכל הבחינות המהותיות. ביקורתנו כללה השגת הבנה לגבי בקרה פנימית על דיווח כספי, זיהוי רכיבי הבקרה המבוקרים, הערכת הסיכון שקיימת חולשה מהותית ברכיבי הבקרה המבוקרים, וכן בחינה והערכה של אפקטיביות התכנון והתפעול של אותם רכיבי בקרה 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 שבקרות תהפוכנה לבלתי מתאימות בגלל שינויים בנסיבות או שמידת הקיום של המדיניות או הנהלים תשתנה לרעה.

לדעתנו, בהתבסס על ביקורתנו, החברה קיימה באופן אפקטיבי, מכל הבחינות המהותיות, את רכיבי הבקרה המבוקרים ליום 31 בדצמבר 2021.

ביקרנו גם, בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, את הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לימים 31 בדצמבר 2021 ו-2020 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021 והדוח שלנו, מיום 2 במרץ, 2022 כלל חוות דעת בלתי מסוגת 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, 2 במרץ, 2022


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

**משרד ירושלים**
קרית המדע 3
מגדל הר חוצבים
ירושלים, 914510
ת.ח. 45396
**טלפון: 02-5018888**
**פקס: 02-5374173**
info-jer@deloitte.co.il

**משרד חיפה**
מעלה השחרור 5
ת.ד. 5648
חיפה, 3105502
**טלפון: 04-8607333**
**פקס: 04-8672528**
info-haifa@deloitte.co.il

**משרד אילת**
המרכז העירוני
ת.ד. 583
אילת, 8810402
**טלפון: 08-6375676**
**פקס: 08-6371628**
info-eilat@deloitte.co.il

**משרד נצרת**
מרגי אבן עאמר 9
נצרת, 16100
**טלפון: 073-3994455**
**פקס: 073-3994455**
info-nazareth@deloitte.co.il

Deloitte.

**דוח רואי החשבון המבקרים לבעלי המניות של**

## אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביקרנו את הדוחות המאוחדים על המצב הכספי המצורפים של חברת אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן - החברה) לימים 31 בדצמבר 2021 ו-2020 ואת הדוחות המאוחדים על הרווח או הפסד, הרווח הכולל, השינויים בגירעון בהון ותזרימי המזומנים לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021. דוחות כספיים אלה הינם באחריות הדירקטוריון וההנהלה של החברה. אחריותנו היא לחוות דעה על דוחות כספיים אלה בהתבסס על ביקורתנו.

לא ביקרנו את הדוחות הכספיים של חברות שאוחדו אשר נכסיהן הכלולים באיחוד מהווים כ- 0.1% וכ- 0.3% מכלל הנכסים המאוחדים לימים 31 בדצמבר 2021 ו-2020 בהתאמה, והכנסותיהן הכלולות באיחוד מהוות כ-1.4%, כ-2.7% וכ-1.1%, מכלל ההכנסות המאוחדות לשנים שהסתיימו בימים 31 בדצמבר 2021, 2020 ו-2019, 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 וההנהלה של החברה וכן הערכת נאותות ההצגה בדוחות הכספיים בכללותה. אנו סבורים שביקורתנו ודוחות רואי החשבון האחרים מספקים בסיס נאות לחוות דעתנו.

לדעתנו, בהתבסס על ביקורתנו ועל הדוחות של רואי חשבון אחרים, הדוחות הכספיים המאוחדים הנ"ל משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי של החברה והחברות המאוחדות שלה לימים 31 בדצמבר 2021 ו-2020 ואת תוצאות פעולותיהן, השינויים בהון ותזרימי המזומנים שלהן לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021 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) והתמודדות החברה עם השלכותיו כאמור, ובדבר הגירעון בהון החוזר וההפסדים המהותיים לתקופות שהסתיימו ביום 31 בדצמבר, 2021 ו-2020 אשר בעטיים נוצר לחברה גירעון בהון. דרכי ההתמודדות של החברה עם ההשלכות המהותיות של הנגיף כללו בין היתר, גיוסי הון, חתימה על הסכם עם המדינה והסכמי סיוע נוספים עם המדינה, ובעלת השליטה בחברה. בנוסף, בוחנת החברה אפשרויות גיוס מימון נוספות במקביל לביצוע פעולות תפעוליות ופיננסיות נוספות.


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

**משרד ירושלים**
קרית המדע 3
מנדל הר חוצבים
ירושלים, 914510
ת.ת. 45396
**טלפון: 02-5018888**
**פקס: 02-5374173**
info-jer@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 אילת**
המרכז העירוני
ת.ד. 583
אילת, 8810402
**טלפון: 08-6375676**
**פקס: 08-6371628**
info-eilat@deloitte.co.il

**משרד נצרת**
מרני אבן עאמר 9
נצרת, 16100
**טלפון: 073-3994455**
**פקס: 073-3994455**
info-nazareth@deloitte.co.il

Deloitte.

כמפורט בביאור הנ"ל, למועד אישור הדוחות הכספיים, על אף קבלת מימון המדינה על ידי תשלום מראש עבור הטסת כוח אדם במערך אבטחת התעופה וקבלת הסיוע הנוסף מהמדינה ומבעלת השליטה, היות ויכולת החברה לעמוד בכל התחייבויותיה הפיננסיות תלויה, בין היתר, 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 וחשיפתה 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 2021 והדוח שלנו מיום 2 במרץ 2022 כלל חוות דעת בלתי מסוייגת על קיומם של אותם רכיבים באופן אפקטיבי.

**בריטמן אלמגור זהר ושות'**

**רואי חשבון**

**A Firm in the Deloitte Global Network**

תל אביב, 2 במרץ, 2022


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

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

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

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

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

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

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

**משרד נצרת**
מרני אבן עאמר 9
נצרת, 16100

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

# אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

## דוחות מאוחדים על המצב הכספי

| נכסים | ביאור | ליום 31 בדצמבר 2021 אלפי דולר | 2020 אלפי דולר |
|---|---|---|---|
| **נכסים שוטפים** | | | |
| מזומנים ושווי מזומנים | 3 | 90,526 | 68,251 |
| פיקדונות לזמן קצר | 4 | 20,169 | 25,666 |
| לקוחות | 5 | 87,753 | 39,678 |
| חייבים ויתרות חובה | 6 | 21,027 | 26,221 |
| מכשירים פיננסים נגזרים | 19 | 250 | - |
| הוצאות מראש | 7 | 17,716 | 13,570 |
| מלאי | 8 | 15,297 | 12,271 |
| **סה"כ נכסים שוטפים** | | 252,738 | 185,657 |
| **נכסים לא שוטפים** | | | |
| פיקדונות לזמן ארוך | 4 | 79,183 | 99,530 |
| השקעות לזמן ארוך | 9 | 3,160 | 3,064 |
| זכויות שימוש בנכסים חכורים | 11 | 816,836 | 892,423 |
| רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים | 10 | 1,680,309 | 1,826,088 |
| **סה"כ נכסים לא שוטפים** | | 2,579,488 | 2,821,105 |
| **סה"כ נכסים** | | 2,832,226 | 3,006,761 |

**הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.**

# אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

## דוחות מאוחדים על המצב הכספי

| התחייבויות והון | ביאור | ליום 31 בדצמבר 2021 אלפי דולר | 2020 אלפי דולר |
|---|---|---|---|
| **התחייבויות שוטפות** | | | |
| הלוואות מתאגידים בנקאיים ואחרים ואשראי לזמן קצר | 14 | 1,128,534 | 1,191,936 |
| הלוואות מבעלת השליטה* | 14ז | 50,000 | 10,000 |
| חלויות שוטפות בגין חכירות | 11 | 141,161 | 122,306 |
| ספקים ונותני שירותים | | 105,023 | 129,104 |
| זכאים ויתרות זכות | 12 | 107,944 | 66,577 |
| הכנסות מראש | 13 | 288,961 | 260,870 |
| הפרשות | 16 | 13,136 | 14,650 |
| מכשירים פיננסים נגזרים | 19 | 1,203 | 26,911 |
| התחייבויות בגין הטבות לעובדים | 15 | 103,136 | 152,981 |
| **סה"כ התחייבויות שוטפות** | | 1,939,099 | 1,975,335 |
| **התחייבויות לא שוטפות** | | | |
| התחייבויות בגין חכירות | 11 | 864,885 | 895,573 |
| אגרות חוב | 14ח | 4,839 | - |
| הכנסות מראש | 13 | 348,872 | 160,151 |
| יתרות זכות לזמן ארוך | 12 | 105,105 | 100,316 |
| התחייבויות בגין הטבות לעובדים | 15 | 100,480 | 92,012 |
| מכשירים פיננסים נגזרים | 19 | 17,725 | 39,230 |
| התחייבות מסים נדחים | 17 | - | 241 |
| **סה"כ התחייבויות לא שוטפות** | | 1,441,906 | 1,287,523 |
| **סה"כ ההתחייבויות** | | 3,381,005 | 3,262,858 |
| **גירעון בהון** | 18 | | |
| הון מניות | | 406,186 | 375,141 |
| פרמיה וקרנות הון | | 235,844 | 146,527 |
| יתרת הפסד | | (1,191,519) | (778,554) |
| **סה"כ גירעון בהון המיוחס לבעלים של החברה** | | (549,489) | (256,886) |
| זכויות שאינן מקנות שליטה | | 710 | 789 |
| **סה"כ גירעון בהון** | | (548,779) | (256,097) |
| **סה"כ התחייבויות והון** | | 2,832,226 | 3,006,761 |

*מויין מחדש

| עמיקם בן צבי – יו"ר הדירקטוריון | אביגל שורק – מנכ"ל | יצחק אליאב – סמנכ"ל הכספים |
|---|---|---|

**תאריך אישור הדוחות הכספיים: נתב"ג 2 במרץ, 2022.**
**הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.**

# אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

## דוחות מאוחדים על הרווח והפסד

| | ביאור | לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר | | |
|---|---|---|---|---|
| | | 2021 | 2020 | 2019 |
| | | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| הכנסות מהפעלה | 20א | 857,167 | 623,075 | 2,177,997 |
| הוצאות הפעלה | 20ב | (960,477) | (800,403) | (1,833,604) |
| **רווח (הפסד) גולמי** | | (103,310) | (177,327) | 344,392 |
| הוצאות מכירה | 20ג | (88,361) | (60,709) | (213,563) |
| הוצאות הנהלה וכלליות | 20ד | (99,838) | (101,996) | (138,839) |
| הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו | 20ה | (28,932) | (24,267) | 12,498 |
| | | (217,131) | (186,973) | (339,903) |
| רווח (הפסד) מפעולות רגילות | | (320,441) | (364,300) | 4,489 |
| הוצאות מימון | 20ו | (109,133) | (196,787) | (88,201) |
| הכנסות מימון | 20ז | 6,404 | 331 | 5,307 |
| הוצאות מימון, נטו | | (102,728) | (196,456) | (82,894) |
| חלק החברה ברווחי (הפסדי) חברות כלולות ושערוך אופציות בגינן | | - | (801) | 1,843 |
| הפסד לפני מסים על ההכנסה | | (423,169) | (561,557) | (76,563) |
| הטבת מס | 17 | 10,125 | 30,520 | 16,961 |
| הפסד נקי לשנה | | (413,044) | (531,037) | (59,602) |
| **הפסד למניה רגילה אחת בת 1 ש"ח ע.נ. (בדולר):** | | | | |
| הפסד למניה בסיסי ומדולל* | | (2.44) | (5.92) | (0.96) |
| **הממוצע המשוקלל של מספר המניות (באלפים) ששימש בחישוב הפסד למניה:** | | | | |
| בסיסי ומדולל* | | 168,990 | 89,313 | 61,965 |

* הותאם למפרע כתוצאה מאיחוד הון מניות, ראו ביאור 18.א.

**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 | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| **הפסד לשנה** | (413,044) | (531,037) | (59,602) |
| **רווח (הפסד) כולל אחר:** | | | |
| **סכומים אשר לא יסווגו בעתיד לרווח או הפסד:** | | | |
| רווח (הפסד) בגין מדידות מחדש של תכנית להטבה מוגדרת, נטו ממס | 287 | 2,922 | (4,603) |
| **סכומים אשר יסווגו בעתיד לרווח או הפסד:** | | | |
| הפרשי שער בגין תרגום פעילויות חוץ | 3 | (699) | 933 |
| רווח (הפסד) בגין גידור תזרימי מזומנים, נטו ממס | 34,641 | (43,178) | 20,931 |
| רווח בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן, נטו ממס | 238 | 481 | 299 |
| **רווח (הפסד) כולל אחר לשנה** | 35,169 | (40,474) | 17,560 |
| **סה"כ הפסד כולל לשנה** | (377,875) | (571,511) | (42,042) |

**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 2021

| | הון מניות | קרן הון בגין הנפקת מניות בניכיון | קרן הון בגין הנפקת אופציות | קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים | קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן | קרן הון בגין הפרשי תרגום של פעילויות חוץ | קרנות הון אחרות | יתרת הפסד המיוחס לבעלים של החברה האם | 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 |
| **יתרה ליום 1 בינואר 2021** | 375,141 | (37,927) | - | (45,681) | (153) | 280 | 230,007 | (778,554) | 789 | (256,097) |
| **התנועה בתקופת הדוח:** | | | | | | | | | | |
| הפסד לשנה | - | - | - | - | - | - | - | (412,965) | (79) | (413,044) |
| רווח כולל אחר | - | - | - | 34,641 | 238 | 3 | 287 | - | - | 35,169 |
| **סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה** | - | - | - | 34,641 | 238 | 3 | 287 | (412,965) | (79) | (377,875) |
| תמורה מהנפקת כתבי אופציה, נטו (ראו ביאור 1.ב) | - | - | 75,611 | - | - | - | - | - | - | 75,611 |
| מימוש כתבי אופציה למניות | 31,044 | (15,612) | (6,121) | - | - | - | - | - | - | 9,311 |
| הלוואה מבעלת השליטה (ראו ביאור 22.ב) | - | - | - | - | - | - | 270 | - | - | 270 |
| **סה"כ הון ליום 31 בדצמבר 2021** | 406,186 | (53,539) | 69,490 | (11,040) | 85 | 283 | 230,565 | (1,191,519) | 710 | (548,779) |

**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 2020**

| | הון מניות | פרמיה על מניות | קרן הון בגין הנפקת מניות בניכיון* | קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים | קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן | קרן הון בגין הפרשי תרגום של פעילויות חוץ | קרנות הון אחרות* | יתרת הפסד המיוחס לבעלים של החברה האם | 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 |
| **יתרה ליום 1 בינואר 2020** | 155,012 | 35,554 | - | (2,502) | (633) | 979 | 226,970 | (247,643) | 915 | 168,652 |
| **התנועה בתקופת הדוח:** | | | | | | | | | | |
| הפסד לשנה | - | - | - | - | - | - | - | (530,911) | (126) | (531,037) |
| רווח (הפסד) כולל אחר | - | - | - | (43,178) | 481 | (699) | 2,922 | - | - | (40,474) |
| **סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה** | - | - | - | (43,178) | 481 | (699) | 2,922 | (530,911) | (126) | (571,511) |
| הנפקת מניות בניכוי עלויות הנפקה, נטו | | | | | | | | | | |
| ממס (ראו ביאור 1.ב) | 220,130 | (35,554) | (37,927) | - | - | - | - | - | - | 146,649 |
| הלוואה מבעלת השליטה (ראו ביאור 22.א) | - | - | - | - | - | - | 116 | - | - | 116 |
| **סה"כ הון ליום 31 בדצמבר 2020** | 375,141 | - | 202,938 | (45,681) | (153) | 280 | 230,007 | (778,554) | 789 | (256,097) |

*סווג מחדש

**הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.**

**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 |
| **יתרה ליום 1 בינואר 2019** | 155,012 | 35,554 | 240,750 | (23,433) | (932) | 46 | (9,177) | (169,220) | 838 | 229,438 |
| השפעה מצטברת בגין יישום תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16 | - | - | - | - | - | - | - | (18,763) | - | (18,763) |
| יתרה ליום 1 בינואר 2020 לאחר השפעה מצטברת בגין יישום תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16 | 155,012 | 35,554 | 240,750 | (23,433) | (932) | 46 | (9,177) | (187,983) | 838 | 210,675 |
| **התנועה בתקופת הדוח:** | | | | | | | | | | |
| רווח (הפסד) לשנה | - | - | - | - | - | - | - | (59,660) | 77 | (60,787) |
| רווח (הפסד) כולל אחר | - | - | - | 20,931 | 299 | 933 | (4,603) | - | - | 17,560 |
| **סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה** | - | - | - | 20,931 | 299 | 933 | (4,603) | (59,660) | 77 | (43,227) |
| **סה"כ הון ליום 31 בדצמבר 2019** | 155,012 | 35,554 | 240,750 | (2,502) | (633) | 979 | (13,780) | (247,643) | 915 | 168,652 |

**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 | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| **תזרימי מזומנים מ(ל) פעילות שוטפת** | | | |
| הפסד לתקופה | (413,044) | (531,037) | (59,601) |
| התאמות הדרושות כדי להציג את תזרימי המזומנים מפעילות שוטפת - נספח א' | 412,486 | 392,217 | 353,452 |
| **מזומנים שנבעו (ששימשו) מ/לפעילות שוטפת** | (557) | (138,820) | 293,851 |
| **תזרימי מזומנים מ(ל) פעילות השקעה** | | | |
| רכישות רכוש קבוע (כולל תשלומים על חשבון מטוסים ושיפוצי מנוע כלליים) | (15,231) | (115,251) | (429,234) |
| תמורה ממימוש רכוש קבוע, לרבות מעסקת מכירה וחכירה מחדש המיוחסת לערך השייר, ראו ביאור 10ד. | 2,825 | 23,123 | 23,127 |
| השקעה ברכוש לא מוחשי | (5,320) | (3,603) | (12,571) |
| שינוי בפיקדונות | 25,668 | (16,691) | (14,947) |
| תמורה ממכירת ממן | - | 15,432 | - |
| **מזומנים שנבעו (ששימשו) מ/לפעילות השקעה** | 7,942 | (96,990) | (433,625) |
| **תזרימי מזומנים מפעילות מימון** | | | |
| תמורה מהנפקת מניות, נטו, ראה ביאור 1ב. | - | 146,331 | - |
| רכיב התחייבות בגין הנפקת אג"ח למדינה, ראו ביאור 14.ח. | 4,789 | - | - |
| תשלום בגין הוצאות גיוס הלוואות | (817) | (10,716) | (21,474) |
| תמורה מעסקת מכירה וחכירה מחדש שאינה מיוחסת לערך השייר, ראו ביאור 10ד. | 3,013 | - | - |
| קבלת הלוואות מתאגידים בנקאיים | 44,475 | 132,650 | 563,722 |
| קבלת הלוואות מבעלת השליטה, ראו ביאור 14.ז. | 50,000 | 10,000 | - |
| פירעון הלוואה מבעלת השליטה | (10,000) | - | - |
| פירעון הלוואות מתאגידים בנקאיים | (107,003) | (157,268) | (280,666) |
| ירידה באשראי לזמן קצר, נטו | (456) | (2,356) | (5,299) |
| פירעון התחייבויות בגין חכירות | (53,471) | (45,440) | (81,868) |
| מימוש כתבי אופציות למניות | 9,311 | - | - |
| תמורה מהנפקת כתבי אופציות, ראו ביאור 1ב. | 75,330 | - | - |
| **מזומנים שנבעו מפעילות מימון** | 15,170 | 73,201 | 174,415 |
| **השפעת השינויים בשערי חליפין על יתרות מזומנים המוחזקות במטבע חוץ** | (280) | 1,600 | 1,522 |
| **עליה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים** | 22,275 | (161,009) | 36,163 |
| **יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת השנה** | 68,251 | 229,260 | 193,097 |
| **יתרת מזומנים ושווי מזומנים לסוף השנה** | 90,526 | 68,251 | 229,260 |

**הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.**

# אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

## דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים

(המשך)

| | לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| **נספח א' - התאמות הדרושות להצגת תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת:** | | | |
| **הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:** | | | |
| פחת (כולל גריעות אביזרים, רכיבים שיצאו משימוש ותצרוכת ציוד מתכלה) | 121,918 | 128,033 | 153,685 |
| פחת בגין זכויות שימוש בנכסים חכורים | 107,661 | 113,399 | 97,659 |
| הפחתת ערך מטוסים לשווי הוגן בניכוי עלויות מימוש, ראו ביאור 10ג. | 43,466 | - | - |
| מענקים שהתקבלו מחברות כרטיסי אשראי | - | - | 59,394 |
| מימון המדינה על ידי תשלום מראש עבור הטסת כוח אדם במערך אבטחת התעופה, ראו ביאור 1ב. | 207,885 | - | - |
| מסים נדחים, נטו | (10,548) | (32,115) | (17,529) |
| עליה (ירידה) בהתחייבויות בגין הטבות לעובדים ובהפרשות | (6,829) | 98,164 | 20,226 |
| רווח הון נטו ממימוש נכסים, ראו ביאור 10ד. | (1,216) | (9,178) | (11,791) |
| שינויים בשווי הוגן של מכשירים פיננסיים בגין עסקאות גידור דס"ל לא אפקטיביות | (6,969) | 6,831 | - |
| הוצאות מימון בגין תשלום מראש עבור הטסת כוח אדם במערך אבטחת התעופה, ראו ביאור 1ב. | 14,779 | - | - |
| הוצאות מימון נוספות שאינן במזומן | 20,374 | 35,194 | 8,984 |
| הפקדה מראש עבור תוכנית היפרדות מעובדים, ראו ביאור 1ב. | (35,931) | - | - |
| שינויים אחרים | (4,203) | 1,497 | (4,412) |
| **שינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות:** | | | |
| ירידה (עליה) בלקוחות וחייבים אחרים | (44,351) | 109,144 | (22,253) |
| ירידה (עליה) בהוצאות מראש | (4,093) | 2,065 | 7,917 |
| ירידה (עליה) במלאי | (3,026) | 3,700 | 244 |
| עליה (ירידה) בספקים וזכאים | 19,421 | (38,946) | 17,192 |
| עליה (ירידה) בהכנסות מראש | (5,852) | (25,569) | 44,136 |
| | 412,486 | 392,217 | 353,452 |
| **נספח ב' - תשלום ריבית ותקבול ריבית, מסים ששולמו ודיבידנדים שנתקבלו והמסווגים בתזרים מזומנים מפעילות שוטפת (1):** | | | |
| תשלומי ריבית (2) | 52,033 | 55,877 | 77,105 |
| תקבולי ריבית | 172 | 730 | 2,712 |
| תשלומי מס - מקדמות בגין הוצאות עודפות | 130 | 35 | 436 |
| תקבולי דיבידנד | - | - | 579 |

(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) 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. 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 למטוסיה ולמטוסים של חברות אחרות בנמל התעופה בן גוריון, 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. **התמודדות החברה עם השפעות מגיפת הקורונה:**

**<u>השלכות המגיפה על פעילות החברה, תוצאותיה ומצבה הכספי:</u>**

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, באופן ובעוצמות משתנות בהתאם להתפתחות המגיפה ומצב התחלואה בארץ ובעולם. הודעות משרד הבריאות וכן הנחיות שהתקבלו מגופים שונים בארץ ובעולם גרמו לירידה בביקוש ולביטול טיסות בהיקף משמעותי, ביתר שאת בשנת 2020 ובתחילת שנת 2021, לפרקים עד כדי הפסקת טיסות הנוסעים הסדירות של החברה.

בהתאם, מבצעת החברה כל העת שינויים והתאמות תפעוליות ומסחריות בפעילותה וברשת הנתיבים, וזאת תוך התחשבות, בין היתר, בשמירה על קשר אוירי לישראל וממנה ביחס להובלת נוסעים ומטען ובמתן פתרונות ללקוחות החברה במידת האפשר.

להלן התפתחות המגיפה והמגבלות לאורך התקופה:

- 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 ספטמבר 2020.

- בחודש אוקטובר 2020, החלה בפעילות הדרגתית של טיסות נוסעים ליוון וחידשה 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, בינואר 2021, 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 את פעילותה.

- במהלך חודש יולי 2021, החלה התפשטות זן הדלתא של נגיף הקורונה, אשר הביא באופן הדרגתי להחזרת ההגבלות על התעופה ולירידה בביקושים אשר התבטאה בין היתר בירידה במכירות כרטיסי הטיסה במהלך הרבעון השלישי. אולם בסוף חודש אוגוסט 2021, עם אישור הממשלה את מתווה ההקלות בנוגע למגבלות הקורונה הקיימות ובפרט ההקלות בדבר יציאת ישראלים לחו"ל, חודשה מגמת ההתאוששות בביקושים ובמכירות כרטיסי טיסה על ידי החברה.

- במהלך חודש נובמבר 2021, החלה התפשטות זן האומיקרון של נגיף הקורונה במדינות אירופה. התפשטות האומיקרון תחילה באירופה ולאחר מכן בישראל הובילה לסגירת שמי המדינה על ידי הממשלה דבר שהשפיע על הביקושים והמכירות. עם אישור הממשלה לפתיחת השמיים חזרה חלה עלייה במכירות החברה, מגמה זו המשיכה והתחזקה אף לאחר מועד הדוח על המצב הכספי.

# אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
## ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

**ביאור 1 - כללי (המשך)**

**ב. התמודדות החברה עם השפעות מגיפת הקורונה (המשך)**

להלן פרטים בדבר היקף הפעילות של החברה ביחס לשנת 2019 על פי רבעונים בשנים 2020 -2021:

| | Q4/21 | Q3/21 | Q2/21 | Q1/21 | Q4/20 | Q3/20 | Q2/20 | Q1/20 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| שיעור ההכנסות ביחס לתקופה המקבילה ב- 2019 | 51% | 39% | 38% | 27% | 22% | 6% | 26% | 75% |
| היקף הפעילות ביחס לתקופה המקבילה ב- 2019 (במונחי ASK (מושב-ק"מ)) | 46% | 38% | 31% | 10% | 13% | 0% | 2% | 83% |

המשבר האמור גרם להשלכות פיננסיות מהותיות על החברה, כמפורט להלן:

- בשנים 2021 ו- 2020, הכירה החברה בהפסדים מצטברים של כ-944 מיליון דולר, אשר הביאו לגירעון בהון ליום 31 בדצמבר 2021 בסך של כ- 549 מיליון דולר. הגירעון בהון החוזר לאותו מועד הינו כ- 1,686 מיליון דולר, חלקו הגדול נובע מהמשך הסיווג לזמן קצר של הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים, בסך של כ- 936 מיליון דולר, כהתחייבויות שוטפות, על פי הסכמי ההלוואות עליהן חתמה החברה, שלפיהם הרעה משמעותית בעסקי החברה הינה עילה למלווים 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. לעניין עדכון בדבר ויתור (waiver) על עמידה ביחס LTV ראו ביאור 14.ה להלן.

- עקב ביטולי הטיסות בתחילת המגיפה כמתואר לעיל, נדרשה 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, חלף החזר כספי, שוברי נסיעה למימוש עתידי בטיסות החברה, על פי בחירת הנוסע. יצוין, כי השווי הכספי המגולם במרבית שוברי הנסיעה גבוה ב-25% מיתרת ההתחייבות בספרים[1]. עם כניסתו לתוקף של ההסכם עם מדינת ישראל כמפורט בביאור 1.ב.(5) וקבלת הסכומים על פי ההסכם, האיצה החברה את קצב הטיפול בהחזרים הכספיים ללקוחות החברה ונכון ליום 31 בדצמבר 2021 שילמה החברת את רובם המכריע של ההחזרים שנדרשו על ידי הלקוחות.

**<u>פעולות תפעוליות ופיננסיות המבוצעות על ידי החברה:</u>**

לאור זאת, ולאור הירידה המשמעותית בהיקף הפעילות כמפורט לעיל, ביצעה החברה את הפעולות העיקריות הבאות:

- במסגרת תכנית ההתייעלות סיימה החברה את העסקתם של כ- 1,900 עובדים ובכך נשארה עם מצבת עובדים נמוכה יותר. בנוסף, ברבעון הרביעי לשנת 2021 חתמה החברה עם הסתדרות העובדים על תכנית נוספת של פרישה מרצון העתידה להתרחש בשנת 2022.
- במהלך שנת 2020 גייסה החברה במסגרת הנפקת מניות סך של כ- 147.7 מיליון דולר.
- במהלך שנת 2020 שחררה החברה עודפי קופות פיצויים בסך של כ- 97 מיליון דולר.
- במהלך שנת 2021 גייסה החברה כ- 77 מיליון דולר בתמורה להקצאת כתבי אופציה.
- החברה חתמה על הסכמי סיוע והלוואות מהמדינה ובעלת השליטה בסכום מצטבר של כ- 360 מיליון דולר.
- החברה ביצעה דחייה של תשלומי חכירות והלוואות במהלך התקופה בסך של כ- 96 מיליון דולר.

[1] על פי תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 15 "הכנסות מחוזים עם לקוחות", סכום ההכנסה שיוכר 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 ראו ביאור 13.א לדוחות הכספיים השנתיים.

**ביאור 1 - כללי (המשך)**

**ב. התמודדות החברה עם השפעות מגיפת הקורונה (המשך)**

בהתאם לאמור, להלן פירוט בדבר הפעולות לעיל ופעולות נוספות שביצעה החברה בתקופה זו:

**(1)** החברה חתמה על הסכמי התייעלות עם נציגות העובדים וההסתדרות במסגרתם השלימה את תהליך ההיפרדות מעובדיה בו הסתיימה העסקתם של כ- 1,900 עובדים. עם החתימה על הסכם המימון עם המדינה כמפורט בביאור 1.ב.(5) ולאור החתימה על הסכם קיבוצי מיוחד עם עובדי החברה כמתואר להלן, נכנסו הסכמי ההתייעלות כאמור לתוקף בחודש מאי 2021. יצוין, כי ביום 6 באפריל 2021, חתמו החברה והסתדרות העובדים הכללית החדשה על הסכם קיבוצי מיוחד ביחס לכלל הסכמי ההבראה. בהתאם להסכם הקיבוצי המיוחד כאמור, כלל הסכמי ההבראה נכנסו לתוקף בד בבד עם כניסת הסכם המימון עם המדינה לתוקף כמפורט להלן, ללא דרישה להליכים נוספים בין הצדדים.

בנוסף, במסגרת מהלך התייעלות נוסף, בחודש אוקטובר 2021, אישר דירקטוריון החברה את ההסכמים הקיבוציים עליהם חתמה החברה עם הסתדרות העובדים הכללית החדשה, ועד תחזוקה והנדסה וועד מנהלי שעניינם הסדרת תכנית נוספת למתן פיצויים מוגדלים או קצבה חודשית, לעובדים קבועים בחברה אשר יבחרו לפרוש מרצון, בהתאם לתנאים הקבועים בהסכמים ובדומה לתנאים בהסכם שנחתם באפריל 2021 כאמור לעיל, ראו גם ביאור 20.ה להלן.

**(2)** עם תחילת משבר הקורונה הוציאה החברה החל מחודש מרץ 2020 את מרביתם המכריע של עובדי החברה וחברות הבנות שלה לחופשה ללא תשלום, אשר הוארכה עד ליום 2 בינואר 2022. בנוסף, עם פרוץ המשבר ביצעה החברה צמצום היקפי משרה של מנהלים, הפחתות שכר לנושאי משרה בחברה, עצירת קליטה של עובדים חדשים ופיטורי עובדים חדשים שהיו בהליך הכשרה.

**(3)** דחייה של תשלומי חכירה והתאמת יציאות המזומנים בגין חלק מהחכירות להיקף הפעילות, לפרטים ראו ביאור 11 להלן. בנוסף, דחייה בתשלומי הלוואות כמפורט בביאור 14 להלן.

**(4)** החברה שחררה את עודפי קופות הפיצויים המרכזיות במהלך שנת 2020, אשר נפתחו כחלק מהליך הפרטת החברה.

**(5)** לעניין הלוואות מגופים פיננסיים שנטלה החברה בסך כולל של כ-45 מיליון דולר, ראו ביאור 14 להלן.

**(6)** מתחילת המשבר כמתואר לעיל בצעה החברה התאמות בצי המטוסים בהתאם להיקף הפעילות, בין היתר על ידי ביטול הסכם חכירה של שניי מטוסים מדגם 737-800 אשר היו צפויים להכנס לצי, הוצאה משירות של שני מטוסים מדגם 777, הסבת מטוסי שירות למטוסי מטען מדגם 777 והכנסה לשימור עמוק של מספר מטוסים אשר צפויים לחזור לפעילות במהלך שנת 2022.

במקביל לפעולות הפיננסיות המתוארות לעיל החברה ביצעה פעולות נוספות בתחום גיוסי ההון והסכמי סיוע עם המדינה ובעלת השליטה כמפורט להלן.

**<u>פעולות נוספות בתחום גיוסי ההון והסכמי סיוע עם המדינה:</u>**

**(1) 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 שתהיינה מעת לעת), אגרות חוב הניתנות להמרה למניות החברה (לרבות בדרך של הרחבת סדרה קיימת של אגרות חוב הניתנות להמרה של מניות החברה, כפי שתהיינה מעת לעת), כתבי אופציה הניתנים למימוש למניות החברה, כתבי אופציה הניתנים למימוש לאגרות חוב שאינן ניתנות להמרה ולאגרות החוב הניתנות להמרה למניות החברה וניירות ערך מסחריים ("**תשקיף המדף**").

**ביאור 1 - כללי (המשך)**

**ב. התמודדות החברה עם השפעות מגיפת הקורונה (המשך)**

**(2) 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 המכרז 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. בעקבות הנפקת המניות חלו חילופי בעלי שליטה בחברה, לפרטים ראו ביאור 22 להלן.

**(3) הנפקת אופציות**

ביום 14 בפברואר 2021, 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 המכרז 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 נזקפו (בניכוי עלויות הנפקה) להון העצמי של החברה ברבעון הראשון לשנת 2021. לעניין תנאי האופציות, השפעתן הפוטנציאלית על מספר המניות, הרווח למניה ומימוש האופציות במהלך תקופת הדוח, ראו ביאור 18 להלן.

**(4) איחוד הון**

בחודש אוקטובר 2021, ביצעה החברה איחוד להון המניות הרגילות ביחס של 1 ל- 8, ולאחריו הפחתת הערך הנקוב של המניות הרגילות ל - 1 ש"ח ע.נ, כך שכמות המניות לפני ביצוע האיחוד היתה 1,350,422,665 מניות, ולאחר האיחוד כמות המניות הינה 168,802,833 מניות. בעקבות ביצוע איחוד ההון התאימה החברה, גם למפרע, את נתוני ההפסד הבסיסי למניה.

**(5) מתווה חלופי - מימון המדינה על ידי תשלום מראש עבור הטסת כח אדם במערך אבטחת התעופה**

ביום 18 במרץ 2021, חתמו החברה וחברת הבת סאן דור על הסכם עם מדינת ישראל ("ההסכם") בסך של 210 מיליון דולר, אשר הותנה במספר תנאים שהתקיימו בהדרגה עד ליום 9 במאי 2021, ובמועד זה נכנס ההסכם לתוקף ובסמוך למועד זה התקבלו הכספים בחברה. להלן עיקרי תנאי ההסכם:

(א) מתוך הסכום האמור, סך של 118 מיליון ש"ח שולם לנאמן שמונה על ידי החברה לצורך עמידת החברה במחויבותה לגבי פיצויי פיטורים ותשלומי פנסיה שמגיעים לעובדי החברה שפוטרו בהתאם להסכמים הקיבוציים שנחתמו עם העובדים.

(ב) החברה וסאן דור מחויבות 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 מחויבת לקיים, בין היתר, את ההוראות המפורטות להלן, שאי עמידה במי מהן תחשב כהפרה יסודית של ההסכם: (1) ביצוע הנפקת הון מניות, אופציות או תמהיל של השניים עד ליום 31 ביולי 2021 בהיקף של לפחות 105 מיליון דולר, כאשר בעלת השליטה בחברה התחייבה להזמין בהנפקה מניות, אופציות או תמהיל של השניים בהיקף של לפחות 43 מיליון דולר (לעניין עדכון התחייבות בעל השליטה ולעניין דחיית מועד ההנפקה ראו ביאור 1.ב.(6) להלן); (2) יישום תכנית התייעלות להפחתת הוצאות החברה בשנים 2021 ועד 2025 (כולל) בהשוואה

**ביאור 1 - כללי (המשך)**

**ב. התמודדות החברה עם השפעות מגיפת הקורונה (המשך)**

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 בעלת השליטה 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 מידי 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 מידי ויהווה חוב של החברה כלפי המדינה.

ראו ביאור 13.א להלן בדבר המדיניות החשבונאית של החברה לגבי הסכם המימון.

לאור השינויים בסביבה העסקית והשפעות זן הדלתא של נגיף הקורונה, פנתה החברה למשרד האוצר בבקשה לדחיית מועד ההנפקה וניהלה מגעים עם משרד האוצר על תנאי הדחייה כאמור, וכן, בבקשה לסיוע מהמדינה בגין ההשלכות השליליות מהחלטות הממשלה ביחס לענף התעופה לישראל וממנה וזאת כמפורט בביאור 1.ב (6) להלן.

**(6) הסכם לקבלת סיוע נוסף מהמדינה ומבעלת השליטה ("הסכם נובמבר")**

ביום 22 בנובמבר 2021, חתמה החברה על הסכם לקבלת סיוע נוסף ("הסכם נובמבר") עם ממשלת ישראל בשם מדינת ישראל ("המדינה") ועם כנפי נשרים תעופה בע"מ ("בעלת השליטה"), וכנגזרת ממנו חתמה החברה עם בעלת השליטה על הסכם העמדת הלוואות על ידי בעלת השליטה לחברה כמפורט להלן:

(א) בעלת השליטה מתחייבת להעמיד לחברה הלוואות בעלים, נחותות ונדחות לכל התחייבות אחרת של החברה, ללא ריבית וללא בטחונות, בסכום כולל שלא יפחת מסך של 63 מיליון דולר ("הלוואות בעלת השליטה"), כדלקמן:
(1) עד ליום 25 בנובמבר 2021 סך של 25 מיליון דולר ("הלוואת הבעלים הראשונה");
(2) עד ליום 30 בנובמבר 2021 סך של 18 מיליון דולר ("הלוואת הבעלים השנייה");
(3) עד ליום 30 בנובמבר 2021 סך של 7 מיליון דולר ("הלוואת הבעלים השלישית");
(4) עד ליום 6 בפברואר 2022 ולאחר אישור אסיפת בעלי המניות סך של 13 מיליון דולר ("הלוואת הבעלים הרביעית").
בעלת השליטה תהיה רשאית בכל עת, ובכפוף לכל דין, להמיר את הלוואות בעלת השליטה, כולן או חלקן, להון.

(ב) לעניין התחייבות החברה לבצע הנפקה כמפורט בביאור 1.ב(5) לעיל, החברה מתחייבת לגייס הון, בדרך של הנפקת מניות או אופציות בסכום שלא יפחת מ-105 מיליון דולר (לפני תשלום עמלות והוצאות הקשורות בהנפקה המקובלות בתנאי שוק) ("סכום ההנפקה") וזאת לא יאוחר מיום 19 בספטמבר 2022, בפעימה אחת או במספר פעימות; למען הסר ספק, מחויבות החברה תושלם אך ורק לאחר שסכום ההנפקה (בניכוי עמלות והוצאות הקשורות בהנפקה המקובלות בתנאי שוק) יתקבל בקופת החברה; יראו את הלוואת הבעלים הראשונה והלוואת הבעלים השנייה, בסך של 43 מיליון דולר, לאחר שהועמדו בפועל, כביצוע מחויבות בעלת השליטה לעניין ההזמנה בהנפקה וכחלק מסכום ההנפקה. יובהר כי סכומי הלוואת הבעלים השלישית, הלוואת הבעלים הרביעית והלוואת הבעלים האופציונלית (כהגדרתה להלן), וכן מימוש אופציות שהונפקו עד ליום 31 באוקטובר 2021, לא ייחשבו כחלק מסכום ההנפקה.

(ג) ככל שהחברה תבקש להנפיק מניות או אופציות לצד שלישי כנגד חוב, שלא במסגרת של הצעה לציבור, אשר החוב לצד השלישי עולה על 1 מיליון דולר, למעט הנפקה לבעלת השליטה, היא תוכל לעשות זאת, ולעניין ההנפקה וחובת גיוס סכום ההנפקה, הדבר ייחשב כחלק מסכום ההנפקה עד לסכום מצטבר של 30 מיליון דולר בלבד.

**ביאור 1 - כללי (המשך)**

**ב. התמודדות החברה עם השפעות מגיפת הקורונה (המשך)**

(ד) רק לאחר שהחברה תגייס בהנפקה סכום העולה על 62 מיליון דולר, היא תהא רשאית לפרוע את הלוואת הבעלים הראשונה והלוואת הבעלים השנייה, כך שכל סכום שגויס מעבר לסכום הנ"ל יוכל לשמש לפירעון הלוואת הבעלים הראשונה והלוואת הבעלים השנייה. למען הסר ספק, הלוואות בעלת השליטה, או כל חלק מהן, גם אם הפכו להון, לא יבואו בחשבון 62 מיליון דולר האמורים. ככל והסכום שיגויס בהנפקה יגויס מצדדים שלישיים, ולא מבעלת השליטה, ויעלה כאמור על הסכום הנ"ל, אזי פירעון הלוואת הבעלים הראשונה והלוואת הבעלים השנייה יהיה כפוף לאמור בסעיף (יא) להלן. מבלי לגרוע מהתחייבות החברה כאמור בסעיף (ב) לעיל, החברה תהא רשאית לגייס הון בהנפקות גם לאחר ה- 19 בספטמבר 2022 ("ההנפקות הנוספות"), וסכומים שיגויסו מבעלת השליטה במסגרת ההנפקות הנוספות, יוכלו לשמש את החברה לפירעון הלוואת הבעלים הראשונה והלוואת הבעלים השנייה. יובהר כי הלוואת הבעלים השלישית, הלוואת הבעלים הרביעית והלוואת הבעלים האופציונלית (כהגדרתה להלן), לא ייחשבו כחלק מסכומי ההנפקות הנוספות.

(ה) החברה תהיה רשאית לפרוע את הלוואת הבעלים השלישית ואת הלוואת הבעלים הרביעית החל מיום 31 לדצמבר 2025 ובלבד שכל אגרות החוב (כהגדרתן להלן) למדינה נפרעו או הומרו למניות קודם לכן.

(ו) לאחר שיועמדו לחברה הלוואת הבעלים הראשונה, הלוואת הבעלים השנייה והלוואת הבעלים השלישית, תעביר המדינה לחברה סכום של 7 מיליון דולר. כמו כן, לאחר ובכפוף לאישור האסיפה בתאריך 6 בפברואר 2022 ("אישור האסיפה"), תעביר המדינה לחברה סכום נוסף של 23 מיליון דולר, וזאת כנגד הקצאת אגרות חוב על ידי החברה לתקופה של 3 שנים ("אגרות החוב"). בתום 3 השנים ממועד העמדת הסכומים המפורטים לעיל על ידי המדינה, תהא החברה רשאית לפרוע את אגרות החוב או להמירן (כולן או חלקן) למניות החברה, לפי שער המניה הממוצע ב- 30 הימים שקדמו לתום התקופה האמורה, בהפחתת 7.5% מהשער הממוצע הנ"ל.

(ז) לאחר ובכפוף לאישור האסיפה יעביר בעל השליטה הלוואה בסך של 5 מיליון דולר ובנוסף לאחר שיועמדו לחברה הלוואת הבעלים הראשונה והלוואת הבעלים השנייה ועד ליום 30 ביוני 2022 ("תקופת האופציה"), תעמוד לחברה האפשרות לדרוש מבעלת השליטה להעמיד לחברה הלוואת בעלים נוספת, בתקופת האופציה, בסכום נוסף של עד 5 מיליון דולר ארה"ב והיא תיחשב כהלוואות בעלת השליטה. מועד פירעונן יהיה החל מיום 31 לדצמבר 2025 ובלבד שכל אגרות החוב נפרעו או הומרו למניות החברה קודם לכן. בעלת השליטה תהיה רשאית בכל עת, ובכפוף לכל דין, להמיר את הלוואות הבעלים, כולה או חלקה, להון.

(ח) סך הסכומים שהמדינה תעביר לחברה בהתאם להסכם נובמבר, לא יעלה על 30 מיליון דולר בסך הכל.

(ט) החזקת המניות הכוללת של המדינה בחברה לא תעלה על 24%, והחברה לא תהיה רשאית להמיר את אגרות החוב למניות באופן ששיעור ההחזקה הכולל של המדינה יעלה על השיעור האמור, וכל סכום שלא ניתן להמרה כאמור בסעיף זה ייפרע לא יאוחר משלוש שנים מיום העמדתו. אולם, ככל שבמועד המרת אגרות החוב של המדינה למניות, דהיינו: בתום תקופת 3 השנים הרלוונטית לאותן אגרות החוב של המדינה כאמור בהסכם זה ובהסכם 2022 להלן, תביא ההמרה לכך שהחזקות המדינה יעלו על 24% מהון המניות של החברה, יומרו אגרות החוב של המדינה בהיקף שיביא את המדינה להחזקה של 24% מהון מניות החברה בלבד, והמועד האחרון לפירעון יתרת אגרות החוב שלא הומרו כאמור, יידחה בתקופה של שנה אחת נוספת ("תקופת ההארכה") ובלבד ש: (א) תקופת ההארכה לא תחול על אגרות חוב שהונפקו למדינה לפני יום 16 בינואר 2022; ו-(ב) בכל מקרה שבו מכרה המדינה את החזקותיה בחברה, כולן או חלקן, במהלך תקופת ההארכה, תמיר החברה בסמוך לאותו מועד, אגרות חוב נוספות של המדינה למניות בהיקף אשר יעלה את היקף ההחזקות של המדינה להיקף שהיה טרם לאותה מכירת המניות, או תיפרע באותו מועד אגרות חוב בסכום השווה לשווי המניות שמכרה המדינה במועד המכירה, כפוף לשער ההמרה הרלבנטי כאמור בסעיף (ו) לעיל.
ככל שתהיה מניעה להקצות מניות למדינה מכל סיבה שהיא בתום התקופה המקורית או במהלך תקופת ההארכה, אגרות החוב יפרעו למדינה במועד הפירעון שנקוב בהן, או במועד שבו התבררה המניעה, ככל שהמניעה אירעה במהלך תקופת ההארכה, לפי העניין.

(י) בכל מקרה, מחיר ההמרה של איזו מאגרות החוב של המדינה (מכוח הסכם נובמבר 2021 והסכם 2022 להלן), לא יפחת מסך של 30 אגרות למניה. במקרה בו יפחת מחיר ההמרה מהסכום האמור, תבצע החברה איחוד הון באופן שבעקבותיו יעלה מחיר ההמרה מעל הסכום האמור.

# אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
## ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

**ביאור 1 - כללי (המשך)**

**ב. התמודדות החברה עם השפעות מגיפת הקורונה (המשך)**

(יא) יצוין, כי בהסכם נקבע מנגנון פירעון מוקדם למקרה בו החברה תגייס בפועל, במסגרת ההנפקה או לאחריה, סכום העולה על סכום ההנפקה ("ההון הנוסף"), בדרך של הנפקת מניות או אופציות, ומבלי להתחשב בסכומים שיגויסו תחת הלוואת הבעלים השלישית, הלוואת הבעלים הרביעית והלוואת הבעלים האופציונלית, כך ששליש מההון הנוסף ישמש לפירעון הלוואת הבעלים השלישית, הלוואת הבעלים הרביעית והלוואת הבעלים האופציונלית ושליש ישמש לפירעון אגרות החוב. ככל וסכום כלשהו מתוך אגרות החוב יומר למניות החברה, לא ניתן יהיה לפרוע בפירעון מוקדם לבעלת השליטה ולמדינה סכום כלשהו, וככל ומלוא הסכום של אגרות החוב ייפרע למדינה, אזי חצי מההון הנוסף (ולא שליש) ישמש לפירעון הלוואת הבעלים השלישית, הלוואת הבעלים הרביעית והלוואת הבעלים האופציונלית.

(יב) החברה תפנה לבנקים ולמחכירים לביצוע דחיות תשלומי קרן של שנת 2022.

(יג) בהתאם לתנאי ההסכם, קיבל דירקטוריון החברה את ההחלטות הבאות: (א) ביצוע גיוס, עד ליום 31 בינואר 2022 (יצוין כי מועד זה הוארך במסגרת הסכם 2022 עד ליום 28 בפברואר 2022), של סכום שלא יפחת מ-100 מיליון דולר (נטו) כנגד מועדון הנוסע המתמיד, כאשר ככל שגיוס הסכום האמור יהיה בדרך של הלוואה, החברה לא תחל בפירעון ההלוואה לפני 1 בינואר 2023; (ב) כוונת החברה למכור חלק משמעותי ממועדון הנוסע המתמיד. ביום 28 בפברואר 2022, אישר משרד האוצר בשם מדינת ישראל את דחיית מועד הגיוס ליום 14 במרץ 2022, כאשר עד למועד זה, נדרש דירקטוריון החברה לאשר את אופן הגיוס, כאשר בכוונת המדינה והחברה לחתום על תיקון להסכם 2022 (הסכם 2022 מפורט להלן), ובמסגרת התיקון האמור תוארך התקופה להשלמת הגיוס (להלן: "תיקון ההסכם עם המדינה").
(יד) לא עמדה החברה באחד מסעיפי ההסכם, יראו בכך הפרה יסודית וכל סכום שהעמידה המדינה בהתאם להסכם יעמוד לפירעון מיידי בתוספת הפרשי הצמדה למדד וריבית שנתית של 5%.

כאמור לעיל, בד בבד עם חתימת ההסכם, חתמה החברה עם בעלת השליטה על הסכם נוסף, המסדיר את תנאי הלוואות בעלת השליטה בהתאם להסכם, וקובע את מועד פירעונן כדלקמן:

1. החברה תפרע את הלוואת הבעלים השלישית ואת הלוואת הבעלים הרביעית בתשלום אחד, ביום 31 בדצמבר 2025, ובלבד שלא יהיה בפירעון כאמור כדי להפר את הוראות ההסכם ותנאיו, ובכלל זה שכל אגרות החוב שהוקצו למדינה מכוח ההסכם, נפרעו או הומרו למניות החברה, קודם לכן.

2. החברה תפרע את הלוואת הבעלים הראשונה ואת הלוואת הבעלים השנייה, בתשלום אחד או במספר תשלומים, במועד/ים המוקדם/ים ביותר האפשרי/ים על פי הוראות ההסכם, ובכלל זה הוראות סעיף (ד) לעיל.

3. הועמדה הלוואת הבעלים האופציונלית, החברה תפרע אותה בתשלום אחד ביום 31 בדצמבר 2025, ובלבד שלא יהיה בפירעון כאמור כדי להפר את הוראות ההסכם ותנאיו, ובכלל זה שכל אגרות החוב שהוקצו למדינה מכוח ההסכם, נפרעו או הומרו למניות החברה, קודם לכן.

4. היה בפירעון כאמור לעיל כדי להפר את הוראות ההסכם ותנאיו, אך ניתן היה לפרוע חלק מהלוואות בעלת השליטה והלוואת הבעלים האופציונלית ללא הפרה כאמור, תפרע החברה את הסכום המרבי מתוך הלוואות בעלת השליטה והלוואת הבעלים האופציונלית במועד האמור, שניתן לפרעו מבלי להפר את הוראות ההסכם ותנאיו. החלק שלא נפרע כאמור וכל חלק ממנו, ייפרע על ידי החברה במועד המוקדם ביותר שיתאפשר לפרעו מבלי להפר את הוראות ההסכם ותנאיו.

5. בעלת השליטה רשאית, אך לא חייבת, לקבוע מועדי פירעון מאוחרים לאלה האמורים לעיל, בהודעה בכתב לחברה.

6. פירעון הלוואות בעלת השליטה והלוואת הבעלים האופציונלית, או כל חלק מהן, כפוף להמרה של הלוואות בעלת השליטה והלוואת הבעלים האופציונלית או כל חלק מהן להון, כאמור בהסכם, על פיו רשאית בעלת השליטה בכל עת, ובכפוף לכל דין, להמיר את הלוואות בעלת השליטה והלוואת הבעלים האופציונלית או כל חלק מהן להון.

7. החברה תהיה רשאית לפרוע את הלוואות בעלת השליטה והלוואת הבעלים האופציונלית בפירעון מוקדם, בהתאם לשיקול דעתה הבלעדי, ובלבד שלא יהיה בכך בכדי להפר את הוראות ההסכם ותנאיו או את הוראות הדין. החברה לא תישא בכל "עמלת פירעון מוקדם" או עמלה דומה או עלות כלשהי בגין הפירעון המוקדם של הלוואות בעלת השליטה והלוואת הבעלים האופציונלית.

יובהר כי האמור בהסכם נובמבר מגלם את ההסכמות בין המדינה לחברה שנידונו במסגרת המו"מ בין הצדדים.

**ביאור 1 - כללי (המשך)**

**ב. התמודדות החברה עם השפעות מגיפת הקורונה (המשך)**

ראו ביאור 14.ז ו-14.ח בדבר המדיניות החשבונאית של החברה לגבי ההלוואות שהתקבלו מבעלת השליטה ואגרות החוב למדינה.

בנוסף לאמור לעיל, ביום 23 בינואר 2022, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, חתמה החברה על הסכם לקבלת סיוע נוסף ("הסכם 2022") עם ממשלת ישראל בשם מדינת ישראל ("המדינה") ועם כנפי נשרים תעופה בע"מ ("בעלת השליטה"), וכנגזרת ממנו חתמה החברה עם בעלת השליטה על הסכם נוסף להעמדת הלוואות על ידי בעלת השליטה לחברה ("הסכם הלוואות הבעלים") זאת בשל השפעות זן האומיקרון של נגיף הקורונה, להלן פרטי ההסכם:

**(7) הסכם לקבלת סיוע נוסף מהמדינה ומבעלת השליטה ("הסכם 2022")**

הסכם 2022 כולל, בין היתר, תיקונים של הסכם הסיוע שנחתם בין החברה, המדינה ובעלת השליטה ביום 22 בנובמבר 2021 ("הסכם נובמבר") כפי שדווח ביום 22 בנובמבר 2021, העמדת סיוע נוסף על ידי המדינה ובעלת השליטה בדרך של מתן הלוואות והקדמת תשלומים בעד צריכת דלק. עיקרי תנאיו של הסכם 2022 הינם כדלקמן:

(א) תיקון הסכם נובמבר.

(ב) העמדת סיוע נוסף על ידי המדינה ובעלת השליטה בדרך של מתן הלוואות נוספות.

(ג) בהסכם 2022 נקבע כי בסמוך לאחר אישור האסיפה שתיערך בתאריך 6 בפברואר 2022, יועמדו לחברה הלוואות בסכום נוסף של 5 מיליון דולר, על ידי בעלת השליטה או צד ג'. במקרה בו יועמד הסכום האמור, כולו או חלקו, על ידי צד ג', הוא יועמד ללא ריבית וללא בטוחות, ויפרע רק לאחר שכל אגרות החוב למדינה נפרעו או הומרו למניות קודם לכן, או לחלופין יומר למניות החברה.

בהתאם לכך, חתמה החברה עם עמותת תנופה לצמיחה, מייסודה של ההסתדרות העובדים הכללית החדשה ("העמותה"), על הסכם להעמדת הלוואה לחברה בסך של 10 מיליון ש"ח, עד ליום 30.6.2026, וזאת כנגד הקצאת אגרת חוב הניתנת להמרה למניות החברה, על פי החלטת העמותה, כאשר יתר התנאים של אגרת החוב שיוקצו לעמותה דומים לתנאי אגרות החוב של המדינה. במקרה בו החברה תפרע את הלוואות בעלת השליטה לפי הסכם 2022 והסכם נובמבר או כל הלוואה אחרת שניתנה לחברה על ידי בעלת השליטה, באותו מועד תפרע החברה גם את ההלוואה שהעמידה מהעמותה.
יתרת הסכום (כ-2 מיליון דולר) יועמד על ידי בעלת השליטה כהלוואת בעלים, בתנאים דומים לתנאי הלוואות בעלי השליטה שהועמדו בהסכם נובמבר, לרבות לעניין מועדי הפירעון וזכות ההמרה להון (בכפוף לכל דין).

(ד) בסמוך לאחר העמדת ההלוואות האמורות בסעיף (ג) לעיל וקבלת אישור האסיפה הכללית, תעביר המדינה לחברה סכום של 20 מיליון דולר, וזאת כנגד הקצאת אגרת חוב דולרית המירה למניות החברה, לתקופה של 3 שנים. פירעונה או המרתה (כולה או חלקה) של אגרת החוב הנ"ל יהיה בהתאם למנגנון הקבוע בסעיפים (ט) ו- (י) בהסכם נובמבר לעיל.

(ה) עד 10 ימי עסקים לאחר אישור האסיפה הכללית, תעמוד לחברה האפשרות לדרוש כי בעלת השליטה תעמיד לחברה הלוואת בעלים נוספת בסכום של עד 5 מיליון דולר ("סכום האופציה השנייה"). סכום האופציה השנייה שהועמד בפועל יהיה בתנאים דומים לתנאי הלוואות בעלי השליטה שהועמדו בהסכם נובמבר לעיל, לרבות לעניין מועדי הפירעון וזכות ההמרה להון (בכפוף לכל דין).
בסמוך לאחר קבלת סכום האופציה השנייה, תעביר המדינה לחברה סכום זהה כנגד הקצאת אגרת חוב המירה למניות החברה. פירעונה או המרתה (כולה או חלקה) של אגרת החוב הנ"ל יהיה בהתאם למנגנון הקבוע בסעיפים (ט) ו- (י) בהסכם נובמבר לעיל.

(ו) הקדמת התשלום והארכת התקופה בגינה ישולם התשלום בעד צריכת הדלק הנוספת ובעד פעילות תחזוקה שוטפת דרג א' כמפורט להלן.

(ז) המדינה תעביר לחברה בסמוך לאחר קבלת הסכומים המפורטים בסעיפים (ג) להסכם זה ו-(א)(4) להסכם נובמבר לעיל, סכום של 12 מיליון דולר, המהווה תשלום בעד צריכת הדלק הנוספת ובעד פעילות תחזוקה שוטפת דרג א', בקשר עם מערכת להגנת תעופה אזרחית המותקנת על מטוסי החברה לפי הסכם בין המדינה לחברה מיום 30 בספטמבר 2014 ("הסכם המערכת"), והכל בתקופה שמיום 1 בינואר 2022 ועד ליום 31 בדצמבר 2041 ("תקופת 20 השנים").

**ביאור 1 - כללי (המשך)**

**ב. התמודדות החברה עם השפעות מגיפת הקורונה (המשך)**

על אף האמור בסעיפים (ג) להסכם זה ו-(א)(4) להסכם נובמבר לעיל, בעלת השליטה תעמיד את הסכומים הנזכרים בסעיפים הנ"ל לפני אישור האסיפה הכללית, אם תודיע החברה בכתב למדינה ולבעלת השליטה כי הסכומים הנ"ל, נדרשים לחברה באופן מיידי. מובהר כי אם תימסר הודעה כאמור, המדינה תעמיד לחברה את הסכום האמור לעיל (12 מיליון דולר) בסמוך לאחר העמדת הסכומים המפורטים בסעיפים (ג) להסכם זה ו-(א)(4) להסכם נובמבר לעיל.

(ח) עם קבלת הסכום הנ"ל, לא תהיינה לחברה, לסאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ (חברת בת של החברה) ולבעלת השליטה, כל טענה ותביעה כלפי המדינה בעד צריכת הדלק הנוספת ובעד פעילות תחזוקה שוטפת דרג א' בתקופת 20 השנים.

(ט) במקרה בו החברה לא תעמוד בהוראות הסכם המערכת בשל מעשה או מחדל בשליטתה ("ההפרה"), תשיב החברה למדינה את ההוצאות שהוציאה המדינה בהתאם להסכם 2022 בעד צריכת הדלק הנוספת ובעד פעילות תחזוקה שוטפת דרג א', בסכומים המפורטים בנספח להסכם 2022, בהתאם לשנת הכספים ,במהלכה ארעה ההפרה.

(י) במקרה בו במהלך תקופת 20 השנים תכנס החברה להליך חדלות פירעון כלשהוא, יעמוד הסכום המפורט בנספח להסכם 2022, לפי השנה הקלנדרית בה נכנסה החברה להליך כאמור, והמתייחס לתקופה שלאחר מועד חדלות הפירעון, לפירעון מיידי ויהיה חוב של החברה למדינה.

(יא) במסגרת הסכם 2022 הבהירה המדינה כי אין לה חובה לשאת בעלות כלשהי בעניין התקנת המערכת, ובכלל כך עלות צריכת הדלק הנוספת ועלות פעילות תחזוקה שוטפת דרג א', לגבי התקופה שמעבר לתקופת 20 השנים, והחברה הצהירה כי ידוע לה שאין כל חובה או התחייבות של המדינה, לשאת בעלות כלשהי לתקופה שלאחר יום 31 בדצמבר 2041.

בישיבות של ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה שהתקיימו ביום 16 בינואר 2022 וביום 17 בינואר 2022, בהתאמה, אישרו ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה את הסכם 2022 ואת קבלת הלוואות הבעלים וקבעו כי הן עסקאות שאין בהן אלא כדי לזכות את החברה, והכל בהתאם לתקנה 1(2) לתקנות החברות (הקלות בעסקאות בעלי ענין), התש"ס-2000 ("תקנות ההקלות"). תמצית נימוקי ועדת הביקורת והדירקטוריון:

(א) החברה נדרשת לאשר את הסכם 2022 וקבלת הלוואות הבעלים מבעלת השליטה על מנת להבטיח את המשך קיומה.

(ב) הלוואות הבעלים נועדו לצורך פעילותה השוטפת של החברה, באמצעותם תוכל החברה לפרוע הלוואות והתחייבויות לצדדים שלישיים.

(ג) הסכם 2022 הינו לטובת החברה כאשר בשים לב למצבה הכספי של החברה, לא היה באפשרותה לקבל סיוע ו/או הלוואות בתנאים דומים או עדיפים מגורמים פיננסיים או אחרים, ולפיכך מתקיימות נסיבות אשר בעטיין אין מקום לניהול הליך תחרותי.

(ד) העמדת הלוואות הבעלים מטעם בעלת השליטה, כמפורט בהסכם 2022 ובהסכם הלוואות הבעלים, ניתנות ללא תמורה מצד החברה.

(ה) הלוואות הבעלים מטעם בעלת השליטה, כמפורט בהסכם 2022 והסכם הלוואות הבעלים, אינן נושאות ריבית או הצמדה כלשהי ואינן מובטחות בביטחונות כלשהם, ובהתאם עומדות בעקרונות שהתווה סגל רשות ניירות ערך במסגרת החלטה 101-7 מחודש יוני 2005 (הלוואות מבעלת השליטה לחברה כעסקה מזכה לפי תקנה 1(2) לתקנות ההקלות).

(ו) הסכם 2022 והסכם הלוואות הבעלים הינם לטובת החברה ואין בהם אלא כדי לזכות את החברה.

(ז) אין בהלוואות הבעלים משום חלוקה לעניין הוראות סעיף 275(ד)(1) לחוק החברות, התשנ"ט-1999.

**ביאור 1 - כללי (המשך)**

**ב. התמודדות החברה עם השפעות מגיפת הקורונה (המשך)**

לסיכום, להלן ריכוז סכומי ההלוואות והמימון שהתקבלו והצפויים להתקבל בהתאם להסכם נובמבר 2021 והסכם 2022 כמפורט לעיל בחלוקה לגורמים הרלוונטיים (ראו להלן לעניין דחייה של חלק מהסכומים):

| מועד קבלה | גוף מממן | סכום באלפי דולר |
|---|---|---|
| נובמבר 2021 | בעלת השליטה | 50,000 |
| נובמבר 2021 | מדינה | 7,000 |
| פברואר 2022 | בעלת השליטה | 25,000 |
| פברואר 2022 | מדינה | 55,000 |
| פברואר 2022 | הסתדרות | 3,000 |
| יוני 2022 | בעלת השליטה | 5,000 |
| יוני 2022 | מדינה | 5,000 |
| | | **150,000** |

נכון למועד פרסום הדוחות הכספיים, התקבל מבעלת השליטה סך של כ – 70 מיליון דולר, מהמדינה סך של כ- 57 מיליון דולר וכ – 3 מיליון דולר מההסתדרות כמפורט ועל פי המועדים המצוינים בטבלה לעיל. יצויין כי ככל שייחתם התיקון להסכם עם המדינה, אזי בהתאם להסכמות בעל פה בין החברה למדינה, עתידה להיות מוארכת האופציה השניה לקבלת סך של עד 5 מיליון דולר, מהמדינה ומבעלת השליטה, עד ליום 30 ביוני 2022. כמו כן, בחודש נובמבר 2021, הקדימה המדינה השתתפות בהוצאות האבטחה בסך של כ- 20 מיליון דולר ולאחר מועד הדוח על המצב הכספי העבירה 20 מיליון דולר נוספים, לפרטים ראו באור 20.ב להלן.

**(8) פעולות פיננסיות נוספות:**

- בכוונת החברה לבצע פעולות תפעוליות ופיננסיות נוספות להפחתה בהוצאות החברה ולשיפור תזרים המזומנים שלה לצורך העמדת מקורות מימון נוספים וזאת על מנת לגשר על פערי התזרים הצפויים לה במהלך שנת 2022. במסגרת זו פועלת החברה למינוף והצפת הערך של מועדון הנוסע המתמיד בדרך של גיוס חוב כנגד נכסי המועדון, בין היתר מכרטיס האשראי והמותג "פלייקארד". בהמשך, מתכננת החברה הכנסת שותף אסטרטגי לפיתוח עיסקי המועדון, בין היתר בדרך של גיוס הון. בכוונת החברה לפרוע את החוב כנגד נכסי המועדון, או את חלקו, מגיוס ההון כאמור. לצורך כך ובהתאם להחלטת הדירקטוריון מיום 17 בינואר 2022, פעילות מועדון הנוסע המתמיד, לרבות נכסיו, נמכרה לחברה בת אשר הוקמה על ידי החברה (כנגד הקצאת מניות), בבעלות מלאה, הכל בהתאם לצרכי פעילות המועדון והחברה, לרבות פיתוח עסקי המועדון וגיוס משקיעים.

- כאמור בביאור 1.ב לעיל בכוונת החברה לבצע גיוסי הון בהיקף של עד 105 מיליון דולר אשר בחלקם עשויים לשמש לפירעון הלוואות הבעלים בדרך של הנפקת מניות או אופציות עד לחודש ספטמבר 2022.

- כמו כן, מקיימת החברה מו"מ עם מלווים ונושים (creditors) לפריסת תשלומי חובות העבר, דחייה וקבלת ויתורים (waivers) עבור תשלומים שוטפים המתוכננים לשנת 2022 לתקופות מאוחרות יותר. ראו גם ביאור 14 להלן.

**ביאור 1 - כללי (המשך)**

**ב. התמודדות החברה עם השפעות מגיפת הקורונה (המשך)**

**(9) סיכום**

על אף קבלת מימון המדינה על ידי תשלום מראש עבור הטסת כח אדם במערך אבטחת התעופה וקבלת הסיוע הנוסף מהמדינה ומבעלת השליטה כמפורט לעיל, היות ויכולת החברה לעמוד בכל התחייבויותיה הפיננסיות תלויה, בין היתר, בקיומם של אירועים שאינם בשליטה מלאה של החברה ואשר אינם ודאיים 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.

**ג. מבצע שומר חומות:**

במהלך חודש מאי 2021, חלה הסלמה ביטחונית אשר בעטיה החל מבצע "שומר החומות". המבצע הביא לשיבושים מסוימים בתנועה בנתב"ג, כאשר חלק מהחברות הזרות הודיעו על ביטול טיסות לישראל, בעוד החברה המשיכה כל העת לפעול ולהוות גשר אווירי לישראל וממנה, גם עבור אותם נוסעים בחברות הזרות אשר טיסותיהם בוטלו כאמור.

# 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 ומיידיים, החברה לא צרפה לדוחות כספיים אלו מידע כספי נפרד לפי תקנה 9.ג. לתקנות אלה, לאור ההשפעה הזניחה שיש לדוחות הכספיים של החברות המוחזקות על הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה. אמות המידה ששימשו את החברה בקביעתה זו הינן היקף הנתונים של החברות הבנות מתוך סך הנכסים, ההכנסות, ההפסד ותזרים המזומנים של החברה מפעילות שוטפת (פחות מ-5%).

**ב. מטבע הפעילות וההצגה של החברה:**

הדוחות הכספיים של החברה וכל אחת מחברות הבנות שלה ערוכים במטבע של הסביבה הכלכלית העיקרית בה הן פועלות (להלן - "מטבע הפעילות"), בעוד הדוחות הכספיים המאוחדים של הקבוצה מוצגים בדולר - מטבע הפעילות של החברה, מאחר ובמטבע זה נקובות רוב הכנסותיה והוצאותיה של החברה, לרבות רכש מטוסיה ומימונם.

עסקאות שבוצעו במטבעות השונים ממטבע הפעילות של החברה 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 - ראו ביאור 21.ד).

**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) מענקים ממשלתיים:**

- כמפורט בביאור 13.א להלן, למיטב שיקול דעתה של החברה, התמורה שהתקבלה בהסכם מימון המדינה על ידי תשלום מראש עבור הטסת כח אדם במערך אבטחת התעופה מכיל הן הסכם מכירה והן הסכם מימון. בהתאם לכך, מעריכה החברה כי בהסכם גלום רכיב מימון משמעותי על פי תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 15. רכיב זה חושב באמצעות שיעור ההיוון שהיה משתקף, להערכת החברה, בעסקת מימון נפרדת במועד ההסכם. הפער בין התמורה שהתקבלה לבין הערך הנוכחי של תזרימי המזומנים הרעיוניים (מפורט בביאור האמור) שחושב באמצעות שיעור ההיוון הוכר על ידי החברה כמענק ממשלתי על פי תקן חשבונאות בינלאומי IAS 20. לפרטים נוספים לרבות אופן קביעת שיעור ההיוון ראו ביאור 13.א להלן.

- בנוסף וכמפורט בביאור 14.ח, למיטב שיקול דעתה של החברה, ההפרש בין שוויה ההוגן של התמורה שהתקבלה מהמדינה כנגד אגרות חוב שאינן נושאות ריבית, כמפורט בביאור 1.ב(6), בהתאם לשיעור ההיוון שהיה משתקף בעסקת מימון נפרדת במועד ההסכם לבין התמורה שהתקבלה מוכר כמענק ממשלתי.

**ביאור 2 - הבסיס לעריכת הדוחות הכספיים (המשך)**

**ג. שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים: (המשך)**

**(3) הפרשות והתחייבויות תלויות:**

לצורך בחינת החשיפות הנובעות מתביעות שהוגשו כנגד החברה, כמו גם לגבי קביעת הסבירות כי הן תתממשנה לרעתה, מסתמכת הנהלת החברה על חוות דעת של יועצים משפטיים ומקצועיים. לאחר שיועציה של החברה מגבשים את עמדתם המשפטית ואת סיכוייה של החברה באשר לנשוא התביעה, בין אם החברה תצטרך לשאת בתוצאותיה או שיש ביכולתה לדחות אותה, אומדת הנהלת החברה את סכום ההפרשה אותו יש 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 ההפרשות וההתחייבויות התלויות ליום 31 בדצמבר 2021, ראו ביאור 16.

**(4) הטבות עובדים:**

הערך הנוכחי של התחייבות החברה לתשלום פיצויי פרישה ופיטורין עבור חלק מהעובדים בישראל, לתשלום חופשה לכלל העובדים בישראל, פדיון מחלה עבור חלק מהעובדים בישראל וכן להטבות נוספות לרבות תכניות הפנסיה לחלק מעובדי החברה המקומיים בארה"ב ובאנגליה, מתבסס על מספר רב של נתונים, אשר נקבעים על בסיס הערכה אקטוארית, תוך שימוש בהנחות אקטואריות. שינויים בהנחות האקטואריות עשויים להשפיע על ערכן המוערך של התחייבויות החברה לתשלום ההטבות כאמור. לפירוט ההנחות האקטואריות ולניתוח רגישות לגביהן, ראו ביאור 15.

**(5) אורך חיים שימושיים וערכי שייר של מטוסים ומנועים:**

מטוסי החברה ומנועיהם מופחתים לאורך יתרת החיים השימושיים שלהם ובהתחשב בערכם השיורי. 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. לפרטים נוספים לרבות בגין שינוי אומדן פחת החל משנת 2022, ראו ביאור 10.ב(1).

**(6) 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 ציי המטוסים המבוסס על שיעור ההיוון 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.

**(7) 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.

**(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 מיידית וכן, פיקדונות לזמן קצוב אשר אין מגבלה ו/או יעוד מוגדר לשימוש בהם, ואשר מועד פירעונם, במועד ההשקעה בהם, אינו עולה על שלושה חודשים. פיקדונות אשר מועד פירעונם במועד ההשקעה עולה על שלושה חודשים ואינו עולה על שנה מסווגים במסגרת סעיף פיקדונות לזמן קצר.

| | ליום 31 בדצמבר | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר |
| מזומנים ויתרות בבנקים | 90,223 | 68,250 |
| שווי מזומנים | 303 | 1 |
| **סה"כ מזומנים ושווי מזומנים** | 90,526 | 68,251 |

### ביאור 4 - פיקדונות

ההרכב:

| | ליום 31 בדצמבר | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר |
| פקדונות שהעמידה החברה כבטוחה בגין הסכמי חכירת מטוסים | 20,069 | 13,584 |
| פיקדונות מיועדים | 101 | 101 |
| פיקדון שהעמידה החברה כבטוחה בגין נגזרים | - | 11,981 |
| **סה"כ פיקדונות לזמן קצר** | 20,169 | 25,666 |
| | | |
| פיקדונות בבנקים לזמן ארוך (1) | 7,660 | 18,590 |
| פיקדונות אצל נותני שירותים | 4,735 | 5,097 |
| פיקדונות שהעמידה החברה כבטוחה לטובת הסכמי חכירת מטוסים | 66,789 | 75,842 |
| **סה"כ פיקדונות לזמן ארוך** | 79,183 | 99,529 |

(1) פיקדונות בבנקים לזמן ארוך כוללים, בעיקר, פיקדונות שהשקיעה החברה כבטוחה בגין מכשירים פיננסיים נגזרים המוכרים כהתחייבות.

# אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
## ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

**ביאור 5 - לקוחות**

**א. מדיניות חשבונאית:**

לקוחות החברה נבחנים בתום כל תקופת דיווח, לצורך זיהוי קיומם של סימנים לירידת ערך. ירידת ערך כאמור מתהווה כאשר יש ראיות אובייקטיביות לכך שכתוצאה מאירוע אחד או יותר, השפעו 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 | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר |
| חשבונות פתוחים | 44,839 | 45,391 |
| תקבולים צפויים בגין מכירות בכרטיסי אשראי (ראו (4) להלן) | 46,179 | - |
| | 91,018 | 45,391 |
| בניכוי - הפרשה לחובות מסופקים (רובם מעל 90 ימים) | (3,266) | (5,713) |
| **סך הכל יתרת לקוחות** | 87,753 | 39,678 |

**(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 2021 היא כ- 92 ימים (ליום 31 בדצמבר 2020: כ- 113 ימים).

**(3)** ליום 31 בדצמבר 2021, לקוחות החברה כוללים מספר סוגי לקוחות בארץ ובעולם: סוכני IATA (ארגון חברות התעופה הבינלאומי - להלן - " יאט"א"), אשר משלמים באמצעות מערכת הסליקה הבנקאית של יאט"א ולקוחות עסקיים. לקוחות פרטיים רוכשים כרטיסים באמצעות תשלום במזומן או כרטיס אשראי. איכות האשראי של סוכני יאט"א נקבעת בהתאם לפרמטרים של מערכת הסליקה הבנקאית של יאט"א (BSP לגבי סוכני נוסעים ו- CASS לגבי סוכני מטען בחו"ל). בגין סוכנים אלה דורשים הגופים האמורים ערבויות בנקאיות בהתאם לכללי יאט"א. בנוסף, לחברה ביטוח בגין סיכון האשראי של סוכני יאט"א בישראל. ביטוחים אלו, אינם מכסים את כלל החשיפה של החברה בגין סיכון האשראי.

**(4)** יתרת התקבולים ליום 31 בדצמבר 2021 כוללת יתרה שנוצרה בשנת 2021 בגין סולק של כרטיסי אשראי בארה"ב בסך של כ- 35 מיליון דולר אשר מוחזקת כבטוחה על ידי הסולק.

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 | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר |
| אינם בפיגור | 71,224 | 27,138 |
| בפיגור עד 90 ימים | 9,147 | 3,797 |
| בפיגור מעל 90 ימים | 10,648 | 14,456 |
| **סך הכל** | 91,019 | 45,391 |
| בניכוי הפרשה לחובות מסופקים (רובם מעל 90 יום) | (3,266) | (5,713) |
| **סך הכל לסוף שנה** | 87,753 | 39,678 |

**ד. תנועה בהפרשה לחובות מסופקים:**

| | ליום 31 בדצמבר | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר |
| יתרה לתחילת שנה | 5,713 | 5,092 |
| הפסד (ביטול הפסד) מירידת ערך בגין לקוחות, נטו | (198) | 1,175 |
| סכומים שנמחקו | (2,249) | (554) |
| **יתרת הפרשה לחובות מסופקים** | 3,266 | 5,713 |

# אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
## ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

### ביאור 6 - חייבים ויתרות חובה

| | ליום 31 בדצמבר | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר |
| מוסדות ממשלתיים | 5,794 | 4,876 |
| חייבים בגין שיפוץ מנועים חכורים | 3,253 | 10,776 |
| מקדמות לספקים | 5,343 | 763 |
| חייבים אחרים | 6,637 | 9,807 |
| **סה"כ חייבים** | 21,027 | 26,222 |

### 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 בגינן שולמו העמלות.

| | ליום 31 בדצמבר | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר |
| עמלות לסוכנים | 5,687 | 2,075 |
| עמלות בגין כרטיסי אשראי | 1,625 | 1,519 |
| אחרות | 10,404 | 9,976 |
| **סה"כ הוצאות מראש** | 17,716 | 13,570 |

# אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
## ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

### ביאור 8 - מלאי

| | ליום 31 בדצמבר | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר |
| דלק סילוני לתצרוכת | 7,685 | 2,764 |
| חומרים ומצרכי מזון | 4,750 | 6,095 |
| כימיקלים | 1,628 | 1,632 |
| מוצרי דיוטי פרי | 1,232 | 1,780 |
| **סה"כ מלאי** | 15,297 | 12,271 |

### ביאור 9 - השקעות לזמן ארוך

**א. ההרכב:**

| | ליום 31 בדצמבר | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר |
| חברות כלולות | 4 | 4 |
| השקעות בשווי הוגן (ראו סעיף ב' להלן) | 3,156 | 3,060 |
| **סה"כ** | 3,160 | 3,064 |

**ב. 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).

**ג. 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 בדיינרס (שוות ערך ל-35% מעליית השווי של דיינרס). האופציה ניתנת למימוש אך ורק באירועי מכירה או הנפקה של מי מהן, בהתאם לתנאים שנקבעו בהסכם בקשר לכך ותסולק במזומן. לאור העובדה שקיימת אי וודאות מהותית בדבר סבירות התקיימותם של התנאים כאמור, שווי האופציה הוערך בסכום שאינו מהותי.

## 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 רזרביים, 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 | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר |
| **עלות מופחתת:** | | |
| מטוסים וציוד טיסה | 1,610,968 | 1,746,469 |
| רכוש קבוע אחר ונכסים בלתי מוחשיים (ראו ביאור 10.ה) | 69,340 | 79,620 |
| | 1,680,308 | 1,826,089 |

**(2) הרכב צי המטוסים של החברה ליום 31 בדצמבר 2021:**

| דגם | ממוצע מושבים | גיל ממוצע | בעלות | חכירה | סה"כ |
|---|---|---|---|---|---|
| **777-200ER** | 279 | 18.6 | 6 | - | 6 |
| **737-900ER** | 175 | 7.0 | 8 | - | 8 |
| **737-800** | 169 | 17.3 | 6 | 10 | 16 |
| **787-9** | 275 | 3.3 | 4 | 8 | 12 |
| **787-8** | 238 | 2.0 | 3 | - | 3 |
| **סה"כ** | **218** | **10.9** | **27** | **18** | **45** |

# אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
## ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

**ביאור 10 - רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים (המשך)**

**א. הרכב רכוש קבוע (המשך)**

**(3) יתרות העלות, הפחת הנצבר והעלות המופחתת של מטוסי החברה וציוד הטיסה:**

| | מטוסי נוסעים | מנועים | תשלומים על חשבון מטוסים ומנועים | אבזרים וחלפים | סך הכל |
|---|---|---|---|---|---|
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| **עלות:** | | | | | |
| **ליום 1 בינואר 2020** | 2,049,489 | 288,338 | 96,719 | 241,655 | 2,676,201 |
| מיון | 44,282 | 1,500 | (45,782) | - | - |
| תוספות | 74,115 | 16,761 | 12,470 | 15,226 | 118,572 |
| גריעות | - | (39,741) | - | (64,952) | (104,693) |
| **ליום 31 בדצמבר 2020** | 2,167,886 | 266,858 | 63,407 | 191,929 | 2,690,080 |
| מיון | (1,211) | - | (1,948) | 3,159 | - |
| תוספות | (422) | 3,087 | 831 | 20,174 | 23,670 |
| גריעות | - | (9,043) | - | (26,312) | (35,354) |
| **ליום 31 בדצמבר 2021** | 2,166,253 | 260,903 | 62,291 | 188,951 | 2,678,396 |
| **פחת שנצבר:** | | | | | |
| **ליום 1 בינואר 2020** | 694,744 | 89,280 | - | 145,023 | 929,047 |
| פחת השנה | 83,193 | 2,792 | - | 19,570 | 105,556 |
| גריעות | - | (32,384) | - | (58,606) | (90,991) |
| **ליום 31 בדצמבר 2020** | 777,938 | 59,688 | - | 105,987 | 943,612 |
| פחת השנה | 80,139 | 3,292 | - | 19,028 | 102,460 |
| גריעות | - | (5,216) | - | (16,893) | (22,109) |
| **ליום 31 בדצמבר 2021** | 858,077 | 57,765 | - | 108,120 | 1,023,962 |
| הפחתה לשווי מימוש נטו בגין מטוסים שיצאו משירות | (40,591) | (2,875) | - | - | (43,466) |
| **עלות מופחתת:** | | | | | |
| **ליום 31 בדצמבר 2021** | 1,267,585 | 200,262 | 62,291 | 80,830 | 1,610,968 |
| **ליום 31 בדצמבר 2020** | 1,389,948 | 207,170 | 63,408 | 85,944 | 1,746,469 |

* בשל התמשכות מגבלות התנועה והצמצום היחסי בהיקף הביקושים, נדחתה קבלת מטוס מדגם בואינג 8-787 אשר היה אמור להתקבל בחברה בחודש מרץ 2020, לחודש מרץ 2023. נכון למועד זה, פירעונה של ההלוואה בסך של כ-31 מיליון דולר אותה נטלה החברה ממוסד פיננסי, לצורך תשלום מקדמה בגין המטוס נדחתה לדצמבר 2022. החברה ממשיכה לבחון חלופות מימון ארוך טווח לצורך מימון המטוס.

**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 ("SPC-"Special Purpose Company), אשר הוקמו במסגרת עסקאות המימון ולפיכך המתכונת המשפטית הינה, כי המטוסים הינם בבעלות החברות הייעודיות, אשר מחכירות את המטוסים לחברה למשך תקופות המימון ובתום 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 14 (ה) 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 שיפוץ כללי ("אוברול") של מנוע מטוס, המכונה "פוטנציאל". גוף המטוס מופחת בקו ישר על פני אורך החיים השימושי הצפוי שלו תוך הבאה בחשבון של ערך השייר הצפוי בתום התקופה, בהתאם לערך השייר של המטוס הצפוי למועד בו, על פי הערכת ההנהלה, צפוי להסתיים השימוש של החברה באותו מטוס. פוטנציאל המנוע מופחת בהתאם לשעות המנוע שבוצעו בפועל ביחס לשעות המנוע הצפויות עד למועד השיפוץ הבא (או עד מועד היציאה משירות של המנוע, לפי העניין).

במקרים בהם התקשרה החברה בהסכמי שיפוץ מנועים בעלי אופי ביטוחי, מכירה החברה בהוצאות (שאינן פחת) על פי המוגדר בהסכמי הביטוח, ועלות השיפוץ הכללי הינה על חשבון המבטח. במקרים אלו, רכיב הפוטנציאל אינו מופחת.

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 ציי המטוסים של החברה.

**ביאור 10 - רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים (המשך)**

**ג. בחינה לירידת ערך והפחתת ערך לשווי הוגן בניכוי עלויות מימוש עבור מטוסים הצפויים לצאת משירות**

**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 מציי מטוסים של החברה אינם בלתי תלויים בתזרימי המזומנים של ציים אחרים. זאת, מאחר וציי המטוסים של החברה, טסים במקרים רבים לאותם יעדים אליהם טסים מטוסים מציים אחרים ולכן הינם ברובם תחליפיים ובכל מקרה מהווים כולם חלק מרשת הנתיבים של החברה אותה מנהלת החברה כמכלול. סכום בר-השבה הינו הגבוה מבין שוויו ההוגן של הצי לבין שווי השימוש בו. בהערכת שווי השימוש, אומדת החברה את תזרימי המזומנים העתידיים הצפויים לנבוע מהשימוש במטוסים (תרומה חזויה) וממימושם בתום תקופת השימוש, ומנכה אותם לערכם הנוכחי, תוך שימוש בשיעור היוון המשקף את הסיכון התפעולי של צי המטוסים המבוסס על שיעור ההיוון המשוקלל של החברה. שווי השימוש, לרבות שיעור ההיוון, חושב באמצעות מעריך שווי חיצוני.

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. עבור מטוסים אשר הוחלט לגביהם כי צפויים לצאת משירות פעיל בחברה, מעמידה החברה את הערך בספרים של אותם מטוסים על ערך המימוש הצפוי שלהם בניכוי עלויות מכירה צפויות.

**בחינת ירידת ערך בשנת 2021:**

לימים 30 בספטמבר 2021 ו-31 במרץ 2021, בהתאם לתמורות התכופות בפעילותה ולשינויים בסביבה העסקית במהלך השנה, בחנה החברה את סכום בר ההשבה של נכסיה לאחר שזיהתה סימנים לירידת ערך לאותם מועדים, בהתאם למתודולוגיה המוסברת לעיל ובהתאם, ליום 30 בספטמבר 2021, לעיקרי ההנחות המפורטות להלן.

- צי המטוסים של החברה כולל את כלל מטוסי החברה ואת התרומה התזרימית בגינם בניכוי ההשקעות הנדרשות, למעט שני מטוסים רחבי גוף מדגם בואינג 777-200 אשר צפויים לצאת משירות בתקופה הקרובה (ראו להלן). בטווח הקצר, הניחה החברה הוצאה גם של חמישה מטוסים צרי גוף מדגם בואינג 737-800 על מנת להקל על מבנה החוב ועלויות ההון של החברה בתקופה הקרובה, כאשר עם הגדלת הביקושים הצפויה עם התקדמות התחזית בציר הזמן, צפויה החברה לקלוט מטוסים חליפיים (צרי גוף) אשר יאפשרו לה לענות על הביקושים החזויים. ההשקעות המתייחסות נכללו בתחזית בהתאם.

- תקופת התחזית שנלקחה הינה כ-24 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 (777-200, 737-800, 737-900, ולמעט אותם מטוסים הצפויים לצאת משירות בטווח הקצר כמפורט בהמשך) תעשה החברה שימוש במטוסים חכורים 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.

- 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.

- החברה תגיע בהדרגה לפעילות מלאה במהלך שנת 2025, באופן שבשנת 2022 תגיע להיקף טיסות של כ- 72% ביחס להיקף הפעילות ערב המשבר, בשנת 2023 לכ-81% ובשנת 2024 לכ-91%.

- ההוצאות המשתנות כללו הוצאות שכר צוות אוויר, דלק, אגרות, קייטרינג, עלויות מטענים והוצאות הפעלה ישירות אחרות. מחיר הדלק נקבע בהתאם לעקום הדלק מיום 30 בספטמבר 2021. ההוצאות העקיפות כוללות את הוצאות התקורה של החברה, בין היתר שכר עובדי קרקע ותפעול.

- הכנסות החברה בשנת 2022 לא תושפענה מעליית מחירי הדלק. בשנים 2023 ואילך הונח פיצוי מלא בגין עליית מחירי הדלק בהכנסות החברה כתוצאה מעליית המחירים בשוק.

**ביאור 10 - רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים (המשך)**

**ג. בחינה לירידת ערך והפחתת ערך לשווי הוגן בניכוי עלויות מימוש עבור מטוסים הצפויים לצאת משירות (המשך)**

- 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-26.0 מיליון דולר (ערכים מהוונים).
- הסכמים עם המדינה בקשר למימון אבטחת התעופה בהיקף של 97.5% יתחדשו למשך כל תקופת התחזית ותנאיהם יישארו ללא שינוי.
- שיעור היוון: לצורך היוון תזרימי המזומנים הצפויים מפעילות צי המטוסים והיוון ערכי השייר שלהם, נעשה שימוש בשיעור היוון של 8.0% לאחר מס, אשר משקף שיעור היוון לפני מס של כ-9.14%. שיעור ההיוון משקף את הסיכון התפעולי של צי המטוסים, המבוסס על שיעור ההיוון המשוקלל של החברה.
- שער החליפין של השקל מול הדולר לאורך תקופת התחזית הינו בהתאם לשער החליפין היציג ליום 30 בספטמבר 2021 (שהינו 3.23 ש"ח לדולר).

ליום 30 בספטמבר 2021, נמצא, כי הסכום בר השבה של צי המטוסים עולה על עלותו המופחתת בדוחות הכספיים של החברה. בהתאם לכך, לא הכירה החברה בהפרשה לירידת ערך, למעט בגין המטוסים הצפויים לצאת משירות כמפורט בהמשך.

ליום 31 במרץ 2021, ביצעה החברה בחינה לירידת ערך בהתבסס על התוכנית העסקית של החברה והתחזיות העדכניות לאותה עת, אשר עיקריהן דומה להנחות המפורטות לעיל ובהתאמה למצב השוק אשר שרר במועד הערכה זו. הנחות אלו מפורטות בדוחות הכספיים של החברה לרבעון הראשון של שנת 2021, וכן ההערכה המלאה מצורפת לאותם דוחות כספיים. לאותו מועד נמצא כי הסכום בר השבה של צי המטוסים עולה על עלותו המופחתת בדוחות הכספיים של החברה.

יצוין, כי ליום 31 בדצמבר 2021, לא זיהתה החברה סימנים נוספים לירידת ערך ביחס לתחזיות ששימשו בהערכת סכום בר ההשבה ליום 30 בספטמבר 2021, ועל כן לא בוצעה בחינה נוספת לירידת ערך.

**הוצאת מטוסים משירות והפחתתם לשווי מימוש נטו:**

בהתאם לתוכנית העסקית העדכנית של החברה, בין היתר לצורך התאמת הוצאותיה כמפורט בביאור 1.ב לעיל, החליטה החברה על הוצאה משירות של שני מטוסים מדגם בואינג 200-777 אשר בבעלות החברה. לאור זאת, העמידה החברה את הערך בספרים של אותם מטוסים על ערך המכירה הצפוי בגינם, בהתאם למגמות השוק העדכניות, ובניכוי עלויות המימוש לרבות שיפוצם ערב המכירה בהתאם למצב התחזוקתי של המטוס.

בגין המטוסים כאמור, הכירה החברה בהפחתת ערך אשר הוכרה בסעיף הוצאות אחרות בדוח רווח והפסד של החברה לשנת 2021, בסך של כ-43 מיליון דולר.

**ד. עסקת מכירה וחכירה מחדש של מנוע מסוג CFM (צי 737):**

בחודש יוני 2021, התקשרה החברה עם חברה זרה בעסקה של מכירה וחכירה מחדש של מנוע CFM לתקופה של 6 שנים החל מיום 1 ביוני 2021 ועד ליום 31 במאי 2027 תמורת כ-5.2 מיליון דולר. חלק התמורה שיוחס לערך השייר, בסך של כ-2.2 מיליון דולר, הוכר חשבונאית כמכירה ומהווה את סכום המכירה עבור אותו ערך, כאשר הפער בינו לבין החלק היחסי של העלות המופחתת של המנוע, בסך כ-1.6 מיליון דולר, הוכר כרווח הון בסך כ-0.6 מיליון דולר, אשר נזקף לסעיף הכנסות אחרות בדוח רווח והפסד של החברה לשנת 2021. לעניין יתרת התמורה אשר הוכרה כחכירה, ראו ביאור 11. ה (1) להלן.

**ביאור 10 - רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים (המשך)**

**ה. 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 2021 | | |
|---|---|---|---|
| | עלות | פחת נצבר | יתרה |
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| מבנים ומתקנים בנתב"ג | 105,205 | 76,655 | 28,550 |
| מחשבים וריהוט משרדי | 33,243 | 29,608 | 3,635 |
| מכונות וציוד קרקע | 65,565 | 53,975 | 11,590 |
| שיפורים במשרדים שכורים | 25,687 | 25,511 | 176 |
| כלי רכב וציוד מוסך | 8,522 | 7,151 | 1,371 |
| מבנים בבעלות | 7,450 | 3,001 | 4,449 |
| נכסים בלתי מוחשיים (1) | 85,835 | 66,267 | 19,568 |
| | 331,508 | 262,168 | 69,340 |

| | ליום 31 בדצמבר 2020 | | |
|---|---|---|---|
| | עלות | פחת נצבר | יתרה |
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| מבנים ומתקנים בנתב"ג | 104,677 | 72,999 | 31,678 |
| מחשבים וריהוט משרדי | 32,202 | 27,081 | 5,121 |
| מכונות וציוד קרקע | 64,850 | 52,012 | 12,838 |
| שיפורים במשרדים שכורים | 25,966 | 25,842 | 125 |
| כלי רכב וציוד מוסך | 8,439 | 6,626 | 1,813 |
| מבנים בבעלות | 6,938 | 2,983 | 3,955 |
| נכסים בלתי מוחשיים (1) | 80,515 | 56,424 | 24,091 |
| | 323,587 | 243,967 | 79,620 |

(1) יתרה זו כוללת בעיקר תוכנות שנרכשו על ידי החברה לרבות עלויות לפיתוחן.

## ביאור 11 - חכירות

### א. מדיניות חשבונאית:

**(1) כללי**

חכירות המטוסים של החברה, וכן חכירות מסוימות נוספות כגון של מבנים, לרבות שטח הקמפוס בנתב"ג החכור על ידי החברה מרשות שדות התעופה, מתקנים ורכבים, מוכרות 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, כמפורט להלן, 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 המחכיר). 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 תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16, שיעור ההיוון שלהן נקבע בהתאם לשיעור ההיוון התוספתי ליום 1 בינואר 2019. 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.

חכירות שאורכן פחות משנה ("חכירות לטווח קצר") וכן חכירות של נכסים בעלי ערך נמוך, מוכרות כהוצאה שוטפת ולא מוכרים התחייבויות או נכסים בגינן.

לגבי חכירות רכבים, בחרה החברה ליישם את הוראות התקן כמקשה אחת ("פורטפוליו"), שכן להערכת החברה, חכירות אלו הינן בעלות מאפיינים דומים. דמי חכירה משתנים מוכרים גם הם כהוצאה בתקופה אליה מתייחסים דמי החכירה המשתנים ואינם חלק מההתחייבות או הנכס בדוח על המצב הכספי.

לעניין המדיניות החשבונאית שיושמה בגין מכירה וחכירה מחדש, ראו ביאור 11.ה (1) להלן.

**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 מוויתור או דחייה של הסכמי חכירה המיוחסים באופן ישיר למשבר הקורונה, אשר השינויים בהם מתייחסים לתקופות שאינן מאוחרות מיום 30 ביוני 2022, מטופלים כדמי חכירה משתנים ומוכרים בסעיף הוצאות/הכנסות אחרות בדוח על הרווח והפסד.

**(3) תחזוקת מטוסים חכורים**

התחייבויות החברה בגין תחזוקת מטוסים חכורים כלפי המחכירים, מוכרות 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 כפיקדון (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 כפיקדונות עבור הבטחת טיפולי תחזוקה עתידיים ("רזרבות תחזוקה"), מסווגים כתזרימי מזומנים לפעילות השקעה. בעת ביצוע הטיפול בפועל, מסווג תזרים המזומנים בגין הטיפול, אשר שולם על ידי החברה, כתזרים מזומנים מפעילות שוטפת, ואילו החזר הכספים מהבטוחה (רזרבה) מסווג כתזרים חיובי מפעילות השקעה.

**ב. הרכב חכירות החברה והיקפן:**

נכון ליום 31 בדצמבר 2021, חוכרת החברה 18 מטוסים ו-3 מנועים. יתרת תקופות החכירה נעות בין כחצי שנה ל-12 שנים. בנוסף, הסכמי החכירה של החברה כוללים גם חכירות של מבנים ומתקנים נוספים, לרבות התקשרויות עם רשות שדות התעופה, וכן רכבים, אשר חכורים על ידי החברה וחברות הבנות שלה.

לעניין מצבת המטוסים החכורים נכון ליום 31 בדצמבר 2021, ראו ביאור 10.א(2) לעיל.

# אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
## ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

**ביאור 11 - חכירות (המשך)**

**ב. הרכב חכירות החברה והיקפן: (המשך)**

**(1) זכויות שימוש בנכסים חכורים**

| | מטוסים | מבנים ורכבים | סה"כ |
|---|---|---|---|
| **זכויות שימוש בנכסים חכורים - עלות מופחתת** | | **אלפי דולר** | |
| **יתרה ליום 1 בינואר 2021** | 798,864 | 93,559 | 892,423 |
| פחת לתקופה | (95,866) | (11,795) | (107,661) |
| תוספות | 35,258 | 1,139 | 36,397 |
| שינויים כתוצאה מהצמדה | - | 68 | 68 |
| גריעות בגין הסכמי חכירה שהסתיימו | - | (4,391) | (4,391) |
| **יתרה ליום 31 בדצמבר 2021** | **738,256** | **78,580** | **816,836** |
| | | | |
| **יתרה ליום 1 בינואר 2020** | 875,770 | 107,648 | 983,418 |
| פחת לתקופה | (99,240) | (14,159) | (113,399) |
| תוספות | 22,334 | 645 | 22,979 |
| שינויים כתוצאה מהצמדה | - | (107) | (107) |
| גריעות בגין הסכמי חכירה שהסתיימו | - | (468) | (468) |
| **יתרה ליום 31 בדצמבר 2020** | **798,864** | **93,559** | **892,423** |

**(2) התחייבויות בגין חכירות :**

| | מטוסים | מבנים ורכבים | סה"כ |
|---|---|---|---|
| | | **אלפי דולר** | |
| **יתרה ליום 1 בינואר 2021** | 892,563 | 125,316 | 1,017,879 |
| תוספות (גריעות) | 34,553 | (3,976) | 30,577 |
| תשלום רכיב הקרן הרעיונית (ללא ריבית) | (44,441) | (9,030) | (53,471) |
| ריבית שנצברה וטרם שולמה | 15,462 | 5,047 | 20,509 |
| ויתור דמי שכירות בגין הנחות קורונה | - | (9,115) | (9,115) |
| הפרשי שער והצמדה | - | (333) | (333) |
| **יתרה ליום 31 בדצמבר 2021** | **898,137** | **107,909** | **1,006,046** |
| | | | |
| **יתרה ליום 1 בינואר 2020** | 894,586 | 126,697 | 1,021,283 |
| תוספות | 22,319 | 110 | 22,429 |
| תשלום רכיב הקרן הרעיונית (ללא ריבית) | (40,657) | (4,783) | (45,440) |
| ריבית שנצברה וטרם שולמה | 16,315 | 1,386 | 17,701 |
| הפרשי שער והצמדה | - | 1,906 | 1,906 |
| **יתרה ליום 31 בדצמבר 2020** | **892,563** | **125,316** | **1,017,879** |

**ביאור 11 - חכירות (המשך)**

**ב. הרכב חכירות החברה והיקפן: (המשך)**

**(2) התחייבויות בגין חכירות : (המשך)**

| | מטוסים | מבנים ורכבים | סה"כ |
|---|---|---|---|
| | | אלפי דולר | |
| **התחייבויות בגין חכירה ליום 31 בדצמבר 2021** | | | |
| התחייבויות בגין חכירה שוטפות | 124,667 | 16,494 | 141,161 |
| התחייבויות בגין חכירה לזמן ארוך | 773,470 | 91,415 | 864,885 |
| **סה"כ התחייבויות בגין חכירה ליום 31 בדצמבר 2021** | **898,137** | **107,909** | **1,006,046** |

נכון ליום 31 בדצמבר 2021, כוללת יתרת ההתחייבויות השוטפות בגין חכירה סך של כ-39.6 מיליון דולר בגין דחיית תשלומי חכירת מטוסים ומנועים ושל כ-3.1 מיליון דולר בגין דחיית תשלומי מבנים.

לעניין מועדי הפירעון החזויים של ההתחייבויות, ראו ביאור 14.ט להלן בדבר סיכון הנזילות.

**ג. הוצאות (הכנסות) שהוכרו בדוח רווח והפסד בגין חכירות**

| | לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | אלפי דולר | |
| הוצאות פחת בגין נכסי זכות שימוש | 107,661 | 113,399 |
| הוצאות ריבית בגין התחייבויות חכירה | 49,001 | 48,655 |
| הוצאות (הכנסות) בגין הפרשי שער חליפין | (1,637) | 2,101 |
| הוצאות המתייחסות לחכירות לטווח קצר (*) | 60,535 | 37,349 |
| הוצאות המתייחסות לחכירות של נכסים בעלי ערך נמוך | 2,449 | 1,590 |
| הוצאות המתייחסות לתשלומי חכירה משתנים אשר לא נכללו במדידה של התחייבויות החכירה | 4,743 | 1,422 |
| הוצאות בגין תחזוקת מטוסים חכורים | 12,414 | 9,325 |
| ויתור דמי שכירות בגין הנחות קורונה (לרבות בגין חכירות לטווח קצר) | (14,753) | - |
| רווח הון מעסקת מכירה וחכירה מחדש של מנוע מסוג CFM (צי 737) | (578) | - |
| סה"כ השפעה על דוח רווח והפסד | 219,835 | 213,841 |

(*) 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 | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | אלפי דולר | |
| תזרים מזומנים בגין קרן רעיונית של חכירות (פעילות מימון) | 53,471 | 45,440 |
| תזרים מזומנים בגין ריבית רעיונית על חכירות (פעילות שוטפת) | 28,491 | 30,951 |
| **סה"כ תזרים מזומנים בגין התחייבויות חכירה** | **81,962** | **76,391** |

**ביאור 11 - חכירות (המשך)**

**ה. שינויים בהסכמי החכירה בשנת 2021**

**(1) הסדרים עם מחכירי מטוסים**

- במהלך הרבעון הראשון לשנת 2021 חתמה החברה מול מחכיר זר על הארכת הסכם חכירה של מטוס נוסעים מדגם בואינג 737-800 לתקופה נוספת של 54 חודשים (בצמוד לביקורת תחזוקה כבדה המתוכננת לחודש יולי 2027), החל מחודש נובמבר 2022. ההארכה נחתמה כחלק מהסדר ארוך טווח עם מחכיר זה, 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 המחכיר 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 הקורונה. בעקבות ההסדר כאמור, הכירה החברה בגידול בנכס זכות שימוש ובהתחייבות בגין חכירה בסכום של כ-4.5 מיליון דולר.

- בשנת 2011 התקשרה החברה עם חברה זרה בעסקת מכירה וחכירה מחדש למנוע מדגם TRENT 895 לצי 777 ("המנוע המקורי"). בחודש פברואר 2021 הסתיימה תקופת החכירה של המנוע המקורי והיה על החברה להחזיר את המנוע המקורי בהתאם לתנאי החזרה שסוכמו או לחלופין, בכפוף לתנאים מסוימים, לחברה הייתה זכות להחזיר מנוע אחר במקום המנוע המקורי. על מנת להוזיל את העלויות שהייתה נדרשת החברה לשלם לצורך העמידה בתנאי ההחזרה של המנוע המקורי, החזירה החברה מנוע חליפי במקום המנוע המקורי שעבר לבעלות החברה. בהתאם לכך, הכירה החברה במנוע אשר עבר לבעלותה בהתאם לערך המנוע שנמסר על ידה ובהתחשב בהתחייבות בגין פריסת התשלומים, בהיקף כולל של כ-3 מיליון דולר.

- בחודש יוני 2021, התקשרה החברה עם חברה זרה בעסקה של מכירה וחכירה מחדש של מנוע CFM לתקופה של 6 שנים החל מיום 1 ביוני 2021 ועד ליום 31 במאי 2027 תמורת כ-5.2 מיליון דולר. חלק התמורה שיוחס לערך השייר, בסך של כ-2.2 מיליון דולר, הוכר חשבונאית כמכירה ומהווה את סכום המכירה עבור אותו ערך, כאשר הפער בינו לבין החלק היחסי של העלות המופחתת של המנוע, בסך כ-1.6 מיליון דולר, הוכר כרווח הון בסך כ-0.6 מיליון דולר, אשר נזקף לסעיף הכנסות אחרות בדוח רווח והפסד של החברה לשנת 2021. יתרת התמורה, בסך של כ-3 מיליון דולר, הוכרה כעסקת מימון ומוכרת כהתחייבות בגין חכירה, אשר נמדדת לפי שיטת הריבית האפקטיבית על פני תקופת החכירה. החלק היחסי של העלות המופחתת בספרים של המנוע החכור, בסך כ-2.2 מיליון דולר, סווג לסעיף נכס זכויות שימוש בנכסים חכורים. בנוסף, הכירה החברה בהתחייבות בגין תנאי ההחזרה של המנוע, כהתחייבות תחזוקה עבור המחכיר, בסך של כ-1.5 מיליון דולר, וזאת כנגד גידול בסעיף נכס זכויות שימוש בנכסים חכורים. סך נכס זכות השימוש יופחת בקו ישר על פני תקופת החכירה.

- בחודש אוגוסט 2021, חתמה החברה מול מחכיר זר על הארכת הסכם חכירה של מטוס נוסעים מדגם בואינג 737-800 לתקופה נוספת של 3 שנים, החל מחודש אוקטובר 2021. ההסדר כולל גם הסדר תשלומים לפירעון סכומים שנדחו עד מועד החתימה על ההסדר עקב משבר הקורונה. בעקבות ההסדר כאמור, הכירה החברה בגידול בנכס זכות שימוש ובהתחייבות בגין חכירה בסכום של כ-3.9 מיליון דולר.

- בחודש אוקטובר 2021, חתמה החברה על הסדרים ארוכי טווח עם מחכיר זר ממנו חוכרת החברה מספר מטוסים. במסגרת ההסכם, הוארכו הסכמי החכירה של שני מטוסי בואינג 787-9 ושלושה מטוסי בואינג 737-800 לתקופה נוספת של 3 שנים מעבר למועד החכירה הנוכחי וכן הוסכם על הסדר תשלומים לפירעון סכומים שנדחו עד מועד החתימה על ההסדרים עקב משבר הקורונה, ובכלל זה ויתור על דמי חכירה בתקופות מסוימות. בעקבות ההסדרים כאמור, הכירה החברה בדוחותיה הכספיים לשנת 2021, בגידול בנכס זכות שימוש ובהתחייבות בגין חכירה בסכומים של כ-25 מיליון דולר.

**ביאור 11 - חכירות (המשך)**

**ה. שינויים בהסכמי החכירה בשנת 2021 (המשך)**

**(2) הסדרים עם רשויות שדות תעופה בהם פועלת החברה**

במהלך שנת 2021 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 וכן בגין דחיות וויתורים נוספים, נבע לחברה במהלך שנת 2021 חסכון תזרימי בסך של כ-66 מיליון דולר. כמו כן, בגין ההסדרים המתוארים לעיל (למעט הסדרים עם מחכירי מטוסים כפי שמתואר בסעיף 11.ה.1 לעיל) הכירה החברה במהלך שנת 2021 בקיטון הוצאה בסך של כ-15 מיליון דולר, אשר נזקף לסעיף הכנסות אחרות בדוח רווח והפסד של החברה.

**(4) דחיית תשלומים נוספים**

מעבר לאמור לעיל, הכירה החברה בגידול התחייבות בגין חכירה בסכום של כ-42.7 מיליון דולר בגין דחיית תשלומי חכירה.

**ביאור 12 - זכאים ויתרות זכות**

**התחייבויות שוטפות:**

| | ליום 31 בדצמבר | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר |
| מיסי נמל לשלם | 27,087 | 22,713 |
| זכאים בגין קטעי טיסה חברות זרות שטרם מומשו (1) | 2,984 | 3,307 |
| מוסדות ממשלתיים | 19,980 | 15,000 |
| ריבית לשלם | 2,523 | 2,741 |
| פיקדונות שהתקבלו בגין קבוצות נוסעים (2) | 27,659 | 1,614 |
| הפרשות לשיפוצים עתידיים של מטוסים חכורים (ראו ביאור 10.א.) | 19,211 | 8,891 |
| זכאים אחרים | 8,500 | 12,311 |
| **סה"כ** | 107,944 | 66,577 |

(1) יתרה זו משקפת סכומים של כרטיסי טיסה שנמכרו על ידי החברה, ועליה להעבירם לחברות זרות אשר תבצענה את הטיסות.

(2) יתרה זו משקפת סכומים שנתקבלו מראש בגין קבוצות נוסעים, כנגדם צפויה החברה להנפיק כרטיסי טיסה במועד עתידי.

**התחייבויות לא שוטפות:**

| | ליום 31 בדצמבר | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר |
| הפרשות לשיפוצים עתידיים של מטוסים חכורים | 96,347 | 94,570 |
| אחרים | 8,757 | 5,746 |
| סה"כ | 105,105 | 100,316 |

**ביאור 13 - הכרה בהכנסה והכנסות מראש**

**א. רקע ומדיניות חשבונאית**

**(1) הכנסות והכנסות מראש מכרטיסי טיסה ונקודות מועדון הנוסע המתמיד**

מכירות כרטיסי טיסה, נכללות כהכנסות מראש, עד למועד ההטסה, בו נזקפות ההכנסות לדוח רווח והפסד. הכנסות מהטסת נוסעים כוללות גם הכנסות בהן מתן השירות מבוצע על ידי החברה, בעוד שמכירת כרטיסי הטיסה בוצעה בידי חברות תעופה אחרות. כמו כן, ההכנסות מהטסת נוסעים כוללות גם הכנסות הנובעות מהסכמי שיתוף פעולה עם חברות תעופה אחרות. במקרים אלו, כאשר מתן השירות מבוצע על ידי חברות התעופה האחרות, בעוד שהמכירה בוצעה על ידי החברה, ההכנסות מוצגות בנטו, כלומר החברה גובה את התקבולים הנובעים מהטסת הנוסעים, מעבירה לחברת התעופה האחרת את חלקה, ומכירה בהכנסה בגין ההפרש ביניהם בלבד.

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.(7).

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 ראו ביאור 9.ג לעיל.

**(2) הכנסות והכנסות מראש מכרטיסי טיסה עבור הטסת כח אדם במערך אבטחת התעופה**

הכנסות מראש מכרטיסי טיסה עבור הטסת כח אדם במערך אבטחת התעופה מוכרות על פני תקופת ההסכם עם המדינה שהינו לתקופה של 20 שנה החל מחודש מאי 2021 בו נחתם הסכם הסיוע עם המדינה ובעלת השליטה כאמור בביאור 1.ב.(5) לעיל. מהיות מימון המדינה, מחד, מתווה סיוע אשר ניתן על רקע מצבה הפיננסי של החברה ומתוך כוונה לסייע לה ולענף התעופה בכלל לצלוח את משבר הקורונה, ומאידך, הסכם לרכישת כרטיסי טיסה מראש וכפיצוי על ההכנסות שהיו מתהוות לחברה אילו היה באפשרותה למכור את המושבים, על פי מיטב שיקול דעתה של הנהלת החברה, הסכם זה משלב הן מרכיב של מענק ממשלתי והן מרכיב של הסכם מכירה מול לקוח בהגדרתם בכללי החשבונאות הרלוונטיים.

על מנת לשקף את שני הרכיבים בהסכם, מעריכה החברה את שיעור ההיוון שהיה מתקבל בעסקת מימון תיאורטית נפרדת עם משתתף שוק סביר בתנאים התואמים לאשראי הרעיוני אשר קיבלה בשיעור של כ- 17.2%, ואילו הפער בין תזרים המזומנים שהתקבל בפועל לבין תזרים המזומנים הרעיוני בעסקה (הסכום המוערך אשר היה מתקבל בעת המדינה במהלך שנות ההסכם אילולא היה מתקבל מראש) מהוון בשיעור ההיוון כאמור ("הסכום המהוון"), מהווה מענק ממשלתי בסך של כ - 69 מיליון דולר.

## ביאור 13 - הכרה בהכנסה והכנסות מראש מכרטיסי טיסה ונקודות מועדון הנוסע המתמיד

### א. רקע ומדיניות חשבונאית: (המשך)

השירות שניתן למדינה בהסכם זה עבור רכיב המכירה מול הלקוח הינו זמינות המושבים למאבטחים והגורם העיקרי אשר יקבע את כמות העובדים המוטסים של מערך התעופה הינו מספר הטיסות אשר תפעיל החברה בפועל, בהתאם לשיקול דעתה הבלעדי של החברה וכפועל יוצא מצרכיה המסחריים. המדינה לעומת זאת, רשאית לקבוע את כמות העובדים המוטסים בטיסות, אשר מהווה את הגורם המשני בקביעת מספר העובדים המוטסים בפועל. ההכנסה מרכיב זה מוכרת כהכנסה מכרטיסי טיסה החל ממועד חתימת ההסכם, על אף

שהחברה טרם מקיימת את כל תנאי ההסכם וזאת בשל העובדה ששירות ההטסה התקבל על ידי המדינה בפועל.

בהתאם לכך, הסכום המהוון הוכר כהסכם מכירה בעל רכיב מימון משמעותי שכן קבלת מלוא התמורה מראש נובע ממימון המדינה לאור המשבר אליה נקלעה ולא על מנת לשלם מראש את כרטיסי הטיסה. בהתאם, הוכרה בגינו הכנסה מראש בגין מכירת כרטיסי טיסה, ובכל רבעון על פני תקופת ההסכם עם המדינה מוכרת הוצאת מימון מחד בגובה הריבית הרעיונית והכנסות מאידך בגובה הסכום הרעיוני שהיה משולם אילולא שולמה התמורה מראש. הפער בין הוצאות המימון להכנסות מקוזז מאזנית מיתרת ההתחייבות בגין הכנסות מראש.

סכום המענק מוכר בסעיף הוצאות והכנסות אחרות בדוח על הרווח והפסד על פני התקופה שהחברה מכירה בעלויות המתייחסות כהוצאות שבגינן המענק מיועד לתת פיצוי, ראו ביאור 20.ה להלן.

תקופת פריסת המענק הינה עד סוף שנת 2025 בהתאם לתקופת תוכנית ההתייעלות של החברה וכפי שנדרש בהסכם עם המדינה וזאת על אף שהחברה מחויבת להטיס מאבטחים על פני 20 שנה בהתאם לתנאי ההסכם. לאור האמור בביאור 1.ב לעיל, בדבר התחייבות החברה לביצוע הנפקה עד ליום 31 ביולי 2021 ולאור ההסכמות במשא ומתן שהתקיים בין החברה למדינה וחתימה על הסכם הסיוע הנוסף בחודש נובמבר 2021 לפיו ההנפקה נדחתה לחודש ספטמבר 2022, ההכנסה מרכיב המענק הוכרה החל מהרבעון הרביעי לשנת 2021, באופן שברבעון זה הוכרה ההכנסה שטרם הוכרה בכל שנת 2021 בסך כולל של כ-9.6 מיליון דולר. זאת, מאחר והחל ממועד זה להערכת החברה קיים ביטחון סביר בדבר העמידה בתנאי ההכרה במענק, בין היתר על רקע החתימה על הסכם נובמבר כמפורט בביאור 1.ב לעיל. בהתאם לאמור, מעריכה החברה כי למועד הדוחות הכספיים קיימת לחברה זכות בלתי מותנית לדחות את סילוק ההתחייבות, ולכן מסווגת החברה החל מהרבעון הרביעי לשנת 2021 את ההתחייבות בגין הכנסות מראש בדוח על המצב הכספי כהתחייבות לזמן ארוך (למעט חלויות שוטפות).

### ב. התחייבויות שוטפות:

| | ליום 31 בדצמבר | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר |
| ממכירת כרטיסי טיסה | 228,425 | 219,777 |
| בגין נקודות מועדון | 37,732 | 29,736 |
| מענקים מחברות אשראי | 5,871 | 8,593 |
| הטסת כח אדם במערך אבטחת התעופה | 14,172 | - |
| אחרות | 2,760 | 2,764 |
| **סה"כ** | 288,961 | 260,870 |

# 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 | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר |
| בגין נקודות מועדון | 130,045 | 128,187 |
| מענקים מחברות אשראי | 26,179 | 31,965 |
| הטסת כח אדם במערך אבטחת התעופה | 192,648 | - |
| סה"כ | 348,872 | 160,151 |

לפרטים בדבר הטסת כח אדם במערך אבטחת תעופה ראו ביאור 13.א(2) לעיל.

**ד. תנועה בהתחייבות בגין נקודות מועדון הנוסע המתמיד:**

| | ליום 31 בדצמבר | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר |
| יתרת פתיחה | 157,923 | 118,147 |
| גידול בהתחייבות בגין צבירת נקודות | 65,817 | 59,797 |
| קיטון בהתחייבות בגין מימושים ופקיעות של נקודות | (55,963) | (20,021) |
| יתרת סגירה | 167,777 | 157,923 |

# אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
## ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

### ביאור 14 - הלוואות ואגרות חוב

**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), (ראו 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.

לעניין המדיניות החשבונאית אודות הלוואה מבעלת השליטה והכרה במענק ממשלתי בגין רכיב מענק באגרות חוב שהונפקו למדינת ישראל, ראו ביאור 14.ז ו-14.ח להלן. לעניין סיווג הלוואות לזמן קצר ראו ביאור 1.ב לעיל.

**ב. ההרכב :**

| | ליום 31 בדצמבר | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר |
| הלוואות מתאגידים בנקאיים (ראו ביאור 14.ג.) | 1,128,536 | 1,191,937 |
| הלוואה מבעלת השליטה (ראו ביאור 14.ז.) | 50,000 | 10,000 |
| אגרות חוב למדינה (ראו ביאור 14.ח.) | 4,839 | - |
| | 1,183,375 | 1,201,937 |

# אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
## ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

**ביאור 14 - הלוואות ואגרות חוב (המשך)**

**ג. תנועות ויתרות בגין הלוואות מתאגידים בנקאיים:**

| | 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 שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021:** | | | | | |
| ריבית שנתית באחוזים | 1.82-5.56 | 0.63-6.59 | 3.75 | - | - |
| **ליום 1 בינואר 2021:** | | | | | |
| חלויות שוטפות | 32,799 | 96,645 | 31,080 | 19,651 | 180,175 |
| הלוואות זמן ארוך | 254,010 | 757,751 | - | - | 1,011,761 |
| **סה"כ הלוואות** | 286,809 | 854,396 | 31,080 | 19,651 | 1,191,936 |
| **תנועות במהלך שנת 2021:** | | | | | |
| קבלת הלוואות לזמן ארוך (ראו ביאור 14.ד (1) ו-(2) להלן) | - | 44,475 | - | - | 44,475 |
| פירעונות שוטפים ותנועה במשיכת יתר | (27,299) | (79,704) | - | (456) | (107,459) |
| שינויים אחרים | (5,559) | 5,142 | - | - | (417) |
| **סה"כ הלוואות ליום 31 בדצמבר 2021** | 253,950 | 824,309 | 31,080 | 19,195 | 1,128,536 |
| מזה: חלויות שוטפות | 32,867 | 109,623 | 31,080 | 19,195 | 192,767 |
| **סה"כ הלוואות לזמן ארוך*** | 221,083 | 714,685 | - | - | 935,769 |

*לעניין סיווג הלוואות החברה כהתחייבויות לזמן קצר בשל עילה של המלווים לפירעון מידי, ראו ביאור 1.ב לעיל.

# אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
## ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

**ביאור 14 - הלוואות ואגרות חוב (המשך)**

**ג. תנועות ויתרות בגין הלוואות מתאגידים בנקאיים:**

| | 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 שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020:** | | | | | |
| ריבית שנתית באחוזים | 1.82-5.56 | 0.74-4.44 | 2.81 | - | - |
| **ליום 1 בינואר 2020:** | | | | | |
| חלויות שוטפות | 35,613 | 98,208 | 62,024 | 22,007 | 217,852 |
| הלוואות זמן ארוך | 254,661 | 741,773 | - | - | 996,434 |
| **סה"כ הלוואות** | 290,274 | 839,981 | 62,024 | 22,007 | 1,214,286 |
| **תנועות במהלך שנת 2020:** | | | | | |
| קבלת הלוואות לזמן ארוך ופירעון הלוואות למימון PDP (ראה ביאור 14. ד.(1)) | 18,750 | 113,900 | (30,944) | - | 101,706 |
| פירעונות שוטפים ותנועה במשיכת יתר | (31,473) | (94,851) | - | (2,356) | (128,680) |
| שינויים אחרים | 9,258 | (4,633) | - | - | 4,625 |
| **סה"כ הלוואות ליום 31 בדצמבר 2020** | 286,809 | 854,397 | 31,080 | 19,651 | 1,191,937 |
| מזה: חלויות שוטפות | 32,799 | 96,646 | 31,080 | 19,651 | 180,176 |
| **סה"כ הלוואות לזמן ארוך*** | 254,010 | 757,751 | - | - | 1,011,761 |

*לעניין סיווג הלוואות החברה כהתחייבויות לזמן קצר בשל עילה של המלווים לפירעון מידי, ראו ביאור 1.ב לעיל.

**ביאור 14 - הלוואות ואגרות חוב (המשך)**

**ד. שינויים במצבת ההלוואות של החברה בשנת הדיווח**

**(1)** בחודש אוגוסט 2021, חתמה החברה עם חברה זרה על הסכם בדבר מימון מחדש של שלושה מטוסים מדגם בואינג 800-737 על ששת מנועיהם. סכום המימון שהועמד לחברה במסגרת העסקה הינו בסך של כ- 40 מיליון דולר בריבית משתנה של ליבור חודשי בצירוף מרווח, לתקופה של 4 שנים, על פי לוח סילוקין שנקבע מראש עם יתרת בלון בסוף התקופה של כ- 15 מיליון דולר. לעניין סיווג כלל ההלוואות של החברה כהתחייבויות שוטפות ראו ביאור 1.ב לעיל.

**(2)** בחודש ספטמבר 2021, חתמה החברה על הסכם לקבלת מימון בסך של כ- 4.5 מיליון דולר בריבית משתנה של ליבור רבעוני בצירוף מרווח, לתקופה של 1.5 שנים, עבור מטוס מדגם בואינג 200-777.

**(3)** בשל משבר הקורונה אשר הביא להשבתת טיסות הנוסעים לתקופה ממושכת (ראו 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 2021, הגיעה החברה להסכמות עם הגופים המממנים על דחיית תשלומים בהיקף של כ-96 מיליון דולר, אשר ישולמו במהלך השנים 2021 – 2026.

**ה. 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% (ראו 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 בטחונות נוספים, או תקדים פירעונות של התחייבויות לתאגידים הבנקאיים, על מנת לעמוד ביחס הנדרש.

בשל משבר הקורונה חלה ירידת ערך במחירוני מטוסים בעולם. בהתאם, הירידה בערך המטוסים, אשר משמשים בטוחה להלוואות כמוסבר לעיל, או במקרים מסוימים – לכלל האשראי שהעמיד הבנק לחברה, הביאה לאי עמידה בחלק מהבנקים באמות המידה הפיננסיות נכון למועד הדוח על המצב הכספי ולמועד פרסומו, של יחס בין שווי בטחונות להלוואה או האשראי (LTV). בהתאם להסכמי ההלוואות, אי עמידה ביחס הנדרש מקימה לבנקים זכות להשלמת בטוחות כמפורט להלן ובמידה ואלה לא תועמדנה, את הזכות לדרוש פירעון מידי של ההלוואות. בהמשך לפנייתה של החברה לבנקים אלו בבקשה לוויתור על עמידה ביחס האמור, הודיעו הבנקים לחברה כי הם מוותרים על עמידה ביחס האמור ליום 31 בדצמבר 2021 ולמועד פרסום הדוחות הכספיים.

# אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
## ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

**ביאור 14 - הלוואות ואגרות חוב (המשך)**

**ה. בטוחות ויחס הלוואות לביטחונות (המשך):**

להלן פירוט מקורות המימון של החברה, הבטוחות שהועמדו כנגד ההלוואות וכן, היכן שרלוונטי, דרישה ליחס יתרה בלתי מסולקת לשווי בטחונות:

| מקור המימון | יתרה בלתי מסולקת ליום 31/12/2021 | מטוסים ומנועים רזרביים כבטוחה | דרישה ליחס יתרה בלתי מסולקת לשווי בטחונות |
|---|---|---|---|
| | אלפי דולר | | |
| | | 3 מטוסי 777-200 | |
| | | 3 מטוסי 737-800 | |
| בנק מקומי (1) | 31,133 | 1 מטוס 737-900 | 80% |
| בנק מקומי (1) | 4,475 | 1 מטוס 777-200 | 50% |
| בנקים מקומיים | 46,979 | 2 מטוסי 737-900 | 80% |
| | | 2 מטוס 777-200 | |
| | | 4 מנועים רזרביים | |
| בנקים זרים | 300,336 | 2 מטוסי 787-9 | - |
| | | 1 מטוס 737-900 | |
| | | 3 מטוסי 737-800 | |
| | | 1 מטוס 787-9 | |
| בנקים זרים (2) | 413,639 | 2 מטוס 787-8 | - |
| | | 1 מטוס 787-9 | |
| בנקים זרים (3) | 238,044 | 1 מטוס 787-8 | - |
| אגרות חוב אשר הונפקו על ידי חברה ייעודית (4) | 61,987 | 4 מטוסי 737-900 | - |

**ביאור 14 - הלוואות ואגרות חוב (המשך)**

**ה. בטוחות ויחס 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 אגרות החוב הוא תשלומי קרן וריבית אשר משולמים לחברה הייעודית על ידי החברה. במקרה שאגרות החוב לא תפרענה כסדרן על ידי החברה ותמומש ערבות EXIM, EXIM רשאית לממש את המטוסים המשועבדים לפירעון יתרת אגרות החוב. ככל שכספי מימוש המטוסים לא יספיקו לכיסוי סכום הערבות, תהיה החברה מחויבת להשיב ל-EXIM את יתרת החוב. יצויין, כי קיים מנגנון Cross Default בין הלוואות אלו להלוואות המנויות בהערה (2) לעיל.

יצוין, כי חלק מההלוואות הקיימות ליום 31 בדצמבר 2021 ניתנות לפירעון מוקדם על ידי החברה, כמקובל. כמו כן, חלק מהסכמי ההלוואות שנטלה החברה כוללים זכות לבנק לדרוש ממנה פירעון מיידי של יתרות ההלוואות שהועמדו על ידי הבנק הרלוונטי בקרות אירועים מסוימים כגון ביצוע מיזוג או העברת שליטה ללא קבלת הסכמת המוסד הבנקאי מראש ובכתב, וכן בהתקיימותם של אירועים נוספים וסטנדרטיים המקובלים בעסקאות מימון. לעניין עילה למלווים לדרוש את העמדת כלל ההלוואות לפירעון מיידי ראו ביאור 1.ב לעיל.

**ו. שווי הוגן של הלוואות:**

| | ליום 31 בדצמבר 2021 | | ליום 31 בדצמבר 2020 | |
|---|---|---|---|---|
| | ערך בספרים | שווי הוגן | ערך בספרים | שווי הוגן |
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| הלוואות דולריות לזמן ארוך בריבית קבועה | 257,860 | 273,804 (*) | 292,457 | 313,516 (*) |

(*) השווי ההוגן של הלוואות אלה ליום 31 בדצמבר 2021 וליום 31 בדצמבר 2020 זהה בקירוב ליתרה הבלתי המסולקת של ההלוואות, בתוספת ריבית שנצברה וקנסות פירעון מוקדם, וזאת לאור סיווגן של ההלוואות האמורות כהתחייבויות שוטפות (ראו ביאור 1.ב לעיל).

**ביאור 14 - הלוואות ואגרות חוב (המשך)**

**ז. הלוואות מבעלת השליטה**

במהלך חודש נובמבר 2021 התקבלו הלוואות מבעלת השליטה בסך של כ- 50 מיליון דולר בהתאם להסכם הסיוע שנחתם עם המדינה, החברה ובעלת השליטה כמפורט בביאור 1.ב(5) לעיל. ההלוואות אינן צוברות ריבית וניתנות להמרה להון על ידי בעלת השליטה בכל עת למספר משתנה של מניות בהתאם למחיר המניה בסמוך למועד ההמרה. בהתאם, שווין ההוגן של ההלוואות במועד ההכרה לראשונה הינו מלוא הסכום שהתקבל והן מסווגות כהתחייבות שוטפת בדוח על המצב הכספי.

**ח. אגרות חוב למדינה**

בחודש נובמבר 2021 התקבל בחברה סכום של כ- 7 מיליון דולר מהמדינה בהתאם להסכם הסיוע שנחתם בין המדינה, בעלת השליטה והחברה כנגד הקצאת אגרות חוב על ידי החברה, כמפורט בביאור 1.ב(5) לעיל, אשר אינן נושאות ריבית, לתקופה של 3 שנים. בתום 3 השנים תהיה החברה רשאית לפרוע את אגרות החוב או להמירן למניות החברה, לפי שער המניה הממוצע ב- 30 הימים שקדמו לתום התקופה, בהפחתת 7.5% מהשער הממוצע הנ"ל.

אגרות החוב מוכרות לראשונה על פי חלופת הסילוק במזומן, שהינה החלופה הכלכלית יותר לחברה, בהתאם לשיעור ההיוון שהיה מתקבל בעסקת מימון תיאורטית נפרדת עם משתתף שוק סביר שהינו כ- 13.4%. לאור העובדה שאגרות החוב כאמור ניתנו על רקע הסיוע שניתן לחברה בשל הנזק שנגרם לה בגין הגבלות התנועה שהוטלו על ידי המדינה בעקבות התפרצות זן הדלתא, הפער בין הסכום שהתקבל בפועל לבין שוויה ההוגן של ההתחייבות במועד ההכרה לראשונה כאמור, מהווה מענק ממשלתי בסך של כ- 2.2 מיליון דולר.

בהתאם, רכיב המענק הוכר בסעיף הוצאות והכנסות אחרות בדוח על הרווח והפסד ברבעון הרביעי של שנת 2021, במועד בו נתקבל המענק, וזאת מאחר והפיצוי הינו עבור הפסדים שהתהוו לחברה קודם לקבלת המענק בגין זן הדלתא.

**ט. סיכון נזילות בגין הלוואות וחכירות:**

הטבלה שלהלן מפרטת את מועדי הפירעון החוזיים (לרבות הסכמות עם הגופים המממנים לדחייה או לפריסת תשלומים, ראו ביאור 2.ג14 לעיל) של התחייבויות החברה לתשלומי קרן וריבית של הלוואות וכן דמי חכירה מינימליים 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 עילה להעמדת ההלוואות לפירעון מיידי, כאמור בביאור 1.ב לעיל.

**ביאור 14 - הלוואות ואגרות חוב (המשך)**

**ט. סיכון נזילות בגין הלוואות וחכירות: (המשך)**

| | שנת 2022 | שנת 2023 | שנת 2024 | שנת 2025 | שנת 2026 ואילך | סה"כ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | מיליוני דולר | | | | | |
| פירעונות שוטפים של קרן הלוואות | 144 | 147 | 131 | 134 | 557 | 1,113 |
| תשלומי קרן שוטפים בגין חכירה | 141 | 108 | 112 | 109 | 536 | 1,006 |
| **סה"כ פירעונות שוטפים** | 285 | 255 | 243 | 243 | 1,093 | 2,119 |
| **פירעונות הלוואה למימון מקדמות על חשבון מטוסים (PDP) (1)** | 31 | - | - | - | - | 31 |
| **תשלומים אשר יכללו בדוח רווח והפסד ולכן יכללו בתזרים המזומנים מפעילות שוטפת:** | | | | | | |
| תשלומי ריבית בגין הלוואות (2) | 20 | 20 | 18 | 14 | 60 | 132 |
| תשלומי ריבית בגין חכירה | 41 | 36 | 31 | 26 | 74 | 208 |
| **סה"כ תשלומי ריבית** | 61 | 56 | 49 | 40 | 134 | 340 |
| **פירעון אגרות חוב למדינה (3)** | - | - | 7 | - | - | 7 |
| **סה"כ תשלומים** | 377 | 311 | 299 | 283 | 1,227 | 2,497 |

(1) לאור משבר הקורונה נדחתה קבלתו של המטוס השישה עשר והאחרון מדגם דרימליינר 8-787 אותו צפויה הייתה לקבל החברה במהלך חודש מרץ 2020 במסגרת עסקת ההצטיידות. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, הסכימה חברת בואינג לדחות את קבלת המטוס עד לחודש מרץ 2023, ראו ביאור 10.א לעיל. פירעונה של ההלוואה אותה נטלה החברה ממוסד פיננסי, לצורך תשלום מקדמה בגין המטוס בסך של כ- 31 מיליון דולר, נדחתה לחודש דצמבר 2022.

(2) תשלומי הריבית בגין הלוואות אינם כוללים תשלומי גידור ריבית. לעניין סיכון הנזילות בגין מכשירים פיננסיים נגזרים ובכללם גידור ריבית, ראו ביאור 19 להלן.

(3) אגרות החוב שהוקצו למדינה תיפרענה בתום 3 שנים ממועד הנפקתן, אף על פי שהחברה רשאית לפרוע את אגרות החוב במניות על פי מנגנון ההמרה המפורט בסעיף ח' לעיל.

(4) יצוין כי הלוואות מבעלת השליטה ניתנות לפרעון להון בכל עת על ידי בעלת השליטה. הלוואות אלו לא נכללו כחלק מניתוח הנזילות.

מקורות החברה לפירעון התחייבויות אלו הינם גיוס הון, קבלת הלוואות מהמדינה ומבעלת השליטה בשל הסכמי הסיוע הנוספים (ראו ביאור 1.ב לעיל בדבר כספים שהתקבלו לאחר מועד הדוח על המצב הכספי), גיוס חוב כנגד נכסי המועדון, פעולות לדחיות של תשלומי חוב וחכירות נוספים והכל כאמור בביאור 1.ב לעיל, וכן תזרימי מזומנים שוטפים אשר צפויים לנבוע מהמשך ההתאוששות בהיקפי הפעילות וכתוצאה מההתייעלות שביצעה החברה.

## 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 (Defined Contribution Plan) נזקפות לדוח רווח והפסד במועד קבלת שירותי העבודה, בגינם מחויבת החברה לביצוע ההפקדה.

הוצאות בגין תכנית להטבה מוגדרת (Defined Benefit Plan) נזקפות לדוח רווח והפסד בהתאם לשיטת יחידת הזכאות החזויה (Projected Unit Credit Method), תוך שימוש בהערכות אקטואריות. הערך הנוכחי של מחויבות החברה בגין תכנית להטבה מוגדרת נקבע באמצעות היוון תזרימי המזומנים העתידיים הצפויים בגין התכנית בתשואות שוק של אגרות חוב קונצרניות באיכות גבוהה הנקובות במטבע בו ישולמו ההטבות בגין התכנית, ובעלות תקופות פדיון הזהות בקירוב למועדי הסילוק החזויים של התכנית.

עלות השירות נזקפת לסעיף הוצאות השכר. עלות הריבית נטו (אחרי קיזוז התשואה על נכסי התכניות) נכללת בדוח על הרווח או הפסד במסגרת הוצאות המימון. רווחים והפסדים אקטואריים בגין תכניות לאחר סיום העסקה נזקפים לרווח הכולל האחר במועד היווצרותם ולא יסווגו מחדש לרווח או הפסד במועד מאוחר יותר.

נכסי התכניות 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 תנוצלנה 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 בגינן נזקפים לרווח והפסד במועד היווצרותם, חלף לרווח הכולל האחר.

**(3) הטבות עובדים לטווח קצר:**

הטבות עובדים לטווח קצר, הן הטבות אשר צפויות להיות מסולקות במלואן תוך 12 חודשים מתום השנה בה ניתן השירות המזכה על ידי העובד.

הטבות עובדים לטווח קצר כוללות את התחייבות החברה בגין שכר שוטף. הטבות אלו נזקפות לדוח רווח והפסד במועד היווצרותן.

**(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.

**(5)** לעניין שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים ששימשו בקביעת ערכה של ההתחייבות בדוחות הכספיים, ראו ביאור 2.ג.(3).

## ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ב. ההרכב:

| | | | ליום 31 בדצמבר 2021 | | | ליום 31 בדצמבר 2020 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | הפנייה | מטבע התכנית | התחייבויות שוטפות | התחייבויות לא שוטפות | נכסים לא שוטפים | התחייבויות שוטפות | התחייבויות לא שוטפות | נכסים לא שוטפים |
| | | | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| **הטבות עובד לטווח קצר:** | | | | | | | | |
| שכר עבודה, משכורת וסוציאליות | | בעיקר ש"ח | 36,206 | - | - | 28,801 | - | - |
| | | | - | - | - | - | - | - |
| | | | - | - | - | - | - | - |
| | | | - | - | - | - | - | - |
| **הטבות לאחר סיום העסקה:** | | | | | | | | |
| הטבה בגין פיצויי פרישה ופיטורין בישראל | ג | ש"ח | - | 39,246 | - | 8,599 | 30,399 | - |
| פדיון ימי מחלה | ד | ש"ח | - | 33,217 | - | 8,402 | 30,793 | - |
| קרנות פנסיה בגין עובדים בנציגויות: | ה | | - | - | - | - | - | - |
| ארצות הברית | | דולר | - | 204 | - | - | (159) | - |
| אנגליה | | ליש"ט | - | 4,358 | - | - | 8,081 | - |
| הטבות לגמלאים | ו | ש"ח | - | 14,666 | - | - | 13,637 | - |
| הטבות אחרות לאחר סיום העסקה | ז | ש"ח | - | 5,230 | - | - | 6,104 | - |
| | | | - | - | - | - | - | - |
| **הטבות עובד אחרות לטווח ארוך:** | | | - | - | - | - | - | - |
| התחייבות בגין ימי חופשה ומנוחה* | ט1 | ש"ח | 52,522 | - | - | 61,772 | - | - |
| הטבות אחרות לטווח ארוך | ט2 | ש"ח | - | 3,651 | - | - | 3,992 | - |
| | | | - | - | - | - | - | - |
| | | | - | - | - | - | - | - |
| **הטבות בגין פיטורין:** | | | - | - | - | - | - | - |
| תוכניות פרישה מרצון | י | ש"ח | 14,408 | (92) | - | 45,407 | (829) | - |
| **סה"כ בדוח על המצב הכספי** | | | 103,136 | 100,480 | - | 152,981 | 92,019 | - |

* יצוין, כי התחייבות בגין חופשה ומנוחה מוצגת בדוח על המצב הכספי כהתחייבות שוטפת, אף על פי שצפויה להתממש לאחר תקופה של 12 חודשים ממועד הדיווח (ועל כן מוגדרת כהטבה לטווח ארוך), וזאת מהטעם שאין לחברה "זכות בלתי מותנית" לדחות את סילוק ההתחייבות לתקופה זו, ועל כן על פי כללי החשבונאות מוצגת ההתחייבות בזמן הקצר.

**ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)**

**ג. הטבות בגין פיצויי פרישה ופיטורין של עובדים בישראל:**

**(1) מחויבויות החברה בגין פיצויי פרישה ופיטורין בישראל (עבור עובדים קבועים בהסכם הקיבוצי):**

הסכמי העבודה של החברה, דיני העבודה בישראל וחוק "פיצויי פיטורים, תשכ"ג-1963", מחייבים את החברה לשלם פיצויי פיטורין לעובדים בעת פיטוריהם או פרישתם.

**הסדרת תשלומי פרישה ופיטורים של עובדי החברה:**

החל מחודש ספטמבר 1992, זכויותיהם הסוציאליות של חלק מעובדי החברה מוסדרות במסגרת הסכם פנסיה ייעודי ("ההסכם"). בהסכם נקבע, כי תשלומי החברה לקרן הפנסיה ולקרן מאושרת (ביטוח מנהלים או קופת תגמולים) בגין עובד שיצטרף להסדר הפנסיה, יבואו במקום חובת תשלום פיצויי פיטורים לאותו עובד, בהתאם לסעיף 14 לחוק פיצויי פיטורים, התשכ"ג-1963, וזאת בגין אותו חלק של השכר ובגין אותה התקופה שלגביהם בוצעו התשלומים. לרוב, עובדים אשר קיבלו קביעות בחברה לאחר התאריך הנ"ל חייבים היו, 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 בגינן בוצעו הפקדות בלבד.

**תכנית להטבה מוגדרת:**

ביחס לתקופה שבין תחילת עבודתו של העובד בחברה ועד מועד הצטרפות העובד להסכם הפנסיה כאמור, זכאים העובדים לפיצויי פיטורים לפי משכורתם בעת פרישתם מהחברה, עבור מספר השנים בתקופה האמורה. עובדים אשר לא הצטרפו להסכם הפנסיוני כאמור, זכאים לפיצויי פיטורין בגובה משכורתם בעת פרישתם מהחברה עבור כל שנות הוותק שלהם בחברה.

**(2) הסדרים ותכניות להבטחת תשלומי הפרישה והפיטורין (נכסי התכנית):**

על פי הוראות ההסכם הקיבוצי, הפקידה החברה 8.33% משכרם השוטף של העובדים בקופות גמל לפיצויים בבנקים ישראליים על שם החברה. בהתאם להסכם שנחתם ביום 22 בדצמבר 2011, לאור הסדר תחיקתי אשר נכנס לתוקף ביום 1 בינואר 2011, ואשר איננו מאפשר עוד הפקדת פיצויי פיטורים בקופה מרכזית לפיצויים, עובדים ותיקים אשר עד ליום 31 בדצמבר 2010 הופקדו עבורם כספי הפיצויים בקופה מרכזית, מופקדים הכספים עבורם החל מיום 1 בינואר 2011 לרכיב פיצויים בקופת גמל על שם העובד. כיום, מרבית נכסי התכנית מהווים קופות אישיות של העובדים המנוהלים על ידי בתי השקעות מהמובילים במשק.

**(3) מענק פרישה לטייסים ותיקים:**

טייסים ותיקים עם הגיעם לגיל 65, מועד בו הם אינם יכולים עוד להמשיך לשמש כטייסים פעילים על פי תקנות הטיס, ואשר אינם משמשים בתפקידי מדריכים או מפקחים, מסיימים את עבודתם בחברה והם זכאים למענק פרישה (מעבר לפיצויי הפיטורין אליהם הם זכאים על פי דין) בסכומים שנקבעו בהסכם. 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 מספר עובדים וותיקים 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 ומנהלים אשר הצטרפו לחברה לאחר שנת 2011 לא זכאים לפיצויים נוספים כאמור. מחויבות זו ממומנת על ידי קופות אישיות ייעודיות.

**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 ולשי לחגים בהתאם למדיניות החברה.

**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 קיטררס אינק" (ארה"ב), משתתפת בתכנית פנסיה מרובת מעסיקים עבור חלק מעובדיה, בגינה השקיעה חברת הבת סכום של כ-301 אלפי דולר בשנת 2021. חלקה של החברה הבת במחויבויות הלא ממומנות של התכנית נכון ליום 31 בדצמבר 2021 הינו כ-7.4 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):**

בהמשך לאמור בביאור 1.ב לעיל, בחודשים יוני ויולי 2020, חתמו החברה וההסתדרות על הסכמי הבראה פרטניים ביחס לארבעת מגזרי העובדים בחברה (טייסים, דיילי אויר, תחזוקה והנדסה, מנהלי) אשר נכנסו לתוקף לאחר התקיימות מספר תנאים אשר התרחשו במהלך שנת 2021.

על פי ההסכמים הכירה החברה בשנת 2020 בהפרשה ובהוצאה (בסעיף הוצאות אחרות) של כ-45 מיליון דולר. ההתחייבות כללה פיצויי פרישה מוגדלים ופנסיות גישור עד גיל הפרישה החוקי וכן מענק בגין הודעה מוקדמת. יצוין, כי החברה הכירה בהתחייבות ליום 31 בדצמבר 2020 על אף היות ההסכמים מותנים מאחר ולהערכתה באותו מועד לא היה לה יכולת בלתי מותנית לחזור בה מהמחויבויות הרלוונטיות בהסכמים בהקשר זה. במהלך הרבעון השני לשנת 2021 ונכון ליום 31 בדצמבר 2021 השלימה החברה את הליך ההיפרדות ושילמה את מחויבויותיה בהקשר זה בהתאם.
בנוסף, כאמור בביאור 1.ב לעיל, במסגרת מהלך התייעלות נוסף, בחודש אוקטובר 2021, אישר דירקטוריון החברה את ההסכמים הקיבוציים עליהם חתמה החברה עם הסתדרות העובדים הכללית החדשה, ועד תחזוקה והנדסה וועד מנהלי שעניינם הסדרת תכנית נוספת למתן פיצויים מוגדלים או קצבה חודשית, לעובדים קבועים בחברה אשר יבחרו לפרוש מרצון, בהתאם לתנאים הקבועים בהסכמים כאמור לעיל. לאור זאת, הכירה החברה בהפרשה ובהוצאה (בסעיף הוצאות אחרות) של כ-17 מיליון דולר.

**י. אנשי מפתח ניהוליים**

למידע בדבר הוצאות בגין תגמול אנשי מפתח ניהוליים, ראו ביאור 22.ג להלן.

**יא. פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים**

| | פיצויי פיטורין בישראל | פדיון ימי מחלה | קרנות פנסיה | הטבות לגמלאים | הטבות אחרות | סה"כ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| **סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:** | | | | | | |
| **לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021:** | | | | | | |
| עלות שירות | 5,838 | 841 | 122 | 77 | 879 | 7,757 |
| עלות הריבית | 1,256 | 689 | 1,550 | 407 | 78 | 3,980 |
| תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון | (595) | - | (1,475) | - | - | (2,070) |
| תשואה ריאלית שהועברה מסעיף פיצויים לתגמולים | 61 | - | - | - | - | 61 |
| הפרשי שער | 1,091 | 1,083 | (62) | 410 | 207 | 2,729 |
| שינויים אחרים בתקופה | - | - | - | - | - | - |
| **סך הכל** | 7,651 | 2,613 | 135 | 894 | 1,164 | 12,457 |
| **לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020:** | | | | | | |
| עלות שירות | 9,325 | 875 | 124 | 299 | (117) | 10,506 |
| עלות הריבית | 1,283 | 747 | 1,982 | 434 | 206 | 4,652 |
| תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון | (903) | - | (1,878) | - | 60 | (2,721) |
| תשואה ריאלית שהועברה מסעיף פיצויים לתגמולים | 86 | - | - | - | - | 86 |
| הפרשי שער | 2,181 | 2,349 | 183 | 779 | 232 | 5,724 |
| שינויים אחרים בתקופה | - | 34 | - | - | 127 | 161 |
| **סך הכל** | 11,972 | 4,005 | 411 | 1,512 | 508 | 18,408 |
| **לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019:** | | | | | | |
| עלות שירות | 6,647 | 1,762 | 423 | 221 | 1,147 | 10,200 |
| עלות הריבית | 2,545 | 1,118 | 2,428 | 522 | 299 | 6,912 |
| תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון | (4,430) | - | (2,113) | - | (145) | (6,688) |
| תשואה ריאלית שהועברה מסעיף פיצויים לתגמולים | 113 | - | - | - | - | 113 |
| הפרשי שער | (4,887) | 2,837 | 397 | 835 | 265 | (553) |
| שינויים אחרים בתקופה | - | 34 | - | - | (35) | (1) |
| **סך הכל** | (12) | 5,751 | 1,135 | 1,578 | 1,531 | 9,983 |

**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 | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| הוצאות הפעלה (ראו גם סעיף ג(3) לעיל) | 8,469 | 13,231 | 7,836 |
| הוצאות מכירה | 591 | 923 | 547 |
| הוצאות הנהלה וכלליות | 1,487 | 2,323 | 1,376 |
| הוצאות מימון | 1,910 | 1,931 | 224 |
| **סך הכל** | 12,457 | 18,408 | 9,983 |

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

יא. פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים (המשך)

| | לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | פיצויי פיטורין בישראל | פדיון ימי מחלה | הטבות לגמלאים | קרנות פנסיה | הטבות אחרות | סה"כ |
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| **התנועה בערך הנוכחי של המחויבות:** | | | | | | |
| יתרת פתיחה - ערך נוכחי של המחויבות | 73,511 | 39,195 | 13,637 | 80,147 | 10,705 | 217,195 |
| עלות שירות | 5,838 | 841 | 77 | 122 | 879 | 7,757 |
| עלות הריבית | 1,256 | 689 | 407 | 1,550 | 78 | 3,980 |
| (רווחים) הפסדים אקטואריים | (3,148) | (125) | 185 | (4,712) | (522) | (8,322) |
| הטבות ששולמו | (24,949) | (8,465) | (51) | (3,648) | (932) | (38,045) |
| שינויים בשער חליפין | 1,704 | 1,083 | 410 | (180) | 232 | 3,249 |
| שינויים אחרים בתקופה | - | - | - | - | (2,529) | (2,529) |
| **יתרת סגירה - ערך נוכחי של המחויבות** | 54,212 | 33,218 | 14,665 | 73,279 | 7,911 | 183,285 |
| **שינוי בשווי ההוגן של נכסי התכנית:** | | | | | | |
| יתרת פתיחה - שווי הוגן של נכסי התכנית | 33,910 | - | - | 72,225 | 1,877 | 108,012 |
| תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון | 595 | - | - | 1,475 | - | 2,070 |
| מדידות מחדש בגין הפרש בין התשואה בפועל על נכסי התכנית לבין התשואה המחושבת על פי שיעור ההיוון | (5,629) | - | - | (2,293) | - | (7,922) |
| הפקדות על ידי המעסיק | 764 | - | - | 1,074 | - | 1,838 |
| הטבות ששולמו | (15,225) | - | - | (3,648) | - | (18,873) |
| תשואה ריאלית שהועברה מסעיף הפיצויים לסעיף התגמולים | (61) | - | - | - | - | (61) |
| שינויים בשער חליפין | 612 | - | - | (118) | 25 | 519 |
| שינויים אחרים בתקופה | - | - | - | - | 779 | 779 |
| **יתרת סגירה - שווי הוגן של נכסי התכנית** | 14,966 | - | - | 68,715 | 2,681 | 86,362 |
| משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים) | 7.8 | 8.5 | 18.7 | | | |
| שיעור ההיוון באחוזים | 2.1 | 2.15 | 2.65-3.6 | | | |
| ניתוח רגישות לגידול של 1% בשיעור ההיוון | (1,285) | (2,313) | (2,387) | | | |

שיעור ההיוון עבור פנסיה ארהב 2.71% ועבור הפנסיה באנגליה 1.8%.

**יא. פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים (המשך)**

| | לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | פיצויי פיטורין בישראל | פדיון ימי מחלה | הטבות לגמלאים | קרנות פנסיה | הטבות אחרות | סה"כ |
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| **התנועה בערך הנוכחי של המחויבות:** | | | | | | |
| יתרת פתיחה - ערך נוכחי של המחויבות | 79,368 | 42,599 | 14,343 | 74,365 | 11,787 | 222,462 |
| עלות שירות | 9,325 | 875 | 299 | 124 | (117) | 10,506 |
| עלות הריבית | 1,283 | 747 | 434 | 1,982 | 206 | 4,652 |
| (רווחים) הפסדים אקטואריים | (2,961) | (2,788) | (2,197) | 6,424 | (1,801) | (3,323) |
| הטבות ששולמו | (18,776) | (4,604) | (23) | (3,499) | (706) | (27,608) |
| שינויים בשער חליפין | 5,281 | 2,349 | 779 | 752 | 450 | 9,611 |
| שינויים אחרים בתקופה | - | 34 | - | - | 127 | 161 |
| **יתרת סגירה - ערך נוכחי של המחויבות** | 73,520 | 39,212 | 13,635 | 80,148 | 9,946 | 216,461 |
| **שינוי בשווי ההוגן של נכסי התכנית:** | | | | | | |
| יתרת פתיחה - שווי הוגן של נכסי התכנית | 141,483 | - | - | 66,873 | 4,228 | 212,584 |
| תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון | 903 | - | - | 1,878 | (60) | 2,721 |
| מדידות מחדש בגין הפרש בין התשואה בפועל על נכסי התכנית לבין התשואה המחושבת על פי שיעור ההיוון | (4,901) | - | - | 5,410 | (457) | 52 |
| הפקדות על ידי המעסיק | 408 | - | - | 995 | 150 | 1,553 |
| הטבות ששולמו | (9,785) | - | - | (3,499) | (237) | (13,521) |
| משיכת עודפי קופת פיצויים | (96,600) | | | | | (96,600) |
| תשואה ריאלית שהועברה מסעיף הפיצויים לסעיף התגמולים | (86) | - | - | - | - | (86) |
| שינויים בשער חליפין | 3,099 | - | - | 569 | 218 | 3,886 |
| שינויים אחרים בתקופה | - | - | - | - | - | - |
| **יתרת סגירה - שווי הוגן של נכסי התכנית** | 34,521 | - | - | 72,226 | 3,842 | 110,589 |
| משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים) | 8.0 | 8.7 | 17.6 | | | |
| שיעור ההיוון באחוזים | 1.9 | 2.0 | 2.45 - 3.4 | | | |
| ניתוח רגישות לגידול של 1% בשיעור ההיוון | (2,036) | (2,840) | (2,447) | | | |

**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, 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-14.3 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.

**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 ההתייעלות נקבע כי בתקופת ההסכם לא יהיו זכאים העובדים למימון לימודים אקדמאיים לילדיהם.

# 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 2021:** | | |
| יתרת פתיחה | 61,772 | 3,989 |
| **סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:** | | |
| עלות שירות | 14,069 | 262 |
| עלות הריבית | 1,002 | 77 |
| הפרשי שער | 1,735 | 123 |
| (רווחים) הפסדים אקטואריים * | (7,796) | (741) |
| **סך הכל** | 9,010 | (279) |
| **הטבות ששולמו** | (18,263) | (56) |
| **יתרת סגירה** | 52,519 | 3,654 |
| משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים) | 8.4 | 11.2 |
| **לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020:** | | |
| יתרת פתיחה | 59,466 | 4,589 |
| **סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:** | | |
| עלות שירות | 18,385 | (502) |
| עלות הריבית | 992 | 86 |
| הפרשי שער | 3,767 | 262 |
| (רווחים) הפסדים אקטואריים | (2,830) | (355) |
| **סך הכל** | 20,314 | (508) |
| **הטבות ששולמו** | (18,615) | (86) |
| **יתרת סגירה** | 61,165 | 3,994 |
| משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים) | 8.5 | 11.1 |
| **לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019:** | | |
| יתרת פתיחה | 44,733 | 3,990 |
| **סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:** | | |
| עלות שירות | 46,369 | 188 |
| עלות הריבית | 1,417 | 142 |
| הפרשי שער | 3,856 | 337 |
| (רווחים) הפסדים אקטואריים | 5,387 | 299 |
| **סך הכל** | 57,029 | 966 |
| **הטבות ששולמו** | (42,250) | (367) |
| **יתרת סגירה** | 59,512 | 4,589 |
| משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים) | 8.5 | 11.3 |

* עיקר הרווח האקטוארי נובע בגין עליית שיעור הריבית וכן מצבירה נמוכה של ימי חופשה וומנוחה ביחס לצפוי.

# 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) ההוצאות בגין חופשה ומנוחה שנכללו בסעיפים הבאים בדוח רווח והפסד:**

| | לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| הוצאות הפעלה | 6,430 | 15,516 | 44,656 |
| הוצאות מכירה | 449 | 1,082 | 3,115 |
| הוצאות הנהלה וכלליות | 1,129 | 2,724 | 7,841 |
| הוצאות מימון | 1,002 | 992 | 1,417 |
| **סך הכל** | 9,010 | 20,314 | 57,029 |

**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 ההנהלה קיימת סבירות כי לא תדחנה או תתבטלנה, וזאת למרות שהתביעות הנ"ל מוכחשות על ידה.

לעניין שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים ששימשו בקביעת ערכה של ההתחייבות בדוחות הכספיים, ראו ביאור 2.ג(3).

נכון ליום 31 בדצמבר 2021, הוגשו כנגד החברה תביעות משפטיות בסך כולל של כ- 1,501 מיליון דולר ותביעות משפטיות בלתי מכומתות בסכומים כספיים. בגין תביעות אלו הכירה החברה בהפרשה בדוחות הכספיים בסך כולל של כ- 13.1 מיליון דולר. לדעת הנהלת החברה, המתבססת על חוות דעת של יועציה המשפטיים, לא צפוי, כי לחברה תהיה חשיפה להפסד נוסף בגין התביעות הנ"ל מעבר לסכומי ההפרשות שנכללו בדוחות הכספיים.

**א. תנועה בהפרשות:**

| | מדינת ישראל בגין מחלוקת על עודפי קופת הפיצויים של העובדים הזכאים | הפרשות אחרות | סך הכל |
|---|---|---|---|
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| יתרה ליום 1 בינואר 2020 | 9,517 | 14,224 | 23,741 |
| הפרשות נוספות שהוכרו (כולל עדכון הפרשות קיימות) | - | 1,781 | 1,781 |
| סכומים שנוצלו ובוטלו במהלך השנה | (9,557) | (1,640) | (11,197) |
| השפעת שער חליפין | 40 | 285 | 325 |
| **יתרה ליום 31 בדצמבר 2020** | - | 14,650 | 14,650 |
| הפרשות נוספות שהוכרו (כולל עדכון הפרשות קיימות) | - | 242 | 242 |
| סכומים שנוצלו ובוטלו במהלך השנה | - | (1,890) | (1,890) |
| השפעת שער חליפין | - | 134 | 134 |
| **יתרה ליום 31 בדצמבר 2021** | - | 13,136 | 13,136 |

**ביאור 16 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)**

**ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים:**

**להלן מפורטות התובענות 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 הנתבע 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 מיסי נמל אותם גובה החברה מהנוסעים במועד חיוב 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 מיסי הנמל במישרין 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 מס 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. |

**ביאור 16 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)**

**ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים (המשך):**

**להלן מפורטות התובענות הייצוגיות אשר הוגשו כנגד החברה: (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 מכומת | החברה הגישה את תגובתה לבקשת האישור. התקיים דיון הוכחות ובבקשת האישור נקבעו מועדים להגשת סיכומים. | הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה 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, שבסיומו הושג הסכם פשרה. הצדדים הגישו לבית המשפט בקשה לאישור הסכם הפשרה. | להסכם הפשרה אין השפעה מהותית על דוחותיה הכספיים של החברה. |
| 6 | פברואר 2017 | בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי מרכז | בבסיס בקשת האישור עומדת טענה כי בעת ביטול או עיכוב טיסה, החברה פועלת תוך הפרת חוק שרותי תעופה, התשע"ב-2012, וחובות נוספות. הקבוצה המוגדרת בבקשה הינה, בין היתר, לקוחות החברה אשר טיסתם בוטלה ולא קיבלו השבה של דמי הכרטיס או טיסה חלופית לבחירתם, לקוחות החברה שלא קיבלו שירותי סיוע ודפי מידע בגין זכויותיהם להטבות וכן לקוחות החברה אשר קיבלו מהחברה מענה מטעה. | סכום אישי של 44,615 ש"ח | החברה הגישה את תגובתה לבקשת האישור. בקשת האישור מצויה בשלב הסיכומים. | החברה הכירה בהפרשה בדוחותיה הכספיים, על פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, בגין התביעה. |
| 7 | אוקטובר 2017 | בקשה לאישור כייצוגית/ מחוזי מרכז | בבסיס בקשת האישור עומדות טענות שונות בקשר למושבים במטוס אשר קיימת בהם מגבלת הטייה לאחור. | 33 מיליון ש"ח (סכום אישי של 577 ש"ח) | החברה הגישה את תגובתה לבקשת האישור. ההליך נקבע לדיון הוכחות. | הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות. |

ביאור 16 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים (המשך):

להלן מפורטות התובענות הייצוגיות אשר הוגשו כנגד החברה: (המשך)

| מס' | מועד התביעה | סוג התביעה/ ערכאה | נושא התביעה | סכום התביעה | סטטוס | השפעות חשבונאיות |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 8 | 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. |
| 9 | 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 ההוכחות. | הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות. |
| 10 | 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 בדין וכי החברה אינה מיידעת 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) | ביום 26 במרץ 2021, ניתן פסק דין במסגרתו אישר בית המשפט את הסתלקות המבקש מבקשת האישור וביום 31 במרץ 2021 הגיש המבקש בקשה לביטול פסק הדין. ביום 27 באפריל 2021, התקיים דיון בבית המשפט בבקשת הביטול ובמסגרתו הוסכם כי הודעת ההסתלקות של המבקש ופסק הדין יבוטלו, תוך שכל צד שומר על טענותיו. ביום 13 ביולי 2021, התקיים דיון, שבסיומו ובהתאם להמלצת בית המשפט, הצדדים החלו בהליך הדברות לבחינת האפשרות לסיום ההליך בהסכמה. לאחר שלא הושגה הסכמה בין הצדדים, בקשת האישור נקבעה לדיון מקדמי נוסף. | בשלב זה, על רקע בקשת ביטול פסק דין לפני מספר חודשים, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל. |

**ביאור 16 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)**

**ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים (המשך):**

**להלן מפורטות התובענות הייצוגיות אשר הוגשו כנגד החברה: (המשך)**

| מס' | מועד התביעה | סוג התביעה/ ערכאה | נושא התביעה | סכום התביעה | סטטוס | השפעות חשבונאיות |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 11 | ינואר 2021 | 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 כרטיס 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 תגיש את תגובתה לבקשת האישור כנדרש. | 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 2021 בסך כולל של כ-65.5 מיליון ש"ח (כ-21 מיליון דולר). בגין בקשות אלו, לא הכירה החברה בהפרשה בדוחות הכספיים.

**ביאור 16 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)**

**ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: (המשך)**

**הליכים משפטיים שהסתיימו:**

**(12)** בגין תביעה אשר הוגשה כנגד החברה בבית המשפט המחוזי מרכז בסך של כ-20 מיליוני דולר, אשר עיקר טענותיה הפרת חוזה, נזקים ועשיית עושר ולא במשפט במסגרת מיזם משותף בתחום כרטיסי אשראי בארה"ב בין מועדון הנוסע המתמיד של החברה לבין חברת Heritage Affinity Services Ltd ("HAS"), חברה הרשומה במדינת ניו יורק, ארה"ב ואשר לה חברה בת בבעלות מלאה המאוגדת בישראל, ובדבר כתב ההגנה וכתב התביעה אשר הוגשו על ידי החברה בסך של כ-1.9 מיליון דולר בגין חובה של HAS לחברה, ביום 11 במאי 2021, ניתן תוקף של פסק דין להסדר כולל ומוסכם שהושג בין הצדדים. במסגרת ההסדר הוסכם, בין היתר, כי החברה תשלם לתובעת סך של כ- 4 מיליוני ש"ח. יצוין, כי החברה לא נדרשה לבצע הפרשה נוספת בדוחותיה הכספיים לשנת 2021 בגין ההסדר.

**(13)** בגין תביעה אשר הוגשה כנגד החברה בבית הדין האזורי לעבודה בתל אביב על ידי 130 עובדי בטחון, בדרישה ליתן סעד הצהרתי על פיו ייקבע, כי הסכם העבודה הקיבוצי המסדיר את זכויות העובדים בחברה חל על התובעים וכן ליתן סעדים כספיים בגין רכיבי שכר שונים, בחודש יוני 2021 ניתן פסק דין משלים בתיק ובו נדחתה במלואה התביעה.

**(14)** ביום 4 באוגוסט 2021, התקבלו במשרדי החברה מסמכי תביעה נגזרת ובקשה לאישורה כתובענה נגזרת, אשר הוגשו לבית המשפט המחוזי בתל אביב יפו על ידי בעל מניות בחברה. הבקשה הוגשה כנגד החברה, חברי הדירקטוריון של החברה, שכיהנו נכון לחודש יולי 2021, וכנגד כנפי נשרים תעופה בע"מ ("בעלת השליטה"). הטענות העיקריות הן שחברי דירקטוריון החברה הפרו את חובת הזהירות וחובת האמונים שלהם כלפי החברה - לא פעלו לכך שהחברה תבצע הנפקת הון מניות, אופציות או תמהיל של השניים עד ליום 31 ביולי 2021, בהיקף של לפחות 105 מיליון דולר ("ההנפקה"), כפי שהתחייבה החברה במסגרת ההסכם שנחתם עם המדינה ביום 18 במרץ 2021 ("ההסכם עם המדינה"), ולכל הפחות לא עמדו על התחייבותה של בעלת השליטה להזמין במסגרת ההנפקה בסכום שלא יפחת מסך של 43 מיליון דולר. במסגרת הבקשה הסעדים המבוקשים הם: (1) פיצוי החברה בנזק אשר נגרם לה בסך של 105 מיליון דולר; (2) פיצוי החברה בנזק אשר נגרם לה בסך של 43 מיליון דולר, הסכום שהתחייבה בעלת השליטה להשקיע בחברה במסגרת ההנפקה; או (3) מתן צו עשה לפיו על החברה לבצע את ההנפקה באופן שנקבע בהסכם עם המדינה. בנוסף, נתבקש בית המשפט להורות לבעלת השליטה לשלם לחברה סך של 43 מיליון דולר, לאור הפרת התחייבותה לרכוש מניות בסך זה במסגרת ההנפקה. ביום 30 בדצמבר 2021, הוגשה בקשה בהסכמה על ידי המבקש, החברה וחברי הדירקטוריון כאמור, לאשר את הסתלקות המבקש מהתובענה ולסגור את התובענה ללא צו להוצאות. ביום 2 בינואר 2022, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, ניתן פסק הדין הנעתר לבקשת ההסתלקות כאמור, ובכפוף לקבלת תצהירים לפיהם לא התקבלה אצל המבקש ובאי כוחו טובת הנאה כנגד ההסתלקות, מורה על מחיקת התובענה ללא צו להוצאות.

**(15)** בגין בקשה לאישור תביעה כתביעה נגזרת אשר הוגשה כנגד החברה בבית המשפט המחוזי מרכז על ידי בעל מניות המחזיק ב-247 מניות רגילות של החברה, על סך 9 מיליון ש"ח, בהמשך לחקירה הפלילית שנפתחה בעניינו של מר פנחס גינזבורג, דירקטור לשעבר ובעל מניות בחברה, ולטענה כי נעשה לכאורה שימוש במידע פנים שהיה מצוי ברשותו, מתוקף מעמדו ותפקידו בחברה, בעת שכרת עסקה למכירת חלק ממניותיו בחברה בחודש יולי 2017. ביום 15 באוגוסט 2021, הגישה פרקליטות המדינה - נוכח עיכוב ההליכים בתיק עד לאחר השלמת החקירה הפלילית - הודעה לבית המשפט לפיה הוחלט לאחרונה על סגירת התיק הפלילי כנגד מר גינזבורג. ביום 27 בינואר 2022, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, ניתן פסק הדין הנעתר לבקשה (מוסכמת) שהגיש המבקש, ומורה על מחיקת ההליך ללא צו להוצאות.

# אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
## ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

### ביאור 17 - מסים על ההכנסה

מיסים נדחים מוכרים בגין הפרשים זמניים בין ערכם לצורכי מס של נכסים והתחייבויות לבין ערכם בדוחות הכספיים. יתרות המיסים הנדחים (נכס או התחייבות) מחושבות לפי שיעור המס הצפוי בעת מימושן, בהתאם לחוקי המס שחקיקתם הושלמה למעשה ליום 31 בדצמבר 2021, 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 2021 | הוכר ברווח והפסד | הוכר ברווח הכולל האחר | הוכר בהון | יתרה ליום 31 בדצמבר 2021 |
|---|---|---|---|---|---|
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| **הפרשי עיתוי:** | | | | | |
| רכוש קבוע | ( 260,720) | ( 34,481) | - | - | ( 295,200) |
| מכשירים פיננסיים נגזרים | 15,256 | ( 9,119) | ( 10,383) | - | ( 4,247) |
| הפרשות וחובות מסופקים | 4,542 | ( 691) | - | - | 3,851 |
| התחייבויות בגין הטבות עובדים | 46,068 | ( 32,398) | ( 135) | - | 13,535 |
| | ( 194,854) | ( 76,689) | ( 10,518) | | ( 282,061) |
| עלויות הנפקה | - | ( 281) | - | 281 | - |
| הפסדים לצורכי מס * | 194,613 | 87,448 | - | - | 282,061 |
| **סה"כ** | ( 241) | 10,478 | ( 10,518) | 281 | - |

| | 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 |
| **הפרשי עיתוי:** | | | | | |
| רכוש קבוע | ( 205,167) | ( 55,553) | - | - | ( 260,720) |
| מכשירים פיננסיים נגזרים | 1,062 | 1,426 | 12,768 | - | 15,256 |
| הפרשות וחובות מסופקים | 3,266 | 1,276 | - | - | 4,542 |
| התחייבויות בגין הטבות עובדים | 14,926 | 31,481 | ( 339) | - | 46,068 |
| | ( 185,913) | ( 21,370) | 12,429 | | ( 194,854) |
| עלויות הנפקה | - | ( 317) | - | 317 | - |
| הפסדים לצורכי מס * | 131,390 | 63,222 | - | - | 194,613 |
| **סה"כ** | ( 54,523) | 41,536 | 12,429 | 317 | ( 241) |

* יתרת ההפסדים המועברים לצורכי מס של החברה לסוף שנת 2021 הינה כ- 1,921 מיליון דולר. על סכום של 695.1 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.

# 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 | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| הוצאות מיסים שוטפים | 353 | 1,104 | 671 |
| מיסים נדחים | ( 10,478) | ( 41,536) | ( 17,632) |
| הפחתת נכס עודפות | - | 9,911 | - |
| **הטבת מס** | ( 10,125) | ( 30,520) | ( 16,961) |

יצוין, כי הטבת המס שהוכרה בשנת 2021 הינה פועל יוצא של התנועה ברווח הכולל האחר של החברה, אשר הביאה לקיטון בנכסי המס אשר יוחסו להון העצמי, וכנגדם הוכר נכס מס בגין הפסדים מועברים, וזאת בגובה ההתחייבויות הקיימות (כך שיתרת המס הנדחה תהיה מאופסת) כמפורט לעיל.

**ג. המס האפקטיבי:**

| | לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| הפסד לפני מסים על הכנסה ולפני חלק רווחי חברות כלולות - (אך כולל שיערוך אופציות ממ"ן) | ( 423,169) | ( 561,970) | ( 77,830) |
| שיעור מס סטטוטורי | 23% | 23% | 23% |
| **הטבת מס לפי שיעור מס סטטוטורי** | ( 97,329) | ( 129,253) | ( 17,901) |
| **תוספת במס בגין:** | | | |
| הוצאות שאינן מותרות בניכוי | 271 | 328 | 636 |
| הוצאות מס בגין מכירת חברה כלולה אשר לא הוכרו בגינה מסים נדחים | - | 753 | - |
| אי הכרה בנכס מס, לרבות מחיקת נכס עודפות | 88,712 | 97,295 | - |
| הפרשים אחרים | ( 1,780) | 357 | 304 |
| **סה"כ הטבת מס בדוח רווח והפסד** | ( 10,125) | ( 30,520) | ( 16,961) |

**ד. חוקי המס החלים על החברה:**

(1) על פי תקנות מס הכנסה (כללים בדבר ניהול פנקסי חשבונות של חברות בהשקעת חוץ ושל שותפויות מסוימות וקביעת הכנסתן החייבת), התשמ"ו-1986, נמדדות התוצאות לצרכי מס של החברה וחלק מחברות הבת שלה על בסיס דולרי. חלק מהחברות המאוחדות נישומות במשולב עם החברה.

**(2)** החברה היא חברה תעשייתית כהגדרתה בחוק עידוד התעשייה (מסים), התשכ"ט-1969, וזכאית, בהתאם לכך, לפחת בשיעורים מוגדלים על מטוסים וציוד טיסה. על פי תקנות מס הכנסה-פחת 1941, זכאית החברה לפחת בגין פריטי רכוש אלו, בשיעור שנתי של 30% ובגין מנועים לפחת בשיעור שנתי של 40%.

**ה. שומות סופיות:**

לחברה שומות מס הנחשבות כסופיות עד וכולל שנת המס 2016.

# אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
## ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

**ביאור 18 - הון ועודפים**

**א. הון המניות של החברה**

| | ר ש ו ם | | מונפק ונפרע | |
|---|---|---|---|---|
| | מניה מיוחדת | מניות רגילות | מניה מיוחדת | מניות רגילות |
| | 1 ש"ח ע.נ. | 1 ש"ח ע.נ. | 1 ש"ח ע.נ. | 1 ש"ח ע.נ. |
| | ש " ח | ש " ח | ש " ח | ש " ח |
| יתרה לימים 31 בדצמבר 2021 | 1 | 1,875,000,000 | 1 | 168,804,083 |
| יתרה ליום 31 בדצמבר 2020 | 1 | 2,500,000,000 | 1 | 1,249,072,135 |

בחודש אוקטובר 2021, ביצעה החברה איחוד להון המניות הרגילות ביחס של 1 ל- 8, ולאחריו הפחתת הערך הנקוב של המניות הרגילות ל- 1 ש"ח ע.נ, כך שכמות המניות לפני ביצוע האיחוד הייתה 1,350,422,665 מניות, ולאחר האיחוד כמות המניות הינה 168,802,833 מניות. בעקבות ביצוע איחוד ההון התאימה החברה, גם למפרע, את נתוני ההפסד הבסיסי למניה.

**ב. כתבי אופציה**

ביום 14 בפברואר 2021, פרסמה החברה דוח הצעת מדף נוסף על פי תשקיף המדף שפורסם ביום 31 באוגוסט 2020, כמפורט בביאור 1.ב לעיל. כתבי האופציה ניתנים למימוש למניות החברה, תמורת תוספת מימוש בסך 30 אג' לאופציה, צמוד לדולר. לאחר איחוד ההון כמפורט בסעיף א' לעיל, כל 8 כתבי אופציה ניתנים למימוש למניה אחת בת 1 ש"ח ע.נ.

במסגרת המכרז 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, אשר היוו למועד ההנפקה כ-77 מיליון דולר, לפני עלויות הנפקה, ונזקפו (בניכוי עלויות הנפקה ומס נדחה המיוחס אליהן) להון העצמי של החברה. ראו גם ביאור 1.ב לעיל. בהמשך לכך, במהלך שנת 2021, מומשו כ-101,350,531 כתבי אופציה, בתמורה למספר זהה של מניות בנות 1 ש"ח ע.נ. תוספת המימוש אשר שולמה לחברה הינה כ- 9.3 מיליון דולר.

נכון ליום 31 בדצמבר 2021, קיימים 1,148,649,469 כתבי אופציה (סדרה 2) הניתנים למימוש למניות החברה (ביחס של 8 כתבי אופציה למניה).

**ג. רווח למניה:**

להנפקת כתבי האופציה אשר הונפקו בפברואר 2021, השפעה פוטנציאלית משמעותית על מספר המניות הפוטנציאליות לחישוב הרווח המדולל למניה. בנוסף, בגין הלוואת הבעלים הניתנת להמרה כאמור בביאור 1.ב לעיל ובהתאם לאגרות החוב אשר ניתנות להמרה למניות לבחירת החברה, קיימים לחברה מניות פוטנציאליות מדללות נוספות. בהתאם למחיר המניה הממוצע בתקופות הרלוונטיות (מותאם לאיחוד ההון), מספר המניות הפוטנציאליות אשר היה מתווסף לחישוב הרווח המדולל למניה בגין המכשירים הללו, הינו 58,786,600 מניות. לאור העובדה כי בשנת 2021 הכירה החברה בהפסד, לא היו למניות פוטנציאליות אלו השפעה על הרווח המדולל למניה בפועל.

# אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
## ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

**ביאור 18 - הון ועודפים (המשך)**

**ד. מניית המדינה המיוחדת והזכויות הנלוות אליה:**

ביום 18 במאי 2003, הקצתה החברה מניה מיוחדת לממשלת ישראל אשר אינה ניתנת למכירה או העברה. המניה המיוחדת נועדה להגן על העניינים החיוניים של המדינה, בהתאם להחלטות הממשלה, כדלקמן:

- שמירה על קיום החברה כחברה ישראלית שהדין הישראלי חל עליה;
- שמירה על כושר תפעול ויכולת הטסה של נוסעים ומטען שלא יקטן מתחת לכמות מינימלית שנקבעה;
- מניעה מגורמים עוינים או מגורמים העלולים לפגוע בעניינים החיוניים של המדינה, מלהיות בעל עניין בחברה או בעל השפעה כלשהי בדרך אחרת על ניהולה;
- שמירה על סידורי הביטחון ואבטחה בחברה כפי שיקבעו על ידי גורמים ממלכתיים מטעם המדינה.

בנוסף, צו החברות הממשלתיות (הכרזה על אינטרס חיוני למדינה באל על נתיבי אויר לישראל בע"מ), תשס"ה-2004, קובע, כי למדינה אינטרס חיוני בקשר לחברה, לאפשר שימוש אפקטיבי בנכסים חיוניים (מטוסים המהווים קיבולת הטסה מינימאלית, כהגדרתם בתקנון החברה) בשעת חירום או לצורכי ביטחון להבטחת המשך קיומן של פעילויות שהן חיוניות לביטחון המדינה וכי החברה תעסיק, בכל עת, אנשי צוות אוויר ישראליים, ובישראל -אנשי צוות קרקע ישראליים, שהם בעלי הכשרה ורישוי כנדרש להפעלת הנכסים החיוניים, והכל במספר שלא יפחת מהנדרש להפעלה רציפה ובו זמנית של כל הנכסים החיוניים בשעת חירום או צורך בטחוני. נכון למועד החתימה על דוחות כספיים מאוחדים אלו, אין הוראות הצו מחייבות את החברה לשינוי כלשהו באופן התפעול או לשינוי כלשהו בהרכב העובדים בה.

לפרטים נוספים בדבר גיוס ההון והסכמי הסיוע עם המדינה, ראו באור 1.ב. לדוחות הכספיים.

**ה. מדיניות החברה בדבר חלוקת 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 בחבויותיה הקיימות והצפויות, ובהתחשב בנזילותה, בפעילותה ובתוכניותיה 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.

ביולי 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 הממן 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 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.

# 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 פיננסים נגזרים על מנת לנהל את החשיפות לשינויי מחיר של הדלק הסילוני (להלן - "דס"ל"), לו יש השפעה ישירה על הוצאות ההפעלה של החברה, את החשיפות לשינויים בריבית הנובעות מהלוואות שהועמדו לחברה בריבית משתנה וכן את החשיפות לשערי חליפין, הנובעות בעיקר מהוצאות השכר השקליות ברובן של החברה ומרכיבי חוב מסוימים הנקובים במטבע ין יפני. לחברה יש גם חשיפות מסוימות, קטנות בהיקפן, למטבעות אחרים בעיקר בשל עודף תקבולים על תשלומים במטבעות אלה.

דירקטוריון החברה אחראי לאישור מדיניות ניהול סיכוני השוק של החברה ומפקח על יישום המדיניות באמצעות וועדה לניהול סיכוני שוק. הדירקטוריון אחראי על הגדרת המדיניות ועדכונה. הוועדה מבקרת את יישום המדיניות ובסמכותה לתת הנחיות/אישורים להנהלת החברה לחרוג מיישום המדיניות בהתאם להתפתחויות שונות (ועדה זו מקבלת דוח חודשי מסמנכ"ל הכספים). מנכ"ל החברה אחראי לקבלת ההחלטות באשר לביצוע עסקאות הגידור בפועל בהתאם למדיניות ולהנחיות הוועדה.

חטיבת הכספים של החברה מספקת שירותים לפעילות העסקית, מאפשרת גישה לשווקים פיננסיים מקומיים ובינלאומיים, מפקחת ומנהלת את הסיכונים הפיננסיים הקשורים לפעילויות החברה באמצעות דוחות פנימיים המנתחים את מידת החשיפה לסיכונים לפי רמתם ועוצמתם.

נכון ליום 31 בדצמבר 2021, מכשיריה הנגזרים של החברה מיועדים כמכשירים מגדרים בחשבונאות גידור תזרים מזומנים. יחסי הגידור מתועדים בידי החברה במועד ההתקשרות בעסקת הגידור. במסגרת התיעוד, מזוהים המכשיר המגדר, הפריט המגודר, הסיכון המגודר, אסטרטגית הגידור המיושמת, ונבחנת מידת ההתאמה של האסטרטגיה למדיניות הגידור של החברה. יצוין, כי בין היתר בשל חוסר הוודאות לגבי מצב השוק וקצב ההתאוששות, היקף עסקאות הגידור החדשות שביצעה החברה במהלך השנה הינו נמוך יחסית.

**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 החזויה 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 החזויה המגודרת לעניין זה.

כאשר הגידור על ידי אופציות נעשה תוך שימוש בערכן הפנימי בלבד, אזי שינויים בשווי ההוגן של רכיב הזמן בגין אותן אופציות ייזקפו אף הם לרווח כולל אחר (ויוצגו בדוח על השינויים בהון בקרן הון נפרדת) ויסווגו לרווח והפסד עם קרות העסקה המגודרת, או, בתנאים מסוימים, קודם לכן.

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. מקום בו החברה מממשת מכשיר מגדר בטרם קרות העסקה המגודרת, מוכר הרווח או ההפסד הנדחה בגין המכשיר המגדר שמומש במועד העסקה המגודרת.

ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ג. הרכב מכשירים פיננסיים נגזרים בדוח על המצב הכספי:

| | ליום 31 בדצמבר 2021 | | |
|---|---|---|---|
| | מועד תשלום (תקבול) חוזי | סכום נומינלי | נכסים שוטפים |
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| מכשירים פיננסיים נגזרים אשר יועדו כפריטים מגדרים: | | | |
| עסקאות גידור דלק סילוני | 1/22-3/22 | 6,198 | 250 |
| סה"כ נכסים בגין מכשירים פיננסיים נגזרים | | | 250 |

| | ליום 31 בדצמבר 2021 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | מועד תשלום (תקבול) חוזי | סכום נומינלי | התחייבויות שוטפות | התחייבויות לא שוטפות | סך הכל שווי הוגן |
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| מכשירים פיננסיים נגזרים אשר יועדו כפריטים מגדרים: | | | | | |
| עסקאות גידור ריבית | 1/22-8/30 | 546,896 * | ( 1,203 ) | ( 9,667 ) | ( 10,870 ) |
| עסקאות גידור שערי חליפין | 8/29 | 32,646 | | ( 8,058 ) | ( 8,058 ) |
| סה"כ התחייבויות בגין מכשירים פיננסיים נגזרים | | | ( 1,203 ) | ( 17,725 ) | ( 18,928 ) |

| | ליום 31 בדצמבר 2020 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | מועד תשלום (תקבול) חוזי | סכום נומינלי | התחייבויות שוטפות | התחייבויות לא שוטפות | סך הכל שווי הוגן |
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| מכשירים פיננסיים נגזרים אשר יועדו כפריטים מגדרים: | | | | | |
| עסקאות גידור דלק סילוני | 4-12/21 | 93,079 | 17,272 | - | 17,272 |
| עסקאות גידור ריבית | 4/21-8/30 | 613,139 * | 2,808 | 33,972 | 36,780 |
| עסקאות גידור שערי חליפין | 8/29 | 31,159 | - | 5,258 | 5,258 |
| סה"כ מכשירים פיננסיים נגזרים אשר יועדו כפריטים מגדרים | | | 20,080 | 39,230 | 59,310 |
| עסקאות גידור דלק סילוני אשר אינן מוכרות כאפקטיביות | 1-3/21 | 39,023 | 6,831 | - | 6,831 |
| סה"כ התחייבויות בגין מכשירים פיננסיים נגזרים | | | 26,911 | 39,230 | 66,141 |

* משקף את סכום הקרן.

**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, גידור הדס"ל מבוצע 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 מבוצע באמצעות מכשירים פיננסיים שונים (קיבוע מחיר, אופציות ומבני אופציות שונים), תוך שימוש בנכסי בסיס מתאימים, כגון: דס"ל, נפט גולמי או תזקיקיו, והכל על פי שיקול דעתה של הנהלת החברה.

בעת גידור מחירי הדס"ל, 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.

לוועדה לניהול סיכוני שוק קיימת הסמכות לאשר חריגות מהמדיניות המפורטת מעלה, לרבות בהיקף הגידור. במהלך שנת 2021, ביצעה החברה עסקאות גידור חדשות מועטות ובהיקפים נמוכים, וזאת בשל חוסר הוודאות לגבי קצב ההתאוששות וכן בשל מגבלות אשראי מול הגורמים המגדרים ועל כן, נכון למועד הסמוך לפרסום הדוח, החברה נמצאת בחריגה מהיקפי הגידור המינימליים המוגדרים במדיניות. חריגות אלה דווחו לוועדה לניהול סיכוני שוק ולדירקטוריון החברה.

**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 פורוורד מקובלות (רמה 2 - מחירים מצוטטים ומחירים הניתנים לצפייה).

| | השפעה על הרווח והפסד לתקופה | השפעה על הרווח הכולל האחר לתקופה | סך ההשפעה על הון החברה | תזרים מזומנים בגין נגזרים | גידול בנכס/קיטון בהתחייבות (קיטון בנכס/גידול בהתחייבות) |
|---|---|---|---|---|---|
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| **לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021** | | | | | |
| **נגזרי דלק סילוני:** | | | | | |
| יתרות בגין נגזרי דלק סילוני ליום 1 בינואר 2021 | | ( 17,324) | | | ( 24,103) |
| שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים | - | 30,761 | 30,761 | - | 30,761 |
| תקבול בגין עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים | 4,439 | ( 4,439) | - | 4,439 | ( 4,439) |
| מימוש מוקדם של עסקאות | 8,438 | ( 8,438) | | 9,058 * | ( 9,058) |
| העברה לרווח והפסד בגין חוסר אפקטיביות | ( 138) | 138 | - | - | - |
| שערוך של עסקאות שאינן מוכרות כאפקטיביות שנזקפו לרווח והפסד | 4,274 | - | 4,274 | - | 4,274 |
| הפסד מפרמיות בגין פקיעת נגזרים אשר יועדו כמכשירים מגדרים | ( 52) | 52 | - | - | - |
| תשלומי פרמיות עבור מכשירים מגדרים | - | - | - | ( 120) | 120 |
| תשלום עסקאות אשר אינן מוכרות כאפקטיביות | - | - | - | ( 2,695) | 2,695 |
| **סה"כ תנועה בנגזרי דלק סילוני** | 16,961 | 18,074 | 35,035 | 10,682 | 24,353 |
| **יתרות בגין נגזרי דלק סילוני ליום 31 בדצמבר 2021** | | 750 | | | 250 |
| **השפעה פוטנציאלית של עלייה/(ירידה) של 15% במחיר הדס"ל על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)** | - | 1/(0.25) | 1/(0.25) | - | 1/(0.25) |

* בחודש אוקטובר 2021, ביצעה החברה פירעון מוקדם של כל עסקאות גידור הדלק הסילוני לאותו מועד בתמורה לסך חיובי של כ-9.1 מיליון דולר. הרווח הנדחה בגין המכשירים המגדרים שמומשו, אשר עד למועד המימוש הוכרו בקרן הון, נזקפו לרווח והפסד במועד העסקאות המגודרות, אשר רובן המכריע התרחש ברבעון הרביעי לשנת 2021. יתרת הרווח הנדחה שטרם הועבר לרווח והפסד (וצפוי להיות מועבר ברבעון הראשון לשנת 2022), אשר מסווגת נכון ליום 31 בדצמבר 2021 בקרן הון בגין נגזרים, הינה כ-0.6 מיליון 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 2020.

| | השפעה על הרווח והפסד לתקופה | השפעה על הרווח הכולל האחר לתקופה | סך ההשפעה על הון החברה | תזרים מזומנים בגין נגזרים | גידול בנכס/קיטון בהתחייבות (קיטון בנכס/גידול בהתחייבות) |
|---|---|---|---|---|---|
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| **לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020** | | | | | |
| **נגזרי דלק סילוני:** | | | | | |
| יתרות בגין נגזרי דלק סילוני ליום 1 בינואר 2020 | | 174 | | | 2,066 |
| שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים | - | ( 130,571 ) | ( 130,571 ) | - | ( 130,571 ) |
| תשלום עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים | ( 15,072 ) | 15,072 | - | ( 15,072 ) | 15,072 |
| העברה לרווח והפסד בגין חוסר אפקטיביות | ( 96,288 ) | 96,288 | - | - | - |
| שערוך של עסקאות שאינן מוכרות כאפקטיביות שנזקפו לרווח והפסד | 5,983 | - | 5,983 | - | 5,983 |
| תשלום עסקאות אשר אינן מוכרות כאפקטיביות | - | - | - | ( 83,347 ) | 83,347 |
| הוצאה מפרמיות בגין נגזרים שפקעו | ( 1,713 ) | 1,713 | - | | |
| **סה"כ תנועה בנגזרי דלק סילוני** | ( 107,090 ) | ( 17,498 ) | ( 124,588 ) | ( 98,419 ) | ( 26,169 ) |
| **יתרות בגין נגזרי דלק סילוני ליום 31 בדצמבר 2020** | | ( 17,324 ) | | | ( 24,103 ) |
| **השפעה פוטנציאלית של עלייה/ירידה של 15% במחיר הדס"ל על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)** | - | 14.5/(16.0) | 14.5/(16.0) | - | 14.5/(16.0) |

**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, וזאת בגין עודף התחייבויות פיננסיות על נכסים פיננסיים (בעיקר בשל התחייבויות בגין הטבות לעובדים, ראו ביאור 15 וכן, בהיקפים פחותים ביותר, בגין התחייבויות חכירה של נדל"ן בישראל) הנקובים במטבעות שונים מהדולר. כך, ירידה של 10% בשער החליפין הייתה מביאה להוצאה בסך של כ- 20.6 מיליון דולר, בשל שערוך היתרות בדוח על המצב הכספי כאמור. החברה בוחנת מעת לעת את הצורך בשימוש במכשירים נגזרים להקטנת החשיפה מסיכוני מטבע.

מדיניותה של החברה מאפשרת לה לגדר את חשיפתה התזרימית הצפויה לשקל, בהיקף של עד 75% ל-12 החודשים הקרובים. 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 2021, החברה לא גידרה את החשיפה התזרימית הצפויה לשקל בשנת 2022, בין היתר בשל חוסר הוודאות לגבי ההיקף ועיתוי החשיפה המדויקים וכן בשל מגבלות אשראי מול הגורמים המגדרים. החריגה מדרישת המינימום דווחה לוועדה לניהול סיכוני שוק ולדירקטוריון החברה.

**(2) סיכון מטבע בגין הלוואות שנלקחו ביין יפני**

לחברה מספר הלוואות בהן חלק מהחוב הפיננסי שלה נקוב במטבע יין יפני. סך החוב הנקוב ביין ליום 31 בדצמבר 2021 מסתכם לכ-88 מיליון דולר. החברה ביצעה עסקה להחלפת תזרימי מזומנים על מנת לקבע את שער היין, וזאת עבור חוב של כ-33 מיליון דולר (נכון ליום 31 בדצמבר 2021) מתוך הסכום האמור. לאור זאת, ירידה של 10% בשער החליפין הייתה מביאה להוצאה בסך של כ-4 מיליון דולר, בשל שערוך החוב הפיננסי שאינו מגודר.

**(3) השפעה כמותית של הנגזרים על הדוחות הכספיים**

להלן השפעת נגזרי שע"ח שקל-דולר על הרווח והפסד, רווח כולל אחר, ההון ותזרים המזומנים. השווי ההוגן של עסקאות גידור המט"ח נקבע תוך שימוש בשער מט"ח לתאריך הדוח על המצב הכספי ובעקומות שערי פורוורד מקובלות (רמה 2 - מחירים מצוטטים ומחירים הניתנים לצפייה).

ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ה. סיכון מטבע: (המשך)

| | השפעה על הרווח והפסד לתקופה | השפעה על הרווח הכולל האחר לתקופה | סך ההשפעה על הון החברה | תזרים מזומנים בגין נגזרים | גידול בנכס/קיטון בהתחייבות (קיטון בנכס/גידול בהתחייבות) |
|---|---|---|---|---|---|
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| **לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021** | | | | | |
| **נגזרי שער חליפין:** | | | | | |
| יתרות בגין נגזרי שע"ח ליום 1 בינואר 2021 | | (5,420) | | | (5,258) |
| שערוך של עסקאות גידור הלוואות ביין יפני | (3,271) | 1,416 | (1,855) | - | (1,855) |
| השלמת ריבית בגין גידור הלוואות ביין יפני | (946) | - | (946) | - | (946) |
| **סה"כ תנועה בנגזרי שער חליפין** | (4,217) | 1,416 | (2,800) | 0 | (2,800) |
| **יתרות בגין נגזרי שערי חליפין ליום 31 בדצמבר 2021** | | (4,004) | | | (8,058) |
| **השפעה פוטנציאלית של ירידה/(עלייה) של 10% בשער החליפין על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)** | - | 4/(3.6) | 4/(3.6) | - | 4/(3.6) |
| **לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020** | | | | | |
| **נגזרי שער חליפין:** | | | | | |
| יתרות בגין נגזרי שע"ח ליום 1 בינואר 2020 | | (1,113) | | | (1,557) |
| שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים | - | (304) | (304) | - | (304) |
| תקבול בגין עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים | 828 | (828) | - | 828 | (828) |
| שערוך של עסקאות גידור הלוואות ביין יפני | 1,573 | (3,277) | (1,704) | - | (1,704) |
| השלמת ריבית בגין גידור הלוואות ביין יפני | (865) | - | (865) | - | (865) |
| הפסד מפרמיות בגין פקיעת נגזרים אשר יועדו כמכשירים מגדרים | (102) | 102 | - | - | - |
| **סה"כ תנועה בנגזרי שער חליפין** | 1,434 | (4,307) | (2,873) | 828 | (3,701) |
| **יתרות בגין נגזרי שערי חליפין ליום 31 בדצמבר 2020** | | (5,420) | | | (5,258) |
| **השפעה פוטנציאלית של ירידה/(עלייה) של 10% בשער החליפין על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)** | - | 4.3/(3.5) | 4.3/(3.5) | - | 4.3/(3.5) |

**ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)**

**ו. 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 באופן חלקי את חשיפתה התזרימית לשער ריבית ה-Libor (חשיפה הנובעת מהלוואות החברה) באמצעות עסקאות גידור ריבית או נטילת הלוואות בריבית קבועה. היקף הגידור בפועל (כלומר סך ההלוואות שהינן בריבית קבועה או הלוואות בריבית משתנה המגודרות באמצעות עסקאות לגידור ריבית) נכון למועד הדוח עומד על כ- 70% מתיק המימון.

סך הוצאות המימון בהן הכירה החברה בשנת 2021, ללא השפעת הגידור, בגין הלוואות בריבית משתנה, הינה כ-20 מיליון דולר. אילו הריבית הייתה משתנה ב-50%, ההוצאה הייתה גדלה בכ-0.7 מיליון דולר, ולאחר השפעת הגידור כמפורט להלן, הייתה גדלה בכ-0.3 מיליון דולר.

על רקע משבר הקורונה, חלה ירידה בשיעורי הריביות בשווקים. כתוצאה מכך, שווין ההוגן השלילי של עסקאות הריבית ליום 31 בדצמבר 2021 הסתכם לכ-10.9 מיליון דולר. בחלק מהסכמי המסגרת מול המגדרים נקבעו תנאים בהם נדרשת החברה להפקיד ביטחונות בגין שוויים ההוגן של נגזרי הריבית, אשר הסתכמו ליום 31 בדצמבר 2021 בכ-5.6 מיליון דולר (סכום זה כולל גם בטחונות כנגד עסקת גידור יין יפני באחת ההלוואות כמוסבר בסעיף סיכון המטבע לעיל).

להלן השפעת נגזרי הריבית על הרווח והפסד, רווח כולל אחר, ההון ותזרים המזומנים של החברה. 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)**

**ו. סיכון ריבית (המשך)**

| | השפעה על הרווח והפסד לתקופה | השפעה על הרווח הכולל האחר לתקופה | סך ההשפעה על הון החברה | תזרים מזומנים בגין נגזרים | גידול בנכס/קיטון בהתחייבות (קיטון בנכס/גידול בהתחייבות) |
|---|---|---|---|---|---|
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| **לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021** | | | | | |
| **נגזרי ריבית:** | | | | | |
| יתרות בגין נגזרי ריבית ליום 1 בינואר 2021 | | ( 36,780) | | | ( 36,780) |
| שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים | - | 16,384 | 16,384 | - | 16,384 |
| תשלום בגין עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים | ( 9,527) | 9,527 | - | ( 9,527) | 9,527 |
| **סה"כ תנועה בנגזרי ריבית** | ( 9,527) | 25,911 | 16,384 | ( 9,527) | 25,911 |
| **יתרות בגין נגזרי ריבית ליום 31 בדצמבר 2021** | | ( 10,869) | | | ( 10,869) |
| **השפעה פוטנציאלית של עלייה/(ירידה) של 50% בשיעור הריבית על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)** | - | 2.6/(2.2) | 2.6/(2.2) | - | 2.6/(2.2) |
| **לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020** | | | | | |
| **נגזרי ריבית:** | | | | | |
| יתרות בגין נגזרי ריבית ליום 1 בינואר 2020 | | ( 3,131) | | | ( 3,131) |
| שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים | - | ( 38,589) | ( 38,589) | - | ( 38,589) |
| תשלום בגין עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים | ( 4,940) | 4,940 | - | ( 4,940) | 4,940 |
| **סה"כ תנועה בנגזרי ריבית** | ( 4,940) | ( 33,649) | ( 38,589) | ( 4,940) | ( 33,649) |
| **יתרות בגין נגזרי ריבית ליום 31 בדצמבר 2020** | | ( 36,780) | | | ( 36,780) |
| **השפעה פוטנציאלית של עלייה/(ירידה) של 50% בשיעור הריבית על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)** | - | 3.8/(3.8) | 3.8/(3.8) | - | 3.8/(3.8) |

**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- 1.1 מיליארד דולר לשנים 2022 – 2030. כ- 1 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 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 נזילות:**

להלן מפורטים הסכומים ומועדי התשלום החזויים בגין נגזרים, בהתאם לתנאי השוק החזויים ליום 31 בדצמבר 2021.

| | שנת 2022 | שנת 2023 | שנת 2024 | שנת 2025 | שנת 2026 ואילך | סה"כ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | מיליוני דולר | | | | | |
| עסקאות גידור דס"ל | (0.2) | | | | | (0.2) |
| עסקאות גידור ריבית | 7.2 | 2.6 | 0.6 | 0.3 | 0.3 | 11 |
| עסקאות גידור שערי חליפין | | | | | 8.1 | 8.1 |
| **סה"כ תשלום בגין נגזרים** | **7.0** | **2.6** | **0.6** | **0.3** | **8.4** | **18.9** |

# 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 | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| **הכנסות ממטוסי נוסעים:** | | | |
| הכנסות מנוסעים בטיסות סדירות של החברה | 530,530 | 314,440 | 1,887,876 |
| הכנסות מהטסת מטען במטוסי הנוסעים | 149,270 | 164,378 | 97,417 |
| הכנסות מטיסות סאן-דור | 9,694 | 8,000 | 93,225 |
| **סה"כ הכנסות ממטוסי נוסעים** | 689,494 | 486,818 | 2,078,518 |
| הכנסות מהטסת מטענים במטוס מטען (כולל החופש החמישי) | 128,469 | 99,833 | 35,018 |
| סה"כ הכנסות מהטסת נוסעים ומטען (*) | 817,963 | 586,651 | 2,113,536 |
| הכנסות אחרות (1) | 39,204 | 36,424 | 64,461 |
| | 857,167 | 623,075 | 2,177,997 |

(*) להלן פירוט של הכנסות החברה מהטסת נוסעים ומטען על פי איזורים גיאוגרפיים:

| | לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| אמריקה | 351,077 | 208,240 | 790,418 |
| אירופה | 275,044 | 204,152 | 1,035,675 |
| אסיה ואפריקה | 165,261 | 150,798 | 287,443 |
| הטסת מטענים במסגרת החופש החמישי (2) | 26,581 | 23,461 | - |
| **סה"כ הכנסות מהטסת נוסעים ומטען** | 817,963 | 586,651 | 2,113,536 |

(1) ההכנסות האחרות כוללות, בעיקר, הכנסות ממכירת מוצרי דיוטי פרי, שירותי מזון תעופתי, שירותי תחזוקה לגורמי חוץ, דמי חבר במועדון הנוסעים, שירותי פריקה וטעינה ועוד.

(2) הובלת מטען בין שתי מדינות זרות על ידי החברה.

**ביאור 20 - פירוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד (המשך)**

**ב. הוצאות הפעלה:**

| | לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| דלק | 186,455 | 131,993 | 479,803 |
| שכר ונלוות | 222,990 | 192,702 | 488,340 |
| אגרות ושירותים בנמלי תעופה | 117,784 | 82,187 | 207,956 |
| אחזקת מטוסים, ציוד טיסה וציוד קרקע | 32,731 | 38,785 | 90,493 |
| מעבר אווירי ותקשורת אווירית | 38,025 | 28,569 | 85,284 |
| פחת ציוד בבעלות | 108,544 | 111,546 | 139,443 |
| פחת נכס זכות שימוש | 103,184 | 109,154 | 92,685 |
| דמי חכירת מטוסים ומנועים | 60,465 | 34,284 | 45,399 |
| מזון וצידה | 28,680 | 20,604 | 61,764 |
| הוצאות צוותי אוויר | 25,031 | 17,944 | 66,967 |
| הוצאות הביטחון בניכוי השתתפות המדינה (1) | 2,442 | 2,221 | 4,303 |
| הוצאות הפעלה אחרות | 34,146 | 30,413 | 71,167 |
| סה"כ | 960,477 | 800,402 | 1,833,604 |

(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 בדצמבר 2022 או עד לחתימה על הסכם חדש בין חברות התעופה הישראליות למשרד האוצר, לפי המוקדם מביניהם, וזאת כל עוד החברה תמשיך לספק שירותי אבטחת תעופה לחברות התעופה הישראליות לפי הוראות והנחיות שירות הביטחון הכלל. בחודש נובמבר 2021, קיבלה החברה סך של כ- 20 מיליון דולר ולאחר מועד הדוח על המצב הכספי סל של כ- 20 מיליון דולר נוספים באמצעות הקדמת ההשתתפות בהוצאות הביטחון לשנת 2022.

**ג. הוצאות מכירה:**

| | לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| עמלות לסוכנים ולחברות כרטיסי האשראי | 39,000 | 22,458 | 94,794 |
| שכר ונלוות | 24,368 | 21,465 | 50,448 |
| פרסום ויחסי ציבור | 8,811 | 6,421 | 25,100 |
| הוצאות בגין מערכות הפצה | 8,987 | 2,669 | 25,633 |
| הוצאות מכירה אחרות | 7,195 | 7,697 | 17,589 |
| סה"כ | 88,361 | 60,710 | 213,564 |

# אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
## ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

**ביאור 20 - פירוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד (המשך)**

**ד. הוצאות הנהלה וכלליות:**

| | לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| שכר ונלוות | 41,083 | 39,757 | 68,134 |
| שירותים מקצועיים | 11,152 | 13,044 | 7,484 |
| תקשורת | 2,303 | 2,691 | 1,891 |
| שכירויות ואחזקת משרד | 3,571 | 3,048 | 6,410 |
| ביטוח (1) | 8,887 | 6,369 | 2,410 |
| פחת ציוד בבעלות | 13,619 | 16,813 | 15,590 |
| פחת נכס זכות שימוש | 2,656 | 2,894 | 3,573 |
| אחרות | 16,567 | 17,380 | 33,347 |
| **סה"כ** | 99,838 | 101,996 | 138,839 |

(1) העלייה בשנת 2021 נובעת בעיקר בגין אחריות מקצועית דירקטורים ונושאי משרה על רקע התמודדות החברה עם השלכות משבר הקורונה, כמפורט בביאור 1ב. לעיל.

**ה. הוצאות (הכנסות) אחרות, נטו:**

| | לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| הוצאות בגין תכניות פרישת עובדים, נטו (ראו ביאור 15.ט) | 16,486 | 45,441 | 701 |
| הפחתת ערך מטוסים לשווי הוגן בניכוי עלויות מימוש, ראו ביאור 10.ג) | 43,466 | - | - |
| הכנסות בגין מענקים ממשלתיים (ראו ביאורים 13.א ו-14.ח) | (11,865) | - | - |
| רווח הון ממימוש רכוש קבוע | (1,216) | (12,036) | (13,190) |
| ביטול הפרשה בגין תביעת מדינה | - | (9,557) | - |
| הפסד הון ממכירת ממן | - | 2,858 | - |
| אחרות (בעיקר ויתור דמי שכירות בגין הנחות קורונה - ראו ביאור 11.ה) | (17,939) | (2,439) | (9) |
| **סה"כ** | 28,932 | 24,267 | (12,498) |

# אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
## ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

**ביאור 20 - פירוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד (המשך)**

**ו. הוצאות מימון:**

| | לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| הוצאות גידור דסל לא אפקטיבי | (4,136) | 91,460 | - |
| ריבית בגין הלוואות | 43,663 | 44,299 | 37,673 |
| ריבית עבור התחייבויות בגין חכירות | 49,001 | 48,654 | 43,631 |
| הוצאות ריבית בגין תשלום מראש עבור הטסת כוח אדם במערך אבטחת התעופה, ראו ביאור 13.א | 14,779 | - | - |
| עלות ריבית בגין התחייבויות אקטואריות | 2,972 | 2,344 | 1,890 |
| הפרשי שער והוצאות מימון אחרות | 2,853 | 10,030 | 5,007 |
| **סה"כ** | 109,132 | 196,787 | 88,201 |

**ז. הכנסות מימון:**

| | לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| ריבית בגין פיקדונות בנקים לזמן קצר | 172 | 331 | 2,746 |
| הפרשי שער | 6,232 | - | 2,561 |
| **סה"כ** | 6,404 | 331 | 5,307 |

**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 ידה ומבוצעות על ידי החברה (בימי אמצע השבוע) ועל ידי חברות תעופה אחרות (בטיסות סוף שבוע וחגים).

בעקבות משבר הקורונה, 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.

**ביאור 21 - חברות בנות (המשך)**

**א. פירוט החברות שבבעלות החברה: (המשך)**

**(2) ת.מ.מ. תעשיות מזון מטוסים (נמל תעופה בן גוריון) בע"מ ("תמ"מ"):**

תמ"מ (חברה בבעלותה המלאה של החברה) עוסקת בעיקר בייצור ואספקה של ארוחות מוכנות כשרות לחברות תעופה. בנוסף, מספקת תמ"מ בין היתר, שירותי הסעדה למוסדות. 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.

בהתאם להסכם, נדרשה 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 הפרויקט ואין וודאות שהפרויקט יושלם.

**(3) בורנשטיין קייטררס אינק (ארה"ב) - ("בורנשטיין"):**

עיסוקה העיקרי של בורנשטיין (חברה בבעלותה המלאה של החברה), הרשומה בארה"ב והפועלת בסמוך לנמל התעופה ע"ש קנדי בניו-יורק, הוא ייצור ואספקה של ארוחות מוכנות כשרות לחברות תעופה ולמוסדות אחרים. החברה הינה הלקוח העיקרי של בורנשטיין.

**(4) סופרסטאר הולידייז לימיטד (אנגליה) - ("סופרסטאר"):**

סופרסטאר (חברה בבעלותה המלאה של החברה), הינה סיטונאית תיירות המשווקת חבילות תיור בבריטניה לסוכני נסיעות ולנוסעים ומוכרת כרטיסי טיסה במחירים מוזלים על קווי החברה. לסופרסטאר פעילות במספר מדינות נוספות. עקב המשבר, פעילות החברה בשנת 2021 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 דויד 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.

**ביאור 21 - חברות בנות (המשך)**

**ב. חתימה על מזכר הבנות לרכישת חברת ארקיע**

ביום 3 בפברואר 2022, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, נחתם מזכר הבנות בלתי מחייב בין אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ("החברה" או "אל על") ובין חברת ארקיע קווי תעופה ישראליים בע"מ ("ארקיע") ובעלת השליטה בה (אחזקות ארקיע נתיבי אויר ושרותי תעופה בע"מ ("אחזקות ארקיע"), לקראת חתימה על הסכם מפורט ("ההסכם המחייב") לרכישת כלל מניות ארקיע בתמורה להקצאת ניירות ערך של החברה לבעלי המניות בארקיע.
ארקיע היא חברת תעופה ישראלית המפעילה טיסות פנים-ארציות ובינלאומיות. בעלי המניות העיקריים בארקיע הם אחזקות ארקיע ותות – תאגיד עובדי תעופה ותיירות בע"מ ("תות").

להלן פירוט עיקרי מזכר ההבנות:

1. תיאור העסקה: בהתאם לתנאים שיסוכמו בין הצדדים בהסכם המחייב, במועד השלמת העסקה החברה תרכוש את מלוא מניות ארקיע מבעלי המניות בארקיע כשהן נקיות וחופשיות ("המניות הנמכרות"), כך שארקיע תהפוך לחברה בת בבעלותה המלאה של אל על, ובתמורה החברה תקצה לבעלי המניות של ארקיע 10% מהון המניות המונפק והנפרע של החברה ו-10% מכמות האופציות המוקצות בחברה לאחר ההקצאה כאמור (על בסיס כמות המניות והאופציות הקיימות במועד החתימה על ההסכם המחייב). מזכר ההבנות כולל גם הוראות לעניין התאמת מספר ניירות הערך שיוקצו לבעלי המניות בארקיע, כך שניתן להקצות לבעלי המניות בארקיע מניות ואופציות נוספות כך שאחזקתם תגיע לעד 14% מהון המניות המונפק והנפרע של החברה ומכמות האופציות המוקצות בחברה, בהתאמה, כתלות במחיר מניית החברה בתקופה שסיומה שבעה ימים לאחר מועד פרסום הדוחות הכספיים ליום 30 ביוני 2023) ("מועד ההתאמה") ותחילתה 135 ימים לפני מועד זה, והכל בכפוף להתקיימות התנאים להשלמת העסקה כמפורט בסעיף 6 להלן. תות רשאית לבחור אם להצטרף למנגנון ביצוע ההתאמות, ובמקרה שתבחר במסגרת ההסכם המחייב שלא להצטרף למנגנון ההתאמות, יוקצו עבורה ניירות ערך של החברה לפי חלקה היחסי, בהתאמה להיקף כולל של 12% מניירות הערך של החברה (במקום 10%)
כמו כן, החברה תקצה אופציות לרכישת מניות החברה לנושאי משרה מסוימים בחברה ובארקיע, כפי שייקבע על-ידי הצדדים בהסכם המחייב .

2. התחייבות לאי ביצוע עסקאות בניירות ערך: לא יחולו על בעלי המניות בארקיע מגבלות נוספות מעבר למגבלות הקבועות בהוראות הדין על ביצוע עסקאות בניירות הערך של החברה, למעט ביצוע עסקאות בניירות ערך של החברה בתקופה של 135 הימים לפני מועד ההתאמה.

3. השקעות בחברה ובארקיע: ממועד החתימה על מזכר ההבנות ועד השלמת העסקה, כל השקעה של בעלי המניות בארקיע יבוצעו באמצעות הלוואות בעלים נחותות המירות, שיטופלו באותו אופן של ההלוואות שבעלת השליטה בחברה העבירה לחברה בחודש נובמבר 2021, ואם בעלת השליטה בחברה תמיר את ההלוואות להון, הלוואות בעלי המניות בארקיע יומרו להון מניות החברה באותם תנאים. במקרה שהלוואת בעלי המניות בארקיע לא תומר למניות החברה (עקב כך שבעלת השליטה בחברה לא תמיר את הלוואותיה להון), ייקבע בהסכם המחייב בין הצדדים מנגנון המרה למניות החברה. הובהר, כי מניות שיוקצו לבעלי המניות בארקיע כתוצאה מהמרת הלוואה לארקיע לא יובאו בחשבון לצורך חישוב התמורה שבעלי המניות זכאים לה בהתאם לעקרונות מזכר ההבנות.

4. לוחות זמנים: הצדדים יבצעו מאמצים סבירים להשלמת בדיקות נאותות תוך 30 ימי עסקים מפתיחתו של "חדר מידע" וקבלת המידע שהתבקש על-ידי הצד השני, וכן לאשר הסכם מחייב ולקבל את האישורים הנדרשים בחברה לצורך ההתקשרות בהסכם 30 ימי עסקים לאחר השלמת בדיקת הנאותות .

5 .יחסי עבודה: ההסכם המחייב לא ייחתם ולא תתבצע עסקה בין הצדדים, אלא לאחר שייחתמו הסכמים קיבוציים בין הסתדרות העובדים הכללית החדשה לבין החברה וארקיע ביחס לעובדי שתי החברות.

**ביאור 21 - חברות בנות (המשך)**

**ב. חתימה על מזכר הבנות עם ארקיע (המשך)**

6. תנאים להשלמת העסקה: השלמת העסקה מותנית בהתקיימותם של מספר תנאים, ביניהם: (1) השלמת בדיקת הנאותות ההדדית לשביעות רצונם של הצדדים; (2) קבלת האישורים הנדרשים לאישור העסקה על-ידי האורגנים הרלוונטיים של כל אחד מהצדדים; (3) התקשרות בהסכם המחייב והסכמים נוספים שיידרשו; (4) קבלת כל האישורים הרגולטוריים הנדרשים (בין היתר, אישור הבורסה לניירות ערך, רשות התחרות, משרד האוצר, משרד התחבורה, רשות התעופה האזרחית, מחזיק מניית המדינה המיוחדת בחברה), וכל קבלת אישורים של צדדים שלישים ככל שנדרשים .

7. השלמת העסקה: הצדדים יבצעו מאמצים להשלים את העסקה תוך 90 ימים ממועד החתימה על ההסכם המחייב. אם העסקה לא תושלם בתוך 90 ימים, בתוספת הארכה של 60 ימים, הצדדים יהיו רשאים לסיים את ההתקשרות בהסכם המחייב.

8. פעולות לאחר השלמת העסקה: מזכר ההבנות כולל הוראות לפעילות אל על וארקיע לאחר השלמת העסקה כמותגים נפרדים לרבות שמירת הפרדה של צוותי האוויר והתחזוקה שלהם ושירותים שיינתנו לשני המותגים על-ידי כל אחד מהמותגים. כמו כן, בהסכם המחייב תיקבע תוכנית עסקית עבור חברת ארקיע כמותג נפרד .

9 .הוראות נוספות מתוך מזכר ההבנות: נוסף על האמור לעיל, מזכר העקרונות כולל הוראות הנוגעות להתקשרות בהסכם המחייב, לרבות תניות מחייבות בדבר סודיות No-shop ,ובלעדיות, ותניית שיפוט, וכן הוראות נוספות כמקובל בהסכמים מסוג זה.

התחייבויות בעלת השליטה בחברה
בנוסף, בד בבד עם החתימה על מזכר ההבנות, כנפי נשרים תעופה בע"מ ("בעלת השליטה באל על") תחתום על התחייבות, לפיה בכפוף לחתימת ההסכם המחייב בין החברה, ארקיע ובעלי המניות בארקיע תתחייב בעלת השליטה באל על את ההתחייבויות הבאות :

א. כל עוד בעלי המניות בארקיע יחזיקו מעל 7.5% מהון המניות של החברה, בעלת השליטה באל על תצביע באסיפה הכללית לטובת מועמד לכהונה בדירקטוריון החברה שיוצע על-ידי בעלי המניות בארקיע .

ב. לא לבצע עסקאות בניירות ערך של החברה במשך 135 ימים לפני מועד ההתאמה כהגדרתו לעיל .

ג. לסייע לבעלי מניות ארקיע, במידת האפשר וכל עוד לא יהיו לכך השלכות מיסוייות על בעלת השליטה באל על, להחזיק בסמוך לאחר השלמת העסקה בניירות ערך של החברה, באופן שלא יחולו הוראות החסימה על פי דין ביחס לחלק מניירות הערך של החברה שיוקצו לבעלי המניות בארקיע, וזאת באמצעות חסימת ניירות הערך של החברה המוחזקים על-ידי בעלת השליטה באל על .

יודגש כי מדובר במסמך הבנות בלתי מחייב ואין ודאות כי מזכר ההבנות או ההסכם המחייב ייחתמו, בכלל או בתנאים המפורטים לעיל, או כי תנאיה המתלים של העסקה יתקיימו או כי העסקה נשוא מזכר ההבנות תושלם; כמו כן, אין ביכולת החברה להעריך מתי תושלם העסקה (אם בכלל) ואם תושלם, וייתכן שיחולו שינויים בתנאי העסקה לעומת האמור במזכר ההבנות ובדיווח מיידי זה.

**ביאור 21 - חברות בנות (המשך)**

**ג. העברת פעילות מועדון הנוסע המתמיד לחברה בת של החברה**

בהתאם להסכם הסיוע בין החברה לבין ממשלת ישראל וכנפי נשרים תעופה בע"מ מיום 22 בנובמבר 2021, כמפורט בביאור 1.ב(8) ובהתאם להחלטת הדירקטוריון מיום 17 בינואר 2022, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, פעילות מועדון הנוסע המתמיד, לרבות נכסיו, עברה לחברה בת של החברה, בבעלות מלאה, הכל בהתאם לצרכי פעילות המועדון והחברה, לרבות פיתוח עסקי המועדון וגיוס משקיעים.

**ד. תרגום דוחות כספיים של חברות מוחזקות שמטבע הפעילות שלהן שונה מדולר:**

לצורך הצגת הדוחות הכספיים המאוחדים, הנכסים וההתחייבויות של אותן חברות מוצגים בדולר עפ"י שערי החליפין שבתוקף לתום תקופת הדיווח, וכן פריטי הכנסות והוצאות מתורגמים לפי ממוצע שערי החליפין בתקופת הדיווח. הפרשי התרגום המתייחסים, מוכרים ברווח הכולל האחר במסגרת "הפרשי שער בגין תרגום פעילויות חוץ", ויסווגו לרווח או הפסד במועד מימוש פעילות החוץ בגינה נוצרו הפרשי התרגום.

**ה. 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 ומיידיים), התש"ל-1970, בשל זניחות תוספת המידע.

לחברה קיימות התקשרויות עם החברות המוחזקות שלה כמפורט להלן:

| חברה | סוג הפעילות | היקף הפעילות לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר | |
|---|---|---|---|
| | | 2021 | 2020 |
| | | אלפי דולר | אלפי דולר |
| **סאן דור** | החכרת מטוסים ומתן שירותים נלווים | 436 | 4,343 |
| **תמ"מ** | רכישת מזון לטיסות החברה מנתב"ג | 10,967 | 6,838 |
| **בורנשטיין** | רכישת מזון לטיסות החברה מניו-יורק | 4,698 | 2,042 |
| **סופרסטאר** | מכירת כרטיסי טיסה וסידורי קרקע | 66 | 745 |
| **כתית** | הסעדות לעובדים ושירותי מזון בטרקלין המלך דוד בטרמינל 3 | 1,314 | 1,863 |

# אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
## ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

**ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים**

**א. בעל השליטה בחברה:**

החל מחודש ספטמבר 2020, מר אלי זכריה רוזנברג, באמצעות כנפי נשרים תעופה בע"מ ("**כנפי נשרים**"), הוא 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. ביום 18 במאי 2021, התקבלה הסכמת מחזיק מניית המדינה המיוחדת (המחליפה את ההסכמה מיום 2 באוקטובר 2020) לכך שמר אלי זכריה רוזנברג ואביו מר קנת' ניל רוזנברג ירכשו ויחזיקו, באמצעות כנפי נשרים, מניות של החברה, לרבות בשיעור המקנה להם, או לאחד מהם, ולכנפי נשרים שליטה בחברה. נכון ליום 31 בדצמבר 2021 מחזיקה כנפי נשרים בכ- 39.66% ממניות החברה.

להלן תיאור כללי של העסקאות עם כנפי נשרים ועם גורמים שלבעל השליטה בחברה במועד הדוח יש בהן עניין אישי, מאפייניהן והיקפן:

**ב. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים:**

**(1) עסקאות עם בעל השליטה או קרובו:**

(א) ביום 26 ביולי 2021 אישרה ועדת הביקורת ותגמול וביום 28 ביולי 2021, אישר דירקטוריון החברה התקשרות בפוליסת ביטוח דירקטורים ונושאי משרה בחברה, לתקופה מיום 1 באוגוסט 2021 ועד ליום 31 ביולי 2022, בחברה ובחברות הבנות שלה ובחברות קשורות, עבור הדירקטורים ונושאי משרה בחברה, כפי שיהיו מעת לעת, כאשר תנאי פוליסת הביטוח זהים ביחס לכל נושאי המשרה בחברה, לרבות נושאי המשרה המהווים בעל השליטה בחברה, כפי שיהיו מעת לעת. הפרמיה השנתית הינה בתנאי שוק, וגבולות האחריות בפוליסה הן 80,000,000 מיליון דולר.

במסגרת הוצאות הנהלה וכלליות לשנים 2021, 2020 ו 2019 נכללו הוצאות בגין ביטוח דירקטורים ונושאי משרה בסך של כ- 7,446 אלפי דולר, כ- 4,596 אלפי דולר וכ-87 אלפי דולר, בהתאמה. בנוסף, לאור העובדה שבשנת 2021 שילמה החברה כ- 10,108 אלפי דולר בגין ביטוח דירקטורים ונושאי משרה לתקופה שמסתיימת ביום 31 ביולי 2022, מכירה החברה בהוצאות מראש בגין ביטוח דירקטורים בסך של כ- 2,662 אלפי דולר.

(ב) לכל הדירקטורים בחברה הוענקו כתבי שיפוי, לרבות לדירקטורים שהם קרובים של בעל השליטה, בנוסח שאושר ביום 29 בנובמבר 2017 בידי האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה.
ביום 3 בדצמבר 2019 וביום 26 באוגוסט 2020, 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 בחברה. יצוין כי, הדירקטורים החיצוניים והבלתי תלויים, זכאים לגמול השתתפות בישיבות וגמול שנתי, כמפורט במדיניות התגמול ואינם זכאים להטבות בכרטיסי טיסה. יצוין כי לצורך חישוב שווי ההטבה של כרטיסי טיסה המפורטים לעיל, חושב שוויו של כרטיס טיסה על פי שוויו לצורכי מס, בהתבסס על התעריפים המקובלים בחברה. ביום 20 במאי 2021 אישר דירקטוריון החברה, לאחר שהתקבל אישור ועדת הביקורת ותגמול ביום 18 במאי 2021, כי גמול הדירקטורים לרבות הדירקטורים הבלתי תלויים של החברה (למעט הדירקטורים החיצוניים, לגביהם לא חל שינוי בגמול למשך כל תקופת כהונתם) יהיה בהתאם ל"סכום המרבי" המופיע בתקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), תש"ס-2000, חלף ה"סכום הקבוע" לפי מדיניות התגמול של החברה, וזאת בגין השתתפות בישיבות דירקטוריון החברה ו/או ועדה מוועדותיו החל מיום 1 במרץ 2021, ובגין הגמול השנתי החל מהרבעון הראשון לשנת 2021.

**ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)**

**ב. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים: (המשך)**

**(1) עסקאות עם בעל השליטה או קרובו: (המשך)**

ביום 19 בדצמבר 2021 וביום 21 בדצמבר 2021, אישרו ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, בהתאמה, את תנאי כהונתם והעסקתם של סגני יו"ר דירקטוריון החברה, מר קנת' ניל רוזנברג שהוא אביו של בעל השליטה, ומר דרל הגלר, ביחס לזכאותם לכרטיסי טיסה, בהתאם למדיניות התגמול של החברה, וזאת החל מיום 21 בדצמבר 2021, וכן את תנאי כהונתו והעסקתו של מר עמיקם בן צבי, ביחס לזכאותו לכרטיסי טיסה, בהתאם למדיניות התגמול, עבור התקופה בה כיהן כסגן יו"ר דירקטוריון החברה מיום 20 באוקטובר 2020 ועד ליום 5 באוקטובר 2021, תום התקופה בה כיהן כממלא מקום יו"ר דירקטוריון החברה. להפחתת גמולם של הדירקטורים לאור משבר הקורונה ראו ביאור 1 לדוחות הכספיים.

**(2) עסקאות עם בעל השליטה שיש בהן לזכות את החברה**

(א) 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 ("**תקנות ההקלות**"). עיקר תנאי ההלוואה הם 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. 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.

(ב) ביום 22 בנובמבר 2021 חתמה החברה על הסכם לקבלת סיוע עם ממשלת ישראל ועם כנפי נשרים ("**הסכם נובמבר 2021**"), וכנגזרת ממנו חתמה על הסכם העמדת הלוואות על ידי כנפי נשרים – בעלת השליטה לחברה. לפרטים נוספים על הסכם נובמבר 2021 ראו ביאור 1.ב.(6) לדוחות הכספיים. ביום 14 בנובמבר 2021 וביום 21 בנובמבר 2021, בהתאמה, אישרו ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה את הסכם נובמבר 2021 ואת קבלת הלוואות בעלת השליטה וקבעו כי הן עסקאות שאין בהן אלא כדי לזכות את החברה, והכל בהתאם לתקנה 1(2) לתקנות ההקלות.
הלוואות בעלת השליטה, כמפורט בהסכם נובמבר 2021, ניתנות ללא תמורה מצד החברה, אינן נושאות ריבית או הצמדה כלשהי ואינן מובטחות בביטחונות כלשהם.

(ג) ביום 23 בינואר 2022 חתמה החברה על הסכם לקבלת סיוע נוסף עם ממשלת ישראל ועם כנפי נשרים ("**הסכם 2022**"), וכנגזרת ממנו חתמה על הסכם העמדת הלוואות לחברה על ידי כנפי נשרים. לפרטים נוספים על הסכם 2022 ראו ביאור 1.ב.(7) לדוחות הכספיים. בישיבות של ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה שהתקיימו ביום 16 בינואר 2022 וביום 17 בינואר 2022, בהתאמה, אישרו ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה את הסכם 2022 ואת קבלת הלוואות הבעלים וקבעו כי הן עסקאות שאין בהן אלא כדי לזכות את החברה, והכל בהתאם לתקנה 1(2) לתקנות ההקלות. הלוואות הבעלים מטעם בעלת השליטה, כמפורט בהסכם 2022 ובהסכם הלוואות הבעלים, ניתנות ללא תמורה מצד החברה, אינן נושאות ריבית או הצמדה כלשהי ואינן מובטחות בביטחונות כלשהם.

לתאריך הדוחות הכספיים, בעלת השליטה העמידה לחברה מכוח ההסכמים המתוארים לעיל הלוואות בעלים בסכום כולל של כ- 75 מיליוני דולר.

**ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)**

**ב. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים: (המשך)**

**(3) עסקאות זניחות עם בעל השליטה:**

**"עסקה זניחה":**

על אף האמור לעיל, עסקאות נפרדות המהוות חלק מאותה התקשרות או עסקאות מתמשכות או עסקאות דומות מאד המתבצעות באופן תדיר וחוזר, ייבחנו כעסקה אחת על בסיס שנתי קלנדרי.

לצורך בחינת הסיווג כעסקה זניחה ובמקרים כאמור היקף ההתקשרות המצטבר במהלך שנה קלנדרית לא יעלה על 1 מיליון ש"ח.

במהלך שנת הדוח ועד למועד הגשתו, היו לחברה עסקאות עם גופים וגורמים אשר לבעל השליטה בחברה יש בהן עניין אישי ואשר הינן בגדר "עסקאות זניחות", מסוגים ובעלות מאפיינים כדלקמן:

התקשרויות בהסכמי ייעוץ עם יועצים אשר למר קנת' ניל רוזנברג, דירקטור בחברה ואביו של בעל השליטה בחברה, יש בהן ענין אישי והתקשרות לביצוע בדיקות PCR לצוות אוויר.

ההתקשרויות הנ"ל אושרו על ידי ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון כ"עסקאות זניחות", זאת לאחר סיווגן על ידי ועדת הביקורת ותגמול כהתקשרויות לא חריגות בהתאם לאמות המידה המפורטות לעיל.

**(4) 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 הטבות בכרטיסי טיסה על פי הסכם לקוח עסקי.

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.

**א. העסקת יושב ראש דירקטוריון החברה**

מר עמיקם בן צבי מכהן כיו"ר דירקטוריון החברה החל מיום 5 באוקטובר 2021. נכון למועד הדוחות הכספיים, טרם אושרו תנאי כהונה והעסקה אישיים כיו"ר דירקטוריון פעיל, ומר בן צבי זכאי לגמול דירקטורים ככל הדירקטורים בחברה. לפרטים על גמול דירקטורים ראו סעיף ב.1.ג. לעיל.

**ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)**

**ב. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים: (המשך)**

**(4) עסקאות עם בעלי עניין: (המשך)**

**א. העסקת יושב ראש דירקטוריון החברה (המשך)**

**הסכם העסקת יושב ראש הדירקטוריון הקודם של החברה**

מר דוד ברודט כיהן כיו"ר דירקטוריון החברה החל מיום 20 באוקטובר 2020 ועד ליום 31 במאי 2021.

ביום 19 באפריל 2021 החליטה אסיפת בעלי המניות של החברה לאשר את תנאי כהונתו של מר ברודט כיו"ר דירקטוריון פעיל של החברה. מר ברודט סיפק לחברה שירותי יו"ר דירקטוריון בהיקף של 70% משרה (כ- 130 שעות שירותי ניהול בחודש). עבור כהונתו מר ברודט היה זכאי למשכורת חודשית בסך של 50,500 ש"ח וכן להפרשות לביטוח מנהלים וקרן השתלמות כמקובל בחברה ול-16 ימי חופשה בשנה קלנדרית. בנוסף, מר ברודט היה זכאי לשירותי הסעה מביתו למשרד וכן לכל פגישה אליה יידרש במסגרת תפקידו.

כמו כן, מר ברודט היה זכאי להטבות מסוימות בכרטיסי טיסה מהחברה, עבורו ועבור בני ביתו.

**ב. הסכם העסקת מנכ"ל החברה**

מר אביגל שורק מכהן כמנכ"ל החברה החל מיום 22 בינואר 2021.
ביום 19 באפריל 2021, אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את תנאי הכהונה וההעסקה של מר שורק כמנכ"ל החברה. הסכם ההעסקה בין מר שורק לבין החברה הוא החל מיום 22 בינואר 2021 לתקופה בלתי קצובה במסגרתה יכהן כמנכ"ל החברה בהיקף משרה מלאה ("**הסכם ההעסקה**"). כל צד יוכל להביא את ההסכם לידי סיום בהודעה מוקדמת של 6 חודשים לפחות. מר שורק זכאי למשכורת חודשית כוללת בסך של 100,500 ש"ח ברוטו ("**שכר בסיס**"). שכר הבסיס צמוד לעליה במדד המחירים לצרכן. להפחתת שכרו של מר שורק לאור משבר הקורונה ראו ביאור 1 לדוחות הכספיים. מר שורק זכאי למענק שנתי בשיעור של 2% מהרווח השנתי של החברה (לפני מס) ולא יותר מסך של 3 מיליון ₪, וזאת בהתאם לתנאים, למגבלות ולהוראות שנקבעו או שייקבעו במדיניות התגמול, כפי שתהיה בתוקף מעת לעת, לרבות הוראות בעניין תנאי סף לקבלת מענק, תגמול נדחה לטווח ארוך וכן לעניין הזכות להפחתת סכום המענק על ידי דירקטוריון החברה. כן יצוין כי על פי מדיניות התגמול, בשנה בה לא היתה חלוקת מענקים מכל סיבה שהיא (לרבות במקרה שלא התקיימו תנאי הסף לחלוקת מענק בהתאם לקבוע במדיניות התגמול ("תנאי הסף"), יהיו ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה רשאים להחליט, על פי שיקול דעתם, על תשלום מענק מיוחד למנכ"ל 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 למנכ"ל גם בשנה בה התקיימו תנאי הסף ובלבד שסך המענקים, המענק השנתי והמענק המיוחד לא יעלו על סך של 3 מיליון ש"ח.

מר שורק זכאי לתנאים סוציאליים כגון הפרשות לביטוח מנהלים או קרן פנסיה, ולקרן השתלמות, כמקובל לגבי נושאי משרה בכירים בחברה, וכן לקבלת שווי אחזקת רכב (לרבות גילום). כמו כן, מר שורק זכאי להחזר הוצאות אש"ל בארץ ובחו"ל ולקצבת ביגוד על-פי נוהלי החברה ובהתאם לשיעורים ולסכומים החלים בחברה מעת לעת. מר שורק ובני משפחתו זכאים להטבות בכרטיסי טיסה בתקופת העסקתו בחברה בהתאם לקבוע בהסכם ההעסקה.

מר שורק זכאי לימי חופשה, מחלה והבראה, כמפורט להלן: (א) בעד כל שנת עבודה מלאה בחברה (לרבות תקופת ההודעה המוקדמת), מר שורק זכאי לחופשה שנתית בת 22 ימי-עבודה, אשר מותרת בצבירה בתקופת כהונתו ללא הגבלה; (ב) החברה תשלם למנכ"ל 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, המנכ"ל יהא זכאי לדמי-הבראה בשיעור של 14 ימי-הבראה בהתאם לתעריף הנהוג בחברה.

## אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
## ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

**ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)**

**ג. הוצאות בגין תגמול אנשי מפתח ניהוליים:**

| | לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| הטבות לזמן קצר | 4,198 | 4,102 | 4,709 |
| הטבות לאחר סיום העסקה | 695 (*) | 158 | 102 |
| **סה"כ** | 4,893 | 4,260 | 4,811 |

(*) הגידול בסעיף זה בשנת 2021 נובע בעיקר מהפרשה בגין מענק הסתגלות עבור אנשי מפתח ניהוליים אשר נקלטו בחברה בשנת הדוח.

**ד. הטבות שניתנו לבעלי עניין:**

| | לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| שירותי יו"ר ודמי ניהול לבעלי עניין המועסקים בחברה | 253 | 220 | 276 |
| מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה (*) | 2 | 1 | 1 |
| גמול דירקטורים אשר אינם מועסקים בחברה | 382 | 479 | 368 |
| מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה (*) | 11 | 17 | 9 |

(*) בשנת 2021 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)**

**ה. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים:**

| | ליום 31 בדצמבר | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר |
| **בעלי עניין/ צדדים קשורים אחרים:** | | |
| **במסגרת הנכסים השוטפים:** | | |
| **לקוחות:** | | |
| צד קשור ובעל עניין | 574 | - |
| סך יתרות החובה הגבוהות ביותר בשנת החשבון | 205 | 147 |

| | ליום 31 בדצמבר | |
|---|---|---|
| | 2021 | 2020 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר |
| **במסגרת ההתחייבויות השוטפות:** | | |
| בעל עניין | - | 1 |
| **התחייבויות שוטפות בגין הטבות לעובדים:** | | |
| בעל עניין | 38 | 340 |
| **התחייבויות לא שוטפות בגין הטבות לעובדים:** | | |
| בעל עניין | 267 | 448 |

## ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

### ו. עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים:

| | לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר | | |
|---|---|---|---|
| | 2021 | 2020 | 2019 |
| | אלפי דולר | אלפי דולר | אלפי דולר |
| **בעלי עניין / צדדים קשורים:** | | | |
| **הכנסות מבעלי עניין וצדדים קשורים:** | | | |
| כרטיסי טיסה (1) | 1,345 | 215 | 22,319 |
| הובלת מטען (1) | - | 17 | 310 |
| הכנסות אחרות | - | 496 | 1,314 |
| **הוצאות הפעלה** | - | 92 | 1,028 |
| **הוצאות מכירה:** | | | |
| בעיקר עמלות ודמי שיווק לבעלי עניין | - | 1 | 1,728 |
| שירותי פרסום מבעלי עניין | - | 17 | 241 |
| **הוצאות הנהלה וכלליות:** | 8,857 | 6,431 | 2,810 |

(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.

Deloitte.

2 במרץ 2022

לכבוד

הדירקטוריון של
אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
נתב"ג

א.ג.נ.,

הנדון: **<u>מכתב הסכמה בקשר לתשקיף מדף של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן: החברה)</u>**
**<u>מיום 31 באוגוסט 2020</u>**

הננו להודיעכם כי אנו מסכימים להכללה (לרבות בדרך של הפניה) של הדוחות שלנו כמפורט להלן בקשר עם תשקיף המדף מיום 31 באוגוסט 2020 והצעות המדף מכוחו:

(1) דוח רואי החשבון המבקרים מיום 2 במרץ 2022 על הדוחות הכספיים של החברה לימים 31 בדצמבר 2021 ו-2020 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021.

(2) דוח רואי החשבון המבקרים מיום 2 במרץ 2022 בדבר ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי ליום 31 בדצמבר 2021.

**בכבוד רב,**
גרושם אלמגור זהר ושות'
**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 ירושלים**
קרית המדע 3
מגדל הר חוצבים
ירושלים, 914510
ת.ח. 45396
**טלפון: 02-5018888**
**פקס: 02-5374173**
info-jer@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 אילת**
החרכז העירוני
ת.ד. 583
אילת, 8810402
**טלפון: 08-6375676**
**פקס: 08-6371628**
info-eilat@deloitte.co.il

**משרד נצרת**
מרני אבן עאמר 9
נצרת, 16100
**טלפון: 073-3994455**
**פקס: 073-3994455**
info-nazareth@deloitte.co.il

# פרק ד

## פרטים נוספים על התאגיד

---

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוח תקופתי לשנת 2021

| פרטים נוספים על התאגיד | |
|---|---|
| שם חברה: | אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ |
| מס' חברה ברשם: | ח.צ. 520017146 |
| כתובת: | נמל תעופה בן גוריון 7015001 |
| המועד הסמוך לאישור הדוח: | 28 בפברואר 2022 |
| תקופת הדוח: | שנת 2021 |
| דוחות כספיים: | הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021, אלא אם צוין אחרת. |

## תקנה 10א: תמצית דוחות הרווח הכולל של התאגיד לפי רבעונים

**להלן תמצית דוחות רווח והפסד רבעוניים לשנת 2021 (באלפי דולר):**

| | רבעון 10-12/2021 | רבעון 7-9/2021 | רבעון 4-6/2021 | רבעון 1-3/2021 |
|---|---|---|---|---|
| הכנסות הפעלה | 264,784 | 253,001 | 222,608 | 116,774 |
| הוצאות הפעלה | (282,899) | (270,138) | (242,328) | (165,112) |
| הפסד גולמי | (18,115) | (17,137) | (19,720) | (48,338) |
| הוצאות מכירה | (27,737) | (25,103) | (23,709) | (11,812) |
| הוצאות הנהלה וכלליות | (29,575) | (25,992) | (24,644) | (19,627) |
| הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו | (1,958) | (40,857) | 10,679 | 3,204 |
| הפסד מפעולות רגילות | (77,385) | (109,089) | (57,394) | (76,573) |
| הוצאות מימון | (33,090) | (29,204) | (26,354) | (20,485) |
| הכנסות מימון | 3 | 1,253 | 620 | 4,530 |
| הפסד לפני מסים על ההכנסה | (110,472) | (137,040) | (83,128) | (92,528) |
| הטבת מס | 369 | 870 | 2,448 | 6,437 |
| **הפסד נקי לתקופה** | **(110,103)** | **(136,170)** | **(80,680)** | **(86,091)** |
| רווח (הפסד) בגין מדידות מחדש של הטבה מוגדרת, נטו ממס | 401 | 469 | 3,070 | (3,653) |
| הפרשי שער בגין תרגום פעילויות חוץ | 29 | 50 | - | (76) |
| רווח בגין גידור תזרימי מזומנים, נטו ממס | 1,196 | 2,524 | 5,266 | 25,655 |
| רווח (הפסד) בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן, נטו ממס | (43) | 210 | (139) | 210 |
| סה"כ הפסד כולל לתקופה | (108,520) | (132,917) | (72,483) | (63,955) |

## תקנה 10ג: שימוש בתמורת ניירות ערך

התמורה ברוטו של ההנפקת כתבי אופציה (סדרה 2) שהחברה ביצעה על-פי דוח הצעת מדף מיום 14 בפברואר 2021, בסך של כ- 250 מיליוני ש"ח, שימשה את החברה למימון פעילותה השוטפת של החברה, פירעון הלוואת בעלים, ביצוע החזרים לרוכשי כרטיסי טיסה בגין טיסות החברה שבוטלו, תשלומי לספקים, תשלומי קרן וריבית שוטפים לממנים ולמחכירי מטוסים והוצאות תפעוליות.

## תקנה 11: רשימת השקעות בחברות-בת ובחברות קשורות

**להלן רשימת ההשקעות של החברה בתקופת הדוח, בכל אחת מחברות הבת הפעילות והחברות הקשורות שלה (באלפי דולר):**

| שם החברה | סוג המניות / ניירות הערך ההמירים | מספר המניות המוחזקות / ניירות הערך ההמירים המוחזקים | ע.נ. כולל של המניות המונפקות | ע.נ. של המניות המוחזקות | השיעור ב-% מהון המניות המונפק, מכח ההצבעה ומהסמכות למנות דירקטורים | ערכן בדוח הכספי הנפרד של התאגיד כמשמעותו בתקנה 9ג' | חלק בשווי המאזני ליום 31.12.2021 | הלוואות לחברות מוחזקות ליום 31.12.2021 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| סאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ ("סאן דור") | רגילות בנות 0.001 ש"ח | 5,000 | 5 ש"ח | 5 ש"ח | 100 | 3 | 3 | - |
| כתית בע"מ ("כתית") | רגילות בנות 0.0001 ש"ח | 1,000 | 0.1 ש"ח | 0.1 ש"ח | 100 | - | - | - |
| | נדחות בנות 0.0001 ש"ח | 5,000 | 0.5 ש"ח | 0.5 ש"ח | - | - | - | - |
| סופרסטאר הולידייז לימיטד ("סופרסטאר") | רגילות בנות 1 לישט | 50,000 | 50,000 לישט | 50,000 לישט | 100 | (177) | (1,372) | 1,195 |
| ת.מ.מ. תעשיות מזון מטוסים (נמל תעופה בן גוריון) בע"מ ("תמ"מ") | רגילות בנות 1 ש"ח | 1,068 | 1,068 ש"ח | 1,068 ש"ח | 100 | 3,533 | 3,533 | - |
| בורנשטיין קייטררס אינק. ("בורנשטיין") | רגילות (ללא ע.נ.) | 80,000 | 80,000 דולר | 80,000 דולר | 100 | 13,791 | 13,791 | - |
| קוקפיט חדשנות בע"מ ("קוקפיט")[1] | רגילות בנות 0.01 ש"ח | 10,000 | 123.6 ש"ח | 100 ש"ח | כ-80.9 | 4,762 | 4,762 | - |
| אייר קונסלידטורס ישראל בע"מ ("אק"י")[2] | יסוד בנות 0.01 ש"ח | - | 1.1 ש"ח | - | 50 | 4 | 4 | - |
| | רגילות בנות 0.1 ש"ח | - | 11 ש"ח | - | | | | |
| | רגילות ב' בנות 0.1 ש"ח | 55 | 11 ש"ח | 5.5 ש"ח | | | | |
| | רגילות ג' בנות 1 ש"ח | - | 10 ש"ח | - | | | | |

## תקנה 12: שינויים בהשקעות בחברות בת ובחברות קשורות בשנת הדוח

בתקופת הדוח לא חלו שינויים בהשקעות בחברות בת ובחברות קשורות.

[1] כ- 10.2% ממניות קוקפיט הוקצו לחברת Gate Gourmet Switzerland GmbH ("**Gate Gourmet**"), זאת בתמורה להשקעה של Gate Gourmet בקוקפיט. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, מחזיקה החברה בכ- 80.9% ממניות קוקפיט ובואינג ו- Gate Gourmet מחזיקות בכ- 8.9% ו- 10.2%, בהתאמה. לפרטים נוספים, ראו ביאור 21 לדוחות הכספיים.

[2] המניות הרגילות שבידי החברה מקנות לה את הזכות להשתתף ולהצביע באסיפות הכלליות של אק"י ולמנות מחצית מחברי הדירקטוריון שלה, ללא זכות לקבלת רווחים.

**תקנה 13: רווח כולל (הפסד) של חברות בנות וחברות קשורות והכנסות מהן למועד הדוח על המצב הכספי (באלפי דולר)**

| שם החברה | רווח (הפסד) לשנה | רווח (הפסד) כולל אחר לשנה | סה"כ רווח כולל | דיבידנד שנתקבל | דיבידנד שנתקבל לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי | ריבית שהתקבלה | דמי ניהול שהתקבלו | דמי ניהול שנתקבלו לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| סאן דור | - | - | - | - | - | - | - | - |
| סופרסטאר | (349) | - | (349) | - | - | - | - | - |
| בורנשטיין | 1,005 | (76) | 930 | - | - | - | 164 | - |
| תמ"מ | (927) | 227 | (700) | - | - | - | - | - |
| כתית | - | - | - | - | - | - | - | - |
| קוקפיט | (410) | - | (410) | - | - | - | - | - |
| אייר קונסולידטורס ישראל | 46 | - | 46 | - | - | - | - | - |

התרגום של הנתונים השקליים בוצע לפי שער חליפין ממוצע לשנת 2021.

**תקנה 20: מסחר בבורסה**

**להלן פירוט בדבר הפסקות המסחר שאירעו בניירות הערך של החברה בשנת 2021:**

| מועד הפסקת המסחר וחזרה למסחר (בהתאמה) | נייר ערך | סיבת הפסקת המסחר |
|---|---|---|
| 14.2.2021 (10:34-11:04) | מניה רגילה 1087824 | פרסום דוח הצעת המדף של החברה להנפקת כתבי האופציה (סדרה 2) של החברה |
| 20.5.2021 (14:01-14:31) | מניה רגילה 1087824 | פרסום מאזן רבעון ראשון |
| 21.11.2021 (13:21-13:51) | מניה רגילה 1087824 | פרסום אודות הסכמות עם נציגי המדינה ובעלת השליטה למתן סיוע נוסף לחברה |

## תקנה 21: תגמולים לנושאי משרה בכירה ולבעלי עניין כפי שהוכרו בדוחות הכספיים לשנת הדיווח

**להלן פירוט התגמולים לחמשת בעלי התגמולים הגבוהים ביותר מבין נושאי המשרה הבכירה בחברה או בחברת בת, בין אם ניתנו על ידי החברה ובין אם ניתנו על ידי אחר, כפי שהוכרו בדוחות הכספיים לשנת הדיווח.**

| שם ותפקיד | היקף המשרה | שיעור החזקה בהון חברה | שכר (*) | מענקים שהוכרו בשנת 2021 | תשלום מבוסס מניות / דמי ניהול / דמי ייעוץ / עמלה / אחר | הפרשה חשבונאית בגין מענק הסתגלות שייתכן ויוענק בעת עזיבת החברה או פרישה (**) | סה"כ כפי שהוכר בשנת 2021 (ש"ח) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| אביגל שורק<br>מנכ"ל | 100% | - | 1,687,013 | - | לא רלוונטי | 831,013 | **2,518,026**<br>(1,687,013 ברוטו בתוספת הפרשות סוציאליות) |
| עומרי כהן<br>סמנכ"ל תפעול | 100% | - | 1,222,580 | - | לא רלוונטי | 278,755 | **1,501,335**<br>(1,222,580 ברוטו בתוספת הפרשות סוציאליות) |
| יצחק אליאב<br>סמנכ"ל כספים | 100% | - | 1,127,175 | - | לא רלוונטי | 298,640 | **1,425,815**<br>(1,127,175 ברוטו בתוספת הפרשות סוציאליות) |
| אורן כהן בוטנסקי<br>סמנכ"ל לקוחות ושרות | 100% | - | 1,104,256 | - | לא רלוונטי | 281,074 | **1,385,330**<br>(1,104,256 ברוטו בתוספת הפרשות סוציאליות) |
| ליהוא הכהן<br>סמנכ"ל מבצעים | 100% | - | 1,345,521 | - | לא רלוונטי | - | **1,345,521** |

(*) תגמול בגין "שכר" בטבלה לעיל, הינו במונחי עלות לחברה וכולל תנאים נלווים לשכר, כגון החזקת רכב, תנאים סוציאליים, הפרשות אקטואריות בשל סיום יחסי עובד מעביד, הטבות בכרטיסי טיסה וכל הכנסה שנזקפה לשכר בשל מרכיב שהוענק לעובד. לא כולל החזר הוצאות אש"ל בגין שהות בחו"ל לצרכי העבודה.
שכרם של נושאי המשרה הבכירה צמוד למדד המחירים לצרכן ומתעדכן אחת לשנה. החברה מעניקה לנושאי המשרה הבכירה רכב (או שווי רכב) וכן נושאת בכל ההוצאות הכרוכות בשימוש ובאחזקת הרכב (לרבות גילום). כמו כן, נושאי המשרה הבכירה זכאים לכרטיסי טיסה (לרבות גילום), לטלפון, טלפון נייד, ימי חופשה, דמי מחלה והבראה, מענק ביגוד, ביטוח מנהלים/פנסיה וקרן השתלמות, מענקים ותנאים נוספים כמתואר במדיניות תגמול נושאי משרה בכירה. יצוין, כי ביחס למר יצחק אליאב ולמר אורן כהן בוטנסקי, הנתונים המוצגים בטבלה הינם ביחס לחלקיות שנה היות ומונו במהלך שנת 2021.

(**) עלות שכרו של מר אביגל שורק, בשנת הדיווח כוללת הפרשה חשבונאית בגין מענק הסתגלות עבור 6 חודשים (משקף את הערך המקסימלי בעת עזיבה או פרישה לרבות הפרשות סוציאליות). כמו כן, עלות שכרם בשנת דיווח של מר עומרי כהן, יצחק אליאב ואורן כהן בוטנסקי כולל הפרשה חשבונאית בגין מענק הסתגלות עבור 3 חודשים (משקף את הערך המקסימלי בעת עזיבה או פרישה לרבות הפרשות סוציאליות).

**הפחתת שכר לנושאי משרה**

כמתואר בדיווח המיידי שפרסמה החברה ביום 9 במרץ 2020 (מספר אסמכתא: 2020-01-022926), במסגרת המהלכים שביצעה החברה על מנת להתמודד עם השלכות התפרצות נגיף ה"קורונה" על פעילותה ומצבה הכספי, וכחלק מצעדי ההתייעלות והחיסכון שנוקטת החברה, אישרו ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה את הוויתור של כלל נושאי המשרה בחברה (לרבות נושאי המשרה שהיו בעלי שליטה בחברה וקרוביהם) על חלק מהשכר והתגמול והסכמה להפחתות כמפורט להלן, זאת בגין התקופה שתחילתה ביום 1 במרץ 2020 ועד למועד שבו דירקטוריון החברה יחליט לבטל את כלל הפחתות השכר: הפחתה של 20% משכר הבסיס החודשי של המנכ"ל והסמנכ"לים שכיהנו במועד קבלת ההחלטה, מדמי הניהול ליו"ר הדירקטוריון ומהגמול לחברי הדירקטוריון (בגין ישיבות וכן בגין הגמול השנתי).
בנוסף, החברה דיווחה ביום 26 ביולי 2020 (מספר אסמכתא: 2020-01-078693), כי 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, כהגדרתה להלן), זאת עד לתום תקופת ההלוואה. חברי ועדת הביקורת ותגמול והדירקטוריון קבעו כי ביטול הזכאות כאמור, אין בו אלא כדי לזכות את החברה.
לפרטים אודות התחייבויות 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, מכוח ההסכם שנחתם עם ממשלת ישראל, ראו דיווח מיידי מיום 18 במרץ 2021 (מספר אסמכתא: 2021-01-038544).

**תנאים נוספים לסגני יו"ר הדירקטוריון**

בהתאם להוראות סעיפים 273 ו-275 לחוק החברות, תשנ"ט-1999, לתקנה 1א ולתקנה 1ב(א)(3) לתקנות החברות (הקלות בעסקאות עם בעלי ענין), התש"ס-2000 ("תקנות ההקלות") ולתקנות 4, 5 ו-7 לתקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), התש"ס-2000 ("תקנות הגמול") ובהמשך לדיווח המיידי שפרסמה החברה ביום 20 במאי 2021 בדבר גמול דירקטורים (מספר אסמכתא: 2021-01-087396), דיווחה החברה ביום 22 בדצמבר 2021 (מספר אסמכתא: 2021-01-112597) כי ביום 19 בדצמבר 2021 וביום 21 בדצמבר 2021, אישרו ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, בהתאמה, את תנאי כהונתם והעסקתם של סגני יו"ר דירקטוריון החברה, מר קנת' ניל רוזנברג ומר דרל הגלר, ביחס לזכאותם לכרטיסי טיסה, בהתאם למדיניות התגמול המאושרת של החברה ("מדיניות התגמול") (מספר אסמכתא:2019-01-090309), וזאת החל מיום 21 בדצמבר 2021, וכן את תנאי כהונתו והעסקתו של מר עמיקם בן צבי, ביחס לזכאותו לכרטיסי טיסה, בהתאם למדיניות התגמול, עבור התקופה בה כיהן כסגן יו"ר דירקטוריון החברה מיום 20 באוקטובר 2020 ועד ליום 5 באוקטובר 2021, תום התקופה בה כיהן כממלא מקום יו"ר דירקטוריון החברה.

**מדיניות תגמול נושאי משרה בכירה**

בשנת 2021 היתה בתוקף מדיניות תגמול נושאי משרה בכירה של החברה לשנים 2020 עד 2022 כולל, כפי שאושרה על ידי אסיפת בעלי המניות של החברה ביום 3 בנובמבר 2019, וכפי שעודכנה על ידי אסיפת בעלי המניות של החברה ביום 26 באוגוסט 2020 ("**מדיניות התגמול**"). לפרטים אודות מדיניות התגמול, ראו דוח מתוקן לזימון אסיפה מיום 24 באוקטובר 2019 (מספר' אסמכתא 2019-01-090309) ודוח מתוקן לזימון אסיפה מיום 23 באוגוסט 2020 (מספר אסמכתא: 2020-01-082948), הנכללים בזאת על דרך ההפניה.
במסגרת מדיניות התגמול, נקבע כי חלק מהמענק השנתי ישולם בכפוף לעמידה ביעד נדחה ארוך טווח. לאור ההסכם הרוחבי שנחתם בין החברה להסתדרות העובדים הכללית החדשה, אשר תוקפו לכל המאוחר, עד ליום 31 בדצמבר 2025, במסגרתו התחייבה החברה, בין היתר, כי לא יינתנו לנושאי משרה בחברה תוספות שכר מותנות רווח או תוספות שכר חדשות, וכן מענקים ו/או בונוסים חדשים, קבעו ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, ביום 21 בנובמבר 2021 וביום 23 בנובמבר 2021, בהתאמה, כי אין רלוונטיות לקביעת תקופה קובעת חדשה ויעד חברה חדש כנדרש על פי מדיניות התגמול ובהתאם החליטו שלא לקבוע תקופה קובעת חדשה ויעד חברה כאמור בגין מענק נדחה.

**להלן פירוט התגמולים אשר ניתנו על ידי החברה לכל בעל עניין בתאגיד, אשר שולמו לו על ידי החברה או על ידי חברת בת, והוא אינו נמנה בטבלאות לעיל:**

| שם | תפקיד | היקף המשרה | שיעור החזקה בהון חברה | שכר | מענק שהוכר בשנת 2021 | תשלום מבוסס מניות | דמי ניהול | דמי ייעוץ | עמלה | ריבית / דמי שכירות / אחר | סה"כ כפי שהוכר בשנת 2021 (ש"ח) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **דוד ברודט*** | יו"ר הדירקטוריון לשעבר | חלקית (70%) | - | 659,703 | - | - | - | - | - | 34,507 | **694,210** |
| **עמיקם בן צבי**** | יו"ר הדירקטוריון | - | - | 85,841 | - | - | | - | - | 37,126 | **122,967** |

(*) מר דוד ברודט סיים את כהונתו כיו"ר דירקטוריון החברה ביום 31 במאי 2021.
הסכום המופיע בעמודה "אחר" הינו בגין עלות רכב.
לפרטים אודות תנאי כהונתו והעסקתו של מר ברודט ראו דוח זימון אסיפה שפרסמה החברה ביום 9 במרץ 2021 (מספר אסמכתא: 2021-01-030138).
(**) מר עמיקם בן צבי כיהן כממלא מקום יו"ר הדירקטוריון מיום 1 ביוני 2021 וכן כיו"ר דירקטוריון החברה מיום 5 באוקטובר 2021. מר בן צבי זכאי לגמול השתתפות בישיבות כפי שזכאים יתר הדירקטורים בחברה.
הסכום המופיע בעמודה "אחר" הינו בגין שווי הטבת כרטיסי טיסה (לא כולל המס החל על הדירקטור).

סה"כ גמול הניתן לדירקטורים והוצאות נלוות, אשר שולמו בגין שנת 2021 לדירקטורים של החברה, לרבות שווי כרטיסי טיסה של החברה שמומשו על ידי כל הדירקטורים הזכאים בשנת הדוח (למעט גמול ליו"ר הדירקטוריון, כמפורט בטבלה לעיל), הינו כ- 1.23

מיליון ש"ח (לא כולל המס החל על הדירקטורים). לפרטים בדבר זכאויות הדירקטורים להטבות בכרטיסי טיסה, ראו נספח א' למדיניות התגמול, בכפוף להפחתות והצמצומים המפורטים לעיל.

**תקנה 21א': השליטה בתאגיד**

בעל השליטה בחברה, נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, כהגדרת מונח זה בסעיף 1 לחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 ("**חוק ניירות ערך**") הינו מר אלי זכריה רוזנברג, באמצעות כנפי נשרים תעופה בע"מ ("**כנפי נשרים**"), חברה פרטית שהתאגדה בישראל ונמצאת בשליטתו ובבעלותו המלאה והבלעדית. ביום 18 במאי 2021, התקבלה הסכמת מחזיק מניית המדינה המיוחדת לכך כי ה"ה קנת' ניל רוזנברג ואלי זכריה רוזנברג ("**בעלי ההיתר**") ירכשו ויחזיקו, באמצעות כנפי נשרים, מניות של החברה, לרבות בשיעור המקנה להם, או לאחד מהם, ולכנפי נשרים שליטה בחברה. הסכמה זו באה במקום ההסכמה שניתנה על-ידי מחזיק מנית המדינה המיוחדת למר אלי זכריה רוזנברג מיום 1 באוקטובר 2020.

**תקנה 22: עסקאות עם בעלי שליטה**

לפירוט, לפי מיטב ידיעת החברה, בדבר עסקאות עם בעלי שליטה או שלבעל השליטה יש עניין אישי באישורן, אשר החברה התקשרה בהן בתקופת הדוח ועד למועד הגשת הדוח או התקשרויות קודמות אשר בתוקף נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, ראו ביאור 22 לדוחות הכספיים.

**תקנה 24: החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה למועד הסמוך לאישור הדוח**

לפירוט אודות החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה במועד הסמוך לאישור הדוח, ראו דיווח מיידי של החברה אודות מצבת החזקות עלי עניין ונושאי משרה בכירה שדיווחה החברה ביום 6 בינואר 2022 (מספר אסמכתא 2022-01-003906).

**תקנה 24א': הון רשום, הון מונפק וניירות ערך המירים של התאגיד למועד הסמוך לאישור הדוח**

| | |
|---|---|
| סוג מניה: | מניה רגילה |
| ההון הרשום: | 1,875,000,000 |
| ההון המונפק: | 168,804,087 |
| מספר ני"ע: | 1087824 |

| | |
|---|---|
| סוג מניה: | מניית מדינה מיוחדת |
| ההון הרשום: | 1 |
| ההון המונפק: | 1 |
| מספר ני"ע: | 1087865 |

**ניירות ערך המירים:**

| | |
|---|---|
| סוג: | כתב אופציה (סדרה 2) |
| ההון המונפק: | 1,148,639,469 |
| מספר ני"ע: | 1172683 |

**תקנה 24ב': מרשם בעלי מניות**

למרשם בעלי המניות בחברה במועד הסמוך לאישור הדוח, ראו דיווח מיידי של החברה אודות מצבת הון, הענקת זכויות לרכישת מניות ומרשמי ניירות הערך של התאגיד והשינויים בה שדיווחה החברה ביום 26 בינואר 2022 (מספר אסמכתא 2022-01-011638).

## תקנה 25א: מען רשום


| | |
|---|---|
| המען הרשום: | ת.ד. 41, נתב"ג 7015001 |
| דוא"ל: | corporate@elal.co.il |
| טלפון: | 03-9716720 |
| פקס: | 03-9717334 |

## תקנה 26: הדירקטורים של החברה במועד פרסום הדוח

| שם<br>מס' ת.ז<br>תאריך לידה<br>נתינות | מען להמצאת כתבי בית דין | דירקטור בלתי תלוי/ דירקטור חיצוני חברות בוועדות הדירקטוריון | האם הוא עובד של החברה, של חברה בת, חברה קשורה שלה או של בעל עניין בה | התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור | השכלתו והתעסקותו בחמש השנים האחרונות פירוט התאגידים שבהם הוא משמש דירקטור | האם הוא בן משפחה של בעל ענין אחר בחברה | בעל מיומנות חשבונאית ופיננסית או כשירות מקצועית |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| עמיקם בן צבי<br>יו"ר דירקטוריון החברה<br><br>**50213362**<br>**08/08/1950**<br>**ישראלית** | יגנס 3, פתח תקווה | ועדת כספים ותקציב (יו"ר), ועדת ביטחון (יו"ר), ועדת ממשל תאגידי, ועדת אקזקוטיבה. | מכהן כיו"ר דירקטוריון תמ"מ וכדירקטור באל על הנוסע המתמיד בע"מ | 20/10/2020 | השכלה אקדמית:<br>בוגר כלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת בר אילן.<br>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:<br>מנכ"ל מבצ יזמות והשקעות בע"מ.<br>דירקטור בחברות:<br>יהלום ב.כ. בע"מ, ת.מ.מ. תעשיות מזון מטוסים (נמל תעופה בן גוריון) בע"מ. | לא | **מומחיות חשבונאית ופיננסית** |
| קנת' ניל רוזנברג<br>סגן יו"ר דירקטוריון החברה<br><br>**346399892**<br>**20/09/1966**<br>**ישראלית** | כהנוב 16, ירושלים | ועדת כספים ותקציב, ועדת אקזקוטיבה. | מכהן כדירקטור באל על הנוסע המתמיד בע"מ. | 20/05/2021 | השכלה אקדמית:<br>מוסמך MPH מאוניברסיטת קולומביה; תואר ראשון ישיבה יוניברסיטי.<br>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:<br>מנכ"ל חברת Centers Health Care.<br>דירקטור בחברות:<br>Centers Health Care וחברות קשורות, בארצות הברית. | אביו של מר אלי זכריה רוזנברג, בעל השליטה בתאגיד. | **לא** |
| דרל הגלר<br>סגן יו"ר דירקטוריון החברה<br><br>**566162134**<br>**15/06/1960**<br>**ארה"ב** | Hunters 1 Run, Suffern, NY | ועדת כספים ותקציב, ועדת מאזן, ועדת אקזקוטיבה. | מכהן כדירקטור באל על הנוסע המתמיד בע"מ. | 26/05/2021 | השכלה אקדמית:<br>תואר ראשון, Queens College.<br>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:<br>סמנכ"ל כספים בחברת חברת Senior Care Emergency Medical Services.<br>סמנכ"ל כספים בחברת Evolve Treatment Centers. | לא | **מומחיות חשבונאית ופיננסית** |

| שם<br>מס' ת.ז<br>תאריך לידה<br>נתינות | מען להמצאת כתבי בית דין | דירקטור בלתי תלוי/ דירקטור חיצוני חברות בוועדות הדירקטוריון | האם הוא עובד של החברה, של חברה בת, חברה קשורה שלה או של בעל עניין בה | התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור | השכלתו והתעסקותו בחמש השנים האחרונות פירוט התאגידים שבהם הוא משמש דירקטור | האם הוא בן משפחה של בעל ענין אחר בחברה | בעל מיומנות חשבונאית ופיננסית או כשירות מקצועית |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| אייל חיימובסקי<br>דירקטור חיצוני<br><br>**027425800**<br>**29/05/1974**<br>**ישראלית** | אחד העם 22, ירושלים | ועדת ביקורת ותגמול (יו"ר), ועדת מאזן, ועדת ממשל תאגידי, ועדת ביטחון. | לא | 18/02/2015 | <u>השכלה אקדמית</u>: מוסמך במנהל עסקים (M.A) אוניברסיטת דרבי; בוגר במנהל עסקים (B.Ac) צ'מפליין קולג'; הנדסאות בניין, המכללה למנהל.<br><u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות</u>: מנכ"ל הרשות לפיתוח ירושלים (2015 - היום). | לא | **מומחיות חשבונאית ופיננסית** |
| מרדכי (מוטי) אנגלמן<br><br>**057452682**<br>**23/03/1962**<br>**ישראלית** | צבי גרף 5ב, פתח תקווה | ועדת ביטחון, ועדה לענייני קשרי ממשלה ורגולציה, ועדת ממשל תאגידי. | לא | 20/10/2020 | <u>השכלה אקדמית</u>: בוגר משפטים, מכללת שערי משפט.<br><u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות</u>: מנכ"ל רעות נתיבי אוויר בע"מ (משנת 2006). | לא | **כשירות מקצועית** |
| ג'ייסון גרינבלט<br><br>**549685527**<br>**30/03/1967**<br>**ארה"ב** | 533 Winthrop Rd. Teaneck N.J 07666 | ועדת כספים ותקציב, ועדה לניהול סיכוני שוק. | לא | 20/10/2020 | <u>השכלה אקדמית</u>: מוסמך משפטים, בית ספר למשפטים של אוניברסיטת ניו יורק.<br><u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות</u>: יועץ בחברת Abraham Venture LLC (משנת 2019); עוזר לנשיא ארה"ב ונציג מיוחד למשאים ומתנים בינלאומיים (2017-2019); Executive Vice President and Chief Legal Officer The Trump - Organization. | לא | **כשירות מקצועית** |
| גבריאל מימון<br>דירקטור בלתי תלוי<br><br>**057134017**<br>**25/08/1961**<br>**ישראלית** | אנפה 1 יד בינימין | ועדת ביקורת ותגמול, ועדת מאזן, ועדת כספים ותקציב, ועדה לענייני קשרי ממשל ורגולציה | לא | 17/11/2020 | <u>השכלה אקדמית</u>: בוגר חשבונאות וכלכלה, אוניברסיטת בן גוריון; בוגר משפטים, מכללת שערי משפט.<br><u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות</u>: יו"ר ועדה גיאורגפית מחוז מרכז ת"א (2012-2021). מתן שירותי יעוץ וביקורת למשרדי ממשלה ורשויות מקומיות החל משנת 2017. | לא | **מומחיות חשבונאית ופיננסית** |

| שם<br>מס' ת.ז<br>תאריך לידה<br>נתינות | מען<br>להמצאת<br>כתבי בית<br>דין | דירקטור בלתי תלוי/ דירקטור חיצוני חברות בוועדות הדירקטוריון | האם הוא עובד של החברה, של חברה בת, חברה קשורה שלה או של בעל עניין בה | התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור | השכלתו והתעסקותו בחמש השנים האחרונות<br>פירוט התאגידים שבהם הוא משמש דירקטור | האם הוא בן משפחה של בעל ענין אחר בחברה | בעל מיומנות חשבונאית ופיננסית או כשירות מקצועית |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ד"ר אמנון שרייבר<br>דירקטור בלתי תלוי<br>**032412397**<br>**07/08/1975**<br>**ישראלית** | בן בבא 1<br>ירושלים | ועדת ביקורת ותגמול, ועדת מאזן, ועדה לניהול סיכוני שוק (יו"ר) | לא | 24/11/2020 | <u>השכלה אקדמית</u>:<br>דוקטור לכלכלה, האוניברסיטה העברית, ירושלים.<br>מוסמך בכלכלה, האוניברסיטה העברית, ירושלים.<br>בוגר במתמטיקה, האוניברסיטה העברית, ירושלים.<br><u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות</u>:<br>חבר סגל המחלקה לכלכלה, אוניברסיטת בר אילן (משנת 2013). | לא | **מומחיות חשבונאית ופיננסית** |
| יצחק זינגר<br>דירקטור חיצוני<br>**003833993**<br>**14/07/1946**<br>**ישראלית** | יהודה עמיחי 3<br>תל אביב | ועדת ביקורת ותגמול, ועדת כספים ותקציב, ועדת מאזן (יו"ר), ועדה לניהול סיכוני שוק | לא | 28/01/2021 | <u>השכלה אקדמית</u>: בוגר חשבונאות וכלכלה, אוניברסיטת תל אביב.<br><u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות</u>:<br>מנהל, אשתרן בע"מ; מנהל זינגר ניר שרותי ניהול בע"מ; מנהל שחר י.א.ש בע"מ.<br><u>דירקטור בחברות</u>:<br>אלקטרה נדל"ן בע"מ (דירקטור בלתי תלוי); סנו-מפעלי ברונוס בע"מ (יו"ר דירקטוריון); דורסל (ב.א.ז) בע"מ (יו"ר דירקטוריון); זינגר ניר שירותי ניהול בע"מ; שחר י.א.ש בע"מ; "ניץ" שירותי ניהול בע"מ; אשתרן בע"מ; דלק - סן מיחזור בע"מ; ישראפייפר תעשיות נייר בע"מ; כימי סן בע"מ; כימי-סן סחר (2017) בע"מ; סוליסט השקעות בע"מ. | לא | **מומחיות חשבונאית ופיננסית** |
| הרב יצחק לוי<br>דירקטור חיצוני<br>**60539038**<br>**06/06/1947**<br>**ישראלית** | תושיה 60 ד.נ נגב<br>8515300 | ועדת ביקורת ותגמול, ועדה לענייני קשרי ממשלה ורגולציה, ועדת אקזקוטיבה | לא | 28/01/2021 | <u>השכלה אקדמית</u>:<br>הסמכה לרבנות; מוסמך בתלמוד, אוניברסיטת בר אילן.<br><u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות</u>:<br>חבר הנהלה, המכללה האקדמית לחינוך חמדת הדרום (ע"ר) | לא | **מומחיות חשבונאית ופיננסית** |

**דירקטורים שחדלו לכהן במהלך שנת 2021 ועד למועד הסמוך לאישור הדוח**

**ביום 26 במאי 2021 גב' גבריאלה שלו סיימה כהונתה כדירקטורית בחברה.**
**ביום 31 במאי 2021 מר דוד ברודט סיים כהונתו כיו"ר דירקטוריון החברה.**

ביום 3 באוגוסט 2021 סיים מר דורון כהן את כהונתו כדירקטור בחברה.

## תקנה 26א': נושאי משרה בכירה של התאגיד במועד פרסום הדוח

| שם<br>מס' ת.ז<br>תאריך לידה | תפקיד | תאריך תחילת כהונה | ממלא תפקיד בחברת בת של החברה, בחברה קשורה שלה או בבעל עניין בה | בעל עניין בתאגיד או בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר, או של בעל עניין בחברה | השכלתו ועיסוקיו בחמש השנים האחרונות |
|---|---|---|---|---|---|
| **אביגל שורק**<br>031435704<br>26/11/1977 | **מנכ"ל** | 22/1/2021 | מכהן כיו"ר דירקטוריון סאן דור וכדירקטור באל על הנוסע המתמיד בע"מ | לא | השכלה: בוגר ראיית חשבון וכלכלה, אוניברסיטת תל אביב.<br>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: Delek – COO US Holdings; CCO – Delek US Holdings. |
| **יצחק אליאב**<br>38285565<br>30/10/1975 | **סמנכ"ל כספים** | 1/4/2021 | מכהן כדירקטור ב"אל על הנוסע המתמיד בע"מ" | לא | השכלה: בוגר כלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת בן גוריון; מוסמך מנהל עסקים, המכללה למנהל.<br>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: סמנכ"ל כספים ו-VP Operation בחברת אבגול תעשיות 1953 בע"מ. |
| **שלמה קרקו**<br>055548135<br>22/10/1958 | **סמנכ"ל תחזוקה והנדסה** | 2/5/2021 | לא | לא | השכלה: בוגר מהנדס מכונות BSC, אונבירסיטת בן גוריון; מוסמך MBA, אוניברסיטת תל אביב;<br>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: כיהן כסמנכ"ל בתעשייה האווירית, מנהל חטיבת כלי טיס אזרחיים. |
| **יהודית גריסרו**<br>057895385<br>28/09/1962 | **סמנכ"ל משאבי אנוש ומינהל** | 1/6/2017 | מכהנת כיו"ר דירקטוריון "כתית" | לא | השכלה: בוגרת מדעי החברה, אוניברסיטת תל אביב; מוסמכת מנהל עסקים (EMBA), אוניברסיטת תל אביב.<br>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: כיהנה כסמנכ"ל לקוחות ושירות של החברה (2011-2017) תא"ל במיל'. |
| **ליהוא הכהן**<br>024036451<br>28/09/1968 | **סמנכ"ל מבצעים** | 1/6/2020 | לא | לא | השכלה: בוגר משפטים ומנהל עסקים, המרכז הבינתחומי, הרצליה; מוסמך בלימודי אסטרטגיה, אוניברסיטת אלבמה, ארה"ב.<br>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: מנכ"ל GalooliPower (2017-2020); מפקד בסיס חיל האויר נבטים, תת אלוף (2013-2016) |
| **עדו ביגר**<br>36471282<br>09/02/1979 | **סמנכ"ל טכנולוגיות מידע** | 1/3/2021 | מכהן כדירקטור בקוקפיט חדשנות בע"מ | לא | השכלה: בוגר כלכלה וגיאוגרפיה (GIS), אוניברסיטת תל אביב; מוסמך MBA, אוניברסיטת בר אילן (מערכות מידע); Data Science Professional, מכללת נאיה. מוסמך מייקרוסופט (MCITP).<br>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: כיהן כ- Chief Data Officer בחברה (2018-2020); Chief Data Officer |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | בחברת יס (2017-2018); ראש תחום ביג דאטה ואנליטיקה מתקדמת, MATRIX-IFS (2016-2017), ארה"ב, מרצה בטכניון ובאוניברסיטת תל אביב (ביג דאטה ולמידת מכונה). לא מר עדו ביגר מכהן כדירקטור בקוקפיט חדשנות בע"מ 1/3/2021 סמנכ"ל טכנולוגיות מידע עדו ביגר |
| **אורן כהן בוטנסקי**<br><br>025282773<br>30/05/1973 | **סמנכ"ל לקוחות ושירות** | 1/3/2021 | לא | לא | <u>השכלה</u>: בוגר בפסיכולוגיה, האוניברסיטה הפתוחה; בוגר במדעי החברה בתחום הכלכלה ומדעי המדינה, אוניברסיטת בר אילן; מוסמך מנהל עסקים, המרכז ללימודים אקדמיים בישראל (מכללת דרבי).<br><u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות</u>: מנהל אגף בנקאות ישירה וחווית לקוח בבנק הפועלים (2016-2021). |
| **דינה בן טל גננסיה**<br><br>031886500<br>30/09/1974 | **סמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים** | 1/4/2021 | מכהנת כדירקטורית בסאן דור ובאל על הנוסע המתמיד בע"מ | לא | <u>השכלה</u>: בוגרת בכלכלה ומנהל עסקים, האוניברסיטה העברית בירושלים<br>מוסמכת מנהל עסקים, אוניברסיטת ת"א.<br><br><u>ניסיון עסקי בחמש שנים האחרונות</u>: ראש אגף ניהול הכנסה בחטיבת המסחר וקשריים תעופתיים באל על (2014-2021). |
| **עומרי כהן**<br><br>034732594<br>25/03/1986 | **סמנכ"ל תפעול** | 1/5/2021 | מכהן כדירקטור בבורנשטיין וב"אל על הנוסע המתמיד בע"מ". | לא | <u>השכלה</u>:<br>מוסמך BBA מנהל עסקים, Queens College<br><u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות</u>:<br>סמנכ"ל תפעול Centers Plan For Healthy Living. |
| **משה כהן**<br><br>051209971<br>06/04/1952 | **מבקר החברה** | 1/8/2021 | מבקר הפנים של חברות הבת של החברה. | לא | <u>השכלה</u>:בוגר כלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת ת"א.<br><u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות</u>:<br>שותף מנהל - משרד חייקין כהן רובין ושות. מכהן כמבקר פנים במגוון חברות ציבוריות ופרטיות. |

נכון למועד פרסום הדוח, עו"ד עדי זלצמן ממשרד שבלת' מכהן כממלא מקום היועץ המשפטי ועו"ד שאול אדרת ממשרד שבלת' מכהן כממלא מקום מזכיר החברה עד למינוי יועץ משפטי ומזכיר חברה.

**נושאי משרה בכירה שחדלו לכהן במהלך שנת 2021 ועד למועד הסמוך לאישור הדוח**

ביום 21 בינואר 2021 סיים מר גונן אוסישקין את כהונתו כמנכ"ל החברה.
ביום 28 בפברואר 2021 סיים מר אמיר רוגובסקי את כהונתו כסמנכ"ל לקוחות ושירות.
ביום 31 במרץ 2021 סיים מר גיל בר את כהונתו כמבקר הפנימי של החברה.
ביום 31 במרץ 2021 סיים מר מיכאל שטרסבורגר את כהונתו כסמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים.
ביום 1 במאי 2021 סיים מר יוסף ברזני את כהונתו כסמנכ"ל תחזוקה והנדסה.
ביום 8 בפברואר 2022 סיימה גב' קרן כהן סעד את כהונתה כיועצת המשפטית ומזכירת החברה.

**תקנה 26ב: מורשה חתימה של התאגיד**

בחברה אין מורשי חתימה עצמאיים.

**תקנה 27: רואה החשבון של התאגיד**

משרד רואי חשבון בריטמן, אלמגור, זהר ושות'.
מען: מרכז עזריאלי 1, תל אביב.

**תקנה 28: שינוי בתזכיר או בתקנון**

באסיפה כללית מיוחדת של בעלי המניות של החברה, אשר התקיימה ביום 24 באוגוסט 2021, אושר תיקון הון המניות הרשום בתקנון החברה. באסיפה כללית מיוחדת של בעלי המניות של החברה, אשר התקיימה ביום 5 באוקטובר 2021, אושר ביצוע איחוד הון המניות של החברה ביחס של 8:1.

**תקנה 29(א) ו-(ב): המלצות והחלטות הדירקטורים**

עדכון ההון הרשום של החברה, איחוד ההון ותיקון תקנון החברה הובאו לאישור האסיפות הכלליות לאחר אישור והמלצת דירקטוריון החברה.

בימים 14 בינואר 2021, 28 בינואר 2021 ו- 8 בפברואר 2021, אישר דירקטוריון החברה (בכל פעם, לאחר שהתקבל אישור ועדת הביקורת ותגמול של החברה), את התקשרות החברה בהסכם להארכת מועד פרעון הלוואת הבעלים בסך כולל של 10 מיליון דולר ארה"ב, שהתקבלה במסגרת של "עסקה מזכה", ללא שינוי בתנאיה. לפרטים נוספים ראו דיווח מיידי מיום 14 בינואר 2021 (מספר אסמכתא: 2021-01-006430) וכן דיווח מיידי מיום 28 בינואר 2021 (מספר אסמכתא: 2021-01-011719) וכן דיווח מיידי מיום 8 בפברואר 2021 (מספר אסמכתא: 2021-01-015901).

בישיבות ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה שהתקיימו ביום 14 בנובמבר 2021 וביום 21 בנובמבר 2021, בהתאמה, אישרו ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה את ההסכם לקבלת סיוע נוסף מהמדינה ומבעלת השליטה ואת קבלת הלוואות בעלת השליטה וקבעו כי הן עסקאות שאין בהן אלא כדי לזכות את החברה, והכל בהתאם לתקנה 1(2) לתקנות ההקלות לפרטים נוספים ראו דיווחים מיידים מיום 21 בנובמבר 2021 (מספר אסמכתא: 2021-01-168960) ומיום 22 בנובמבר 2021 (מספר אסמכתא: 2021-01-169524).

בישיבות ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה שהתקיימו ביום 16 בינואר 2022 וביום 17 בינואר 2022, בהתאמה, אישרו ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה את ההסכם לקבלת סיוע נוסף מהמדינה ומבעלת השליטה לשנת 2022 ואת קבלת הלוואות הבעלים וקבעו כי הן עסקאות שאין בהן אלא כדי לזכות את החברה, והכל בהתאם לתקנה 1(2) לתקנות ההקלות. לפרטים נוספים ראו דיווחים מיידים ראו דיווח מיידי מיום 17 בינואר 2022 (מספר אסמכתא: 2022-01-007621) ומיום 23 בינואר 2022 (2022-01-010345).

בשנת הדיווח לא התקבלו החלטות בעניינים המפורטים בתקנה 29(א) באסיפת בעלי המניות של החברה שלא בהתאם להמלצות הדירקטורים.

**תקנה 29(ג): החלטות אסיפה כללית מיוחדת**

באסיפה כללית מיוחדת של בעלי המניות של החברה, אשר התקיימה ביום 28 בינואר 2021, אושר מינוי מחדש של הדירקטור החיצוני מר אייל חיימובסקי לתקופת כהונה נוספת, וכן מינוים של מר יצחק זינגר והרב יצחק לוי כדירקטורים חיצוניים בחברה. לפרטים נוספים, ראו דוח זימון אסיפה שפרסמה החברה ביום 26 בינואר 2021 (מספר אסמכתא: 2021-01-010714).

באסיפה כללית מיוחדת של בעלי המניות של החברה, אשר התקיימה ביום 19 באפריל 2021, אושר מינוי מחדש של הדירקטורים הבלתי תלויים מר גבריאל מימון וד"ר אמנון שרייבר לתקופת כהונה נוספת; אושרו תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר דירקטוריון החברה דאז, מר ברוך, רטרואקטיבית לתקופה החל מיום 20 באוקטובר 2020 וזאת על־פי תנאי הסכם העסקה, אשר עיקריו פורטו בסעיף 2 לדוח זימון האסיפה; ואושרו תנאי כהונתו והעסקתו של מנכ"ל החברה, מר אביגל שורק, רטרואקטיבית לתקופה החל מיום 22 בינואר 2021 וזאת על־פי תנאי הסכם העסקה, אשר עיקריו פורטו בסעיף 3 לדוח זימון האסיפה. לפרטים נוספים, ראו דוח זימון אסיפה שפרסמה החברה ביום 9 במרץ 2021 (מספר אסמכתא: 2021-01-030138).

באסיפה כללית מיוחדת של בעלי המניות של החברה, אשר התקיימה ביום 24 באוגוסט 2021, אושרה הגדלת ההון הרשום של החברה ותיקון תקנון החברה בהתאם. לפרטים נוספים, ראו דוח זימון אסיפה שפרסמה החברה ביום 3 באוגוסט 2021 (מספר אסמכתא: 2021-01-127035).

באסיפה כללית מיוחדת של בעלי המניות של החברה, אשר התקיימה ביום 5 באוקטובר 2021, אושר ביצוע איחוד הון המניות הרגילות ביחס של 1 ל- 8, ולאחריו הפחתת הערך הנקוב של המניות הרגילות ל- 1 ש"ח, ואישור לדירקטוריון החברה לפעול להסדרת שברי ניירות הערך כמפורט בדוח זימון האסיפה. לפרטים נוספים, ראו דוח זימון אסיפה שפרסמה החברה ביום 14 בספטמבר 2021 (מספר אסמכתא: 2021-01-147102).
באסיפה כללית מיוחדת של בעלי המניות של החברה, אשר התקיימה ביום 19 באוקטובר 2021, אושר מינוי מחדש של הדירקטורים המכהנים מר קנת' ניל רוזנברג ומר דרל הגלר. לפרטים נוספים, ראו דוח זימון אסיפה שפרסמה החברה ביום 14 בספטמבר 2021 (מספר אסמכתא: 2021-01-147105).

**תקנה 29א: החלטות החברה**

בימים 26 ביולי 2021 ו- 28 ביולי 2021, אישרו, בהתאמה, ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, התקשרות בפוליסת ביטוח דירקטורים ונושאי משרה בחברה, לתקופה מיום 1 באוגוסט 2021 ועד ליום 31 ביולי 2022, בחברה ובחברות הבנות שלה ובחברות קשורות, עבור הדירקטורים ונושאי משרה בחברה, כפי שיהיו מעת לעת, כאשר תנאי פוליסת הביטוח הינם זהים ביחס לכל נושאי המשרה בחברה, לרבות נושאי המשרה מקרב בעלת השליטה בחברה, כפי שיהיו מעת לעת.

לפרטים אודות ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה, ראו ביאור 22 לדוחות הכספיים.

**<u>תאריך</u>: 2 במרץ 2022**

| | |
|---|---|
| **עמיקם בן צבי** | **אביגל שורק** |
| **יו"ר הדירקטוריון** | **מנכ"ל** |

# שאלון ממשל תאגידי

## עצמאות הדירקטוריון

| | | | נכון | לא נכון |
|---|---|---|---|---|
| 1. | | בכל שנת הדיווח כיהנו בתאגיד שני דירקטורים חיצוניים או יותר.<br><br>בשאלה זו ניתן לענות "נכון" אם תקופת הזמן בה לא כיהנו שני דירקטורים חיצוניים אינה עולה על 90 ימים, כאמור בסעיף 363א.(ב)(10) לחוק החברות, ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא כיהנו בתאגיד שני דירקטורים חיצוניים או יותר בשנת הדיווח (ובכלל זה גם תקופת כהונה שאושרה בדיעבד, תוך הפרדה בין הדירקטורים החיצונים השונים): 90 ימים (63 ימים בשנת הדיווח)<br><br>דירקטור א': **אייל חיימובסקי**.<br>דירקטור ב': **יצחק זינגר** (החל את כהונתו ביום 28 בינואר 2021).<br>דירקטור ג': **יצחק לוי** (החל כהונתו ביום 28 בינואר 2021).<br>מספר הדירקטורים החיצוניים המכהנים בתאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה: **3**. | | √ |
| 2. | | שיעור[3] הדירקטורים הבלתי תלויים[4] המכהנים בתאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה: **5/10**.<br>שיעור הדירקטורים הבלתי תלויים שנקבע בתקנון[5] התאגיד[6]: **לא נקבעה הוראה בתקנון**. | ——— | ——— |
| 3. | | בשנת הדיווח נערכה בדיקה עם הדירקטורים החיצוניים (והדירקטורים הבלתי תלויים) ונמצא כי הם קיימו בשנת הדיווח את הוראת סעיף 240(ב) ו-(ו) לחוק החברות לעניין היעדר זיקה של הדירקטורים החיצוניים (והבלתי תלויים) המכהנים בתאגיד וכן מתקיימים בהם התנאים הנדרשים לכהונה כדירקטור חיצוני (או בלתי תלוי). | √ | |
| 4. | | כל הדירקטורים אשר כיהנו בתאגיד במהלך שנת הדיווח, אינם כפופים [7] למנהל הכללי, במישרין או בעקיפין (למעט דירקטור שהוא נציג עובדים, אם קיימת בתאגיד נציגות לעובדים).<br>אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, הדירקטור כפוף למנהל הכללי כאמור) - יצוין שיעור הדירקטורים שלא עמדו במגבלה האמורה: _____. | √ | |
| 5. | | כל הדירקטורים שהודיעו על קיומו של ענין אישי שלהם באישור עסקה שעל סדר יומה של הישיבה, לא נכחו בדיון ולא השתתפו בהצבעה כאמור (למעט דיון ו/או הצבעה בנסיבות המתקיימות לפי סעיף 278(ב) לחוק החברות או עסקה לפי סעיף 271):<br>אם תשובתכם הינה "לא נכון" -<br>האם היה זה לשם הצגת נושא מסוים על ידו בהתאם להוראות סעיף 278(א) סיפא:<br>☐ כן ☐ לא | √ | |

[3] בשאלון זה, "**שיעור**"- מספר מסוים מתוך הסך הכל. כך לדוגמה 3/8.
[4] לרבות "דירקטורים חיצוניים" כהגדרתם בחוק החברות.
[5] לענין שאלה זו - "תקנון" לרבות על פי הוראת דין ספציפית החלה על התאגיד (לדוגמא בתאגיד בנקאי - הוראות המפקח על הבנקים).
[6] חברת איגרות חוב אינה נדרשת לענות על סעיף זה.
[7] לעניין שאלה זו - עצם כהונה כדירקטור בתאגיד מוחזק הנמצא בשליטת התאגיד, לא ייחשב כ"כפיפות", מאידך, כהונת דירקטור בתאגיד המכהן כנושא משרה (למעט דירקטור) ו/או עובד בתאגיד המוחזק שבשליטת התאגיד ייחשב "ככפיפות" לעניין שאלה זו.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | יצוין שיעור הישיבות בהם דירקטורים כאמור נכחו בדיון ו/או השתתפו בהצבעה למעט בנסיבות כאמור בס"ק א: _____. | | |
| 6. | | בעל השליטה (לרבות קרובו ו/או מי מטעמו), שאינו דירקטור או נושא משרה בכירה אחר בתאגיד, לא נכח בישיבות הדירקטוריון שהתקיימו בשנת הדיווח.<br>אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, בעל שליטה ו/או קרובו ו/או מי מטעמו שאינו חבר דירקטוריון ו/או נושא משרה בכירה בתאגיד נכח בישיבות הדירקטוריון כאמור) – יצוינו הפרטים הבאים לגבי נוכחות כל אדם נוסף בישיבות הדירקטוריון כאמור:<br>זהות:<br>תפקיד:<br>פירוט הזיקה לבעל השליטה (אם מי שנכח אינו בעל השליטה עצמו):<br>האם היה זה לשם הצגת נושא מסוים: ☐ כן ☐ לא<br>שיעור נוכחותו[8] בישיבות הדירקטוריון שהתקיימו בשנת הדיווח לשם הצגת נושא מסוים על ידו: .<br>☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה). | √ | |

## כשירות וכישורי הדירקטורים

| | | | נכון | לא נכון |
|---|---|---|---|---|
| 7. | | בתקנון התאגיד לא קיימת הוראה המגבילה את האפשרות לסיים מיידית את כהונתם של כלל הדירקטורים בתאגיד[9], שאינם דירקטורים חיצוניים (לעניין זה – קביעה ברוב רגיל אינה נחשבת מגבלה). אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, קיימת מגבלה כאמור) יצוין – | √ | |
| | א. | פרק הזמן שנקבע בתקנון לכהונת דירקטור: _____. | | |
| | ב. | הרוב הדרוש שנקבע בתקנון לסיום כהונתם של הדירקטורים: _____. | | |
| | ג. | מנין חוקי שנקבע בתקנון באסיפה הכללית לשם סיום כהונתם של הדירקטורים: _____. | | |
| | ד. | הרוב הדרוש לשינוי הוראות אלו בתקנון: _____. | | |
| 8. | | התאגיד דאג לעריכת תכנית הכשרה לדירקטורים חדשים, בתחום עסקי התאגיד ובתחום הדין החל על התאגיד והדירקטורים, וכן דאג לעריכת תכנית המשך להכשרת דירקטורים מכהנים, המותאמת, בין השאר, לתפקיד שהדירקטור ממלא בתאגיד.<br>אם תשובתכם הינה "נכון"- יצוין האם התוכנית הופעלה בשנת הדיווח: x כן ☐לא | √ | |
| 9. | א. | בתאגיד נקבע מספר מזערי נדרש של דירקטורים בדירקטוריון שעליהם להיות בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית.<br>אם תשובתכם הינה "נכון" - יצוין המספר המזערי שנקבע: **1/3 ממספר הדירקטורים המכהנים בכל עת**. | √ | |

8 תוך הפרדה בין בעל השליטה, קרובו ו/או מי מטעמו.
9 חברת איגרות חוב אינה נדרשת לענות על סעיף זה.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | ב. | מספר הדירקטורים שכיהנו בתאגיד במהלך שנת הדיווח -<br>בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית[10]: 7. בעלי כשירות מקצועית: 2.<br>במקרה שהיו שינויים במספר הדירקטורים כאמור בשנת הדיווח, יינתן הנתון של המספר הנמוך ביותר (למעט בתקופת זמן של 60 ימים מקרות השינוי) של דירקטורים מכל סוג שכיהנו בשנת הדיווח. | | |
| 10. | | א. | בכל שנת הדיווח כלל הרכב הדירקטוריון חברים משני המינים.<br>אם תשובתכם הינה "לא נכון" - יצוין פרק הזמן (בימים) בו לא התקיים האמור: 210.<br>בשאלה זו ניתן לענות "נכון" אם תקופת הזמן בה לא כיהנו דירקטורים משני המינים אינה עולה על 60 ימים, ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא כיהנו בתאגיד דירקטורים משני המינים: | | √ |
| | | ב. | מספר הדירקטורים מכל מין המכהנים בדירקטוריון התאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה:<br>גברים: 10, נשים: 0. | ——— | ——— |

## ישיבות הדירקטוריון (וכינוס אסיפה כללית)

| | | | | נכון | לא נכון |
|---|---|---|---|---|---|
| 11. | | א. | מספר ישיבות הדירקטוריון שהתקיימו במהלך כל רבעון בשנת הדיווח:<br>**רבעון ראשון (שנת 2021)**: 16.<br>**רבעון שני**: 10.<br>**רבעון שלישי**: 7.<br>**רבעון רביעי**:6.<br><br>**לעניין שאלה זו, ראו הערה בסוף השאלון.** | ——— | ——— |
| | | ב. | לצד כל אחד משמות הדירקטורים שכיהנו בתאגיד במהלך שנת הדיווח, יצוין שיעור השתתפותו בישיבות הדירקטוריון (בס"ק זה - לרבות ישיבות ועדות הדירקטוריון בהן הוא חבר, וכמצוין להלן) שהתקיימו במהלך שנת הדיווח (ובהתייחס לתקופת כהונתו): **לעניין זה, ראו הערה בסוף השאלון.** | | |

| שם הדירקטור | שיעור השתתפותו בישיבות הדירקטוריון | שיעור השתתפותו בישיבות ועדת ביקורת | שיעור השתתפות בישיבות הועדה לבחינת הדוחות כספיים | שיעור השתתפות בישיבות ועדת תגמול<br>לעניין זה, ראו הערה בסוף השאלון | שיעור השתתפותו בישיבות ועדות דירקטוריון נוספות בהן הוא חבר | ——— | ——— |
|---|---|---|---|---|---|---|---|

[10] לאחר הערכת הדירקטוריון, בהתאם להוראות תקנות החברות (תנאים ומבחנים לדירקטור בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית ולדירקטור בעל כשירות מקצועית), התשס"ו – 2005.

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | עמיקם בן צבי | 36/39 | - | - | | 8/8 | | | |
| | | קנת' ניל רוזנברג | 11/16 | - | - | | - | | | |
| | | דרל הגלר | 15/15 | - | - | | - | | | |
| | | אייל חיימובסקי | 38/39 | 24/24 | 4/4 | | 4/4 | | | |
| | | מרדכי (מוטי) אנגלמן | 39/39 | - | - | | 3/3 | | | |
| | | ג'ייסון גרינבלט | 28/39 | | | | 6/6 | | | |
| | | גבריאל מימון | 38/39 | 24/24 | 4/4 | | 2/2 | | | |
| | | ד"ר אמנון שרייבר | 39/39 | 24/24 | 4/4 | | 6/6 | | | |
| | | יצחק זינגר | 36/37 | 22/22 | 4/4 | | 2/2 | | | |
| | | הרב יצחק לוי | 36/37 | 19/22 | | | 1/1 | | | |
| 12. | | בשנת הדיווח קיים הדירקטוריון דיון אחד לפחות לעניין ניהול עסקי התאגיד בידי המנהל הכללי ונושאי המשרה הכפופים לו, בלא נוכחותם. | | | | | | √ | | |

## הפרדה בין תפקידי המנהל הכללי ויושב ראש הדירקטוריון

| | | | נכון | לא נכון |
|---|---|---|---|---|
| 13. | | בכל שנת הדיווח כיהן בתאגיד יו"ר דירקטוריון.<br>בשאלה זו ניתן לענות "נכון" אם תקופת הזמן בה לא כיהן בתאגיד יו"ר דירקטוריון אינה עולה על 60 ימים כאמור בסעיף 363א.(2) לחוק החברות), ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא כיהן בתאגיד יו"ר דירקטוריון כאמור: _____. | √ | |
| 14. | | בכל שנת הדיווח כיהן בתאגיד מנהל כללי.<br>בשאלה זו ניתן לענות "נכון" אם תקופת הזמן בה לא כיהן בתאגיד מנכ"ל אינה עולה על 90 ימים כאמור בסעיף 363א.(6) לחוק החברות, ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא כיהן בתאגיד מנכ"ל כאמור: _____. | √ | |
| 15. | | בתאגיד בו מכהן יו"ר הדירקטוריון גם כמנכ"ל התאגיד ו/או מפעיל את סמכויותיו, כפל הכהונה אושר בהתאם להוראות סעיף 121(ג) לחוק החברות[11].<br>☐ לא רלוונטי (ככל שלא מתקיים בתאגיד כפל כהונה כאמור). | _____ | _____ |
| 16. | | המנכ"ל אינו קרוב של יו"ר הדירקטוריון.<br>אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, המנכ"ל הנו קרוב של יו"ר הדירקטוריון) – | √ | |
| | א. | תצוין הקרבה המשפחתית בין הצדדים: _____. | _____ | _____ |
| | ב. | הכהונה אושרה בהתאם לסעיף 121(ג) לחוק החברות:<br>☐ כן<br>☐ לא | _____ | _____ |
| 17. | | בעל שליטה או קרובו אינו מכהן כמנכ"ל או כנושא משרה בכירה בתאגיד, למעט כדירקטור.<br>☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה). | √ | |

[11] בחברת איגרות חוב – אישור בהתאם לסעיף 121(ד) לחוק החברות.

## ועדת הביקורת

**לעניין פרק זה, ראו הערה בסוף השאלון.**

| | | | נכון | לא נכון |
|---|---|---|---|---|
| 18. | | בועדת הביקורת לא כיהן בשנת הדיווח - | ——— | ——— |
| | א. | בעל השליטה או קרובו.<br>☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה). | √ | |
| | ב. | יו"ר הדירקטוריון. | √ | |
| | ג. | דירקטור המועסק על ידי התאגיד או על ידי בעל השליטה בתאגיד או בידי תאגיד בשליטתו. | √ | |
| | ד. | דירקטור הנותן לתאגיד או לבעל השליטה בתאגיד או תאגיד בשליטתו שירותים דרך קבע. | √ | |
| | ה. | דירקטור שעיקר פרנסתו על בעל השליטה.<br>☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה). | √ | |
| 19. | | מי שאינו רשאי להיות חבר בוועדת ביקורת, ובכלל זה בעל שליטה או קרובו, לא נכח בשנת הדיווח בישיבות ועדת הביקורת, למעט בהתאם להוראות סעיף 115(ה) לחוק החברות. | √ | |
| 20. | | מנין חוקי לדיון ולקבלת החלטות בכל ישיבות ועדת הביקורת שהתקיימו בשנת הדיווח היה רוב של חברי הועדה, כאשר רוב הנוכחים היו דירקטורים בלתי תלויים ואחד מהם לפחות היה דירקטור חיצוני.<br>אם תשובתכם הינה "לא נכון" - יצוין שיעור הישיבות בהן לא התקיימה הדרישה כאמור : _____. | √ | |
| 21. | | ועדת הביקורת קיימה בשנת הדיווח ישיבה אחת לפחות בנוכחות המבקר הפנימי ורואה החשבון המבקר ובלא נוכחות של נושאי משרה בתאגיד שאינם חברי הוועדה, לעניין ליקויים בניהול העסקי של התאגיד. | √ | |
| 22. | | בכל ישיבות ועדת הביקורת בה נכח מי שאינו רשאי להיות חבר הועדה, היה זה באישור יו"ר הועדה ו/או לבקשת הועדה (לגבי היועץ המשפטי ומזכיר התאגיד שאינו בעל שליטה או קרובו). | √ | |
| 23. | | בשנת הדיווח היו בתוקף הסדרים שקבעה ועדת הביקורת לגבי אופן הטיפול בתלונות של עובדי התאגיד בקשר לליקויים בניהול עסקיו ולגבי ההגנה שתינתן לעובדים שהתלוננו כאמור. | √ | |
| 24. | | ועדת הביקורת (ו/או הועדה לבחינת הדוחות הכספיים) הניחה את דעתה כי היקף עבודתו של רואה החשבון המבקר ושכר טרחתו ביחס לדוחות הכספיים בשנת הדיווח, היו נאותים לשם ביצוע עבודת ביקורת וסקירה ראויים. | √ | |

## תפקידי הועדה לבחינת הדוחות הכספיים (להלן - הועדה) בעבודתה המקדימה לאישור הדוחות הכספיים

| | | | נכון | לא נכון |
|---|---|---|---|---|
| 25. | א. | יצוין פרק הזמן (בימים) אותו קבע הדירקטוריון כזמן סביר להעברת המלצות הועדה לקראת הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים: **2**. | ——— | ——— |
| | ב. | מספר הימים שחלפו בפועל בין מועד העברת ההמלצות לדירקטוריון למועד הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים:<br>דוח רבעון ראשון: **2 ימים**.<br>דוח רבעון שני: 2 **ימים**.<br>דוח רבעון שלישי:**2 ימים**.<br>דוח שנתי: **2 ימים**. | ——— | ——— |
| | ג. | מספר הימים שחלפו בין מועד העברת טיוטת הדוחות הכספיים לדירקטורים למועד הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים:<br>דוח רבעון ראשון: **6 ימים**.<br>דוח רבעון שני: **6 ימים**.<br>דוח רבעון שלישי: **6 ימים**.<br>דוח שנתי: **6 ימים**. | | |
| 26. | | רואה החשבון המבקר של התאגיד השתתף בכל ישיבות הועדה והדירקטוריון, בה נדונו הדוחות הכספיים של התאגיד המתייחסים לתקופות הנכללות בשנת הדיווח.<br>אם תשובתכם הינה "לא נכון", יצוין שיעור השתתפותו: _____ | √ | |
| 27. | | בועדה התקיימו בכל שנת הדיווח ועד לפרסום הדוח השנתי, כל התנאים המפורטים להלן: | ——— | ——— |
| | א. | מספר חבריה לא פחת משלושה (במועד הדיון בועדה ואישור הדוחות כאמור). | √ | |
| | ב. | התקיימו בה כל התנאים הקבועים בסעיף 115(ב) ו-(ג) לחוק החברות (לענין כהונת חברי ועדת ביקורת). | √ | |
| | ג. | יו"ר הועדה הוא דירקטור חיצוני. | √ | |
| | ד. | כל חבריה דירקטורים ורוב חבריה דירקטורים בלתי תלויים. | √ | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | ה. | לכל חבריה היכולת לקרוא ולהבין דוחות כספיים ולפחות אחד מהדירקטורים הבלתי תלויים הוא בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית. | √ | |
| | ו. | חברי הוועדה נתנו הצהרה עובר למינוים. | √ | |
| | ז. | המניין החוקי לדיון ולקבלת החלטות בוועדה היה רוב חבריה ובלבד שרוב הנוכחים היו דירקטורים בלתי תלויים ובהם דירקטור חיצוני אחד לפחות. | √ | |
| | | אם תשובתכם הנה "לא נכון" לגבי אחד או יותר מסעיפי המשנה של שאלה זו, יצוין ביחס לאיזה דוח (תקופתי/רבעוני) לא התקיים התנאי האמור וכן התנאי שלא התקיים: _____. | _____ | _____ |

## ועדת תגמול

**לעניין פרק זה, ראו הערה בסוף השאלון.**

| | | | נכון | לא נכון |
|---|---|---|---|---|
| 28. | | הועדה מנתה, בשנת הדיווח, לפחות שלושה חברים והדירקטורים החיצוניים היוו בה רוב (במועד הדיון בועדה).<br>☐ לא רלוונטי (לא התקיים דיון). | √ | |
| 29. | | תנאי כהונתם והעסקתם של כל חברי ועדת התגמול בשנת הדיווח הינם בהתאם לתקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), התש"ס-2000. | √ | |
| 30. | | בועדת התגמול לא כיהן בשנת הדיווח - | _____ | _____ |
| | א. | בעל השליטה או קרובו.<br>☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה). | √ | |
| | ב. | יו"ר הדירקטוריון. | √ | |
| | ג. | דירקטור המועסק על ידי התאגיד או על ידי בעל השליטה בתאגיד או בידי תאגיד בשליטתו. | √ | |
| | ד. | דירקטור הנותן לתאגיד או לבעל השליטה בתאגיד או תאגיד בשליטתו שירותים דרך קבע. | √ | |
| | ה. | דירקטור שעיקר פרנסתו על בעל השליטה.<br>☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה). | √ | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 31. | | בעל שליטה או קרובו לא נכחו בשנת הדיווח בישיבות ועדת התגמול, למעט אם קבע יו"ר הועדה כי מי מהם נדרש לשם הצגת נושא מסוים. | √ | |
| 32. | | ועדת התגמול והדירקטוריון לא עשו שימוש בסמכותם לפי סעיפים 267א(ג), 272(ג)(3) ו-272(ג1)(1)(ג) לאישור עסקה או מדיניות תגמול, למרות התנגדותה של האסיפה הכללית.<br>אם תשובתכם הנה "לא נכון" יצוין –<br>סוג העסקה שאושרה כאמור: _____<br>מספר הפעמים בהן נעשה שימוש בסמכותם בשנת הדיווח: _____ | √ | |

## מבקר פנים

| | | נכון | לא נכון |
|---|---|---|---|
| 33. | יו"ר הדירקטוריון או מנכ"ל התאגיד הוא הממונה הארגוני על המבקר הפנימי בתאגיד. | √ | |
| 34. | יו"ר הדירקטוריון או ועדת הביקורת אישרו את תכנית העבודה בשנת הדיווח.<br>בנוסף, יפורטו נושאי הביקורת בהם עסק המבקר הפנימי בשנת הדיווח:<br>**<u>במהלך שנת 2021 נבדקו מגוון של נושאים, כאשר העיקריים שבהם הינם</u>**: תשלומים לספקים בתקופת הקורונה, תהליך ליווי החזרים ללקוחות, חזרה לשגרה, TSA ובדיקות מיוחדות. **לעניין שאלה זו, ראו הערה בסוף השאלון** | √ | |
| 35. | היקף העסקת המבקר הפנימי בתאגיד בשנת הדיווח[12]: 2,741 שעות. | ——— | ——— |
| | בשנת הדיווח התקיים דיון (בועדת הביקורת או בדירקטוריון) בממצאי המבקר הפנימי. | √ | |
| 36. | המבקר הפנימי אינו בעל ענין בתאגיד, קרובו, רו"ח מבקר או מי מטעמו וכן אינו מקיים קשרים עסקיים מהותיים עם התאגיד, בעל השליטה בו, קרובו או תאגידים בשליטתם. | √ | |

[12] כולל שעות עבודה שהושקעו בתאגידים מוחזקים ובביקורת מחוץ לישראל, ולפי העניין.

## עסקאות עם בעלי עניין

| | | נכון | לא נכון |
|---|---|---|---|
| 37. | בעל השליטה או קרובו (לרבות חברה שבשליטתו) אינו מועסק על-ידי התאגיד או נותן לו שירותי ניהול.<br>אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, בעל השליטה או קרובו מועסק על ידי התאגיד או נותן לו שירותי ניהול) יצוין –<br>- מספר הקרובים (לרבות בעל השליטה) המועסקים על-ידי התאגיד (לרבות חברות שבשליטתם ו/או באמצעות חברות ניהול): 0.<br>- האם הסכמי העסקה ו/או שירותי הניהול כאמור אושרו בידי האורגים הקבועים בדין:<br>☐ כן<br>☐ לא<br>☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה). _____. | √ | |
| 38. | למיטב ידיעת התאגיד, לבעל השליטה אין עסקים נוספים בתחום פעילותו של התאגיד (בתחום אחד או יותר).<br>אם תשובתכם הינה "לא נכון" – יצוין האם נקבע הסדר לתיחום פעילויות בין התאגיד ובעל השליטה בו:<br>☐ כן<br>☐ לא<br>☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה). | √ | |

**הערות:**

**הערות לשאלה מס' 11:** שאלה 11(א) - מוצגים נתונים אודות מספר ישיבות הדירקטוריון בלבד, לא כולל ועדות הדירקטוריון. שאלה 11(ב) – שיעור השתתפות הדירקטורים מתייחס רק לחברי הדירקטוריון המכהנים בשנת הדוח. יצוין, כי ועדת הביקורת של החברה משמשת גם כועדת תגמול, אולם מיום 30 באוקטובר 2020 ועד ליום 28 בינואר 2021 כיהן בחברה דירקטור חיצוני אחד ולפיכך, בתקופה זו ועדת הביקורת לא שימשה גם כוועדת תגמול.**הערה לפרק "ועדת ביקורת" ולפרק "ועדת תגמול"**: ועדת הביקורת של החברה משמשת גם כוועדת תגמול ומכונה – "ועדת ביקורת ותגמול".
הערה לשאלה מס' 33: מר גיל בר כיהן כמבקר החברה עד ליום 31 במרץ 2021. מיום 1 באפריל 2021 ועד ליום 6 ביוני 2021 כיהנה גב' סיון סיגמן כמ"מ מבקר החברה. הגב' גל שריר בן ארי כיהנה כמ"מ מבקר החברה מיום 4 ביולי 2021 ועד ליום 31 ביולי 2021. החל מיום 1 באוגוסט 2021, מכהן מר משה כהן, ממשרד "חייקין, כהן, רובין ושות'", כמבקר החברה.
**הערה לשאלה מס' 34:** בתשובה לשאלה זו מפורטים נושאי הביקורת העיקריים בהם עסק המבקר הפנימי בשנת הדיווח. כמו כן, יצוין, כי במהלך רבעון 4 2021 בוצע סקר סיכונים על ידי מבקר החברה הנכנס, מר משה כהן.

**יו"ר הדירקטוריון, מר עמיקם בן צבי:** _____

**יו"ר ועדת ביקורת ותגמול, מר אייל חיימובסקי:** _____

**יו"ר הועדה לבחינת הדוחות הכספיים (ועדת מאזן), מר יצחק זינגר:** _____

**תאריך החתימה: 2 במרץ 2022.**

# פרק ה'

## דוח שנתי בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי

---

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוח תקופתי לשנת 2021

# מצורף בזאת דוח שנתי בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי לפי תקנה 9ב(א) לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל- 1970:

ההנהלה, בפיקוח הדירקטוריון של חברת אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן - התאגיד), אחראית לקביעתה והתקיימותה של בקרה פנימית נאותה על הדיווח הכספי ועל הגילוי בתאגיד.

לעניין זה, חברי ההנהלה נכון למועד הסמוך לאישור הדוח הם:

- אביגל שורק - מנהל כללי.
- יצחק אליאב - סמנכ"ל הכספים.
- יהודית גריסרו - סמנכ"ל משאבי אנוש ומינהל.
- דינה גננסיה - סמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים.
- שלומי קרקו - סמנכ"ל תחזוקה והנדסה.
- ליהוא הכהן - סמנכ"ל מבצעים
- עדו ביגר - סמנכ"ל טכנולוגיות מחשוב.
- אורן כהן בוטנסקי - סמנכ"ל לקוחות ושירות.
- עומרי כהן - סמנכ"ל תפעול.

בקרה פנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי כוללת בקרות ונהלים הקיימים בתאגיד, אשר תוכננו בידי המנהל הכללי ונושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים או תחת פיקוחם, או בידי מי שמבצע בפועל את התפקידים האמורים, בפיקוח דירקטוריון התאגיד, אשר נועדו לספק מידה סבירה של ביטחון בהתייחס למהימנות הדיווח הכספי ולהכנת הדוחות בהתאם להוראות הדין, ולהבטיח כי מידע שהתאגיד נדרש לגלות בדוחות שהוא מפרסם על פי הוראות הדין נאסף, מעובד, מסוכם ומדווח במועד ובמתכונת הקבועים בדין.

הבקרה הפנימית כוללת, בין השאר, בקרות ונהלים שתוכננו להבטיח כי מידע שהתאגיד נדרש לגלותו כאמור, נצבר ומועבר להנהלת התאגיד, לרבות למנהל הכללי ולנושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים או למי שמבצע בפועל את התפקידים האמורים, וזאת כדי לאפשר קבלת החלטות במועד המתאים, בהתייחס לדרישת הגילוי.

בשל המגבלות המבניות שלה, בקרה פנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי אינה מיועדת לספק ביטחון מוחלט שהצגה מוטעית או השמטת מידע בדוחות תימנע או תתגלה.

ההנהלה, בפיקוח הדירקטוריון, ביצעה בדיקה והערכה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי בתאגיד והאפקטיביות שלה.

הערכת אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי והגילוי שביצעה ההנהלה בפיקוח הדירקטוריון כללה :
מיפוי וזיהוי החשבונות והתהליכים העסקיים אשר החברה רואה כמהותיים מאוד לדיווח הכספי והגילוי, קביעה ועיצוב של בקרות הנותנות מענה לסיכונים אשר זוהו על ידי ההנהלה ובחינת אפקטיביות הבקרות כאמור. רכיבי הבקרה הפנימית כללו: (1) בקרות ברמת הארגון, לרבות בקרות על תהליך עריכה וסגירה של דיווח כספי ובקרות כלליות על מערכות מידע; (2) בקרות על הכנסות נוסעים ממכירת כרטיסי טיסה; (3) בקרות על מועדון הנוסע המתמיד; (4) בקרות על רכוש קבוע - מטוסים, מנועים וחלפים; (5) בקרות על הוצאות שכר לעובדים בישראל; (6) בקרות על הטבות לעובדים בישראל; (7) הכנסות ממטען. כל רכיבי הבקרה הפנימית הינם למעט חברות בנות.

בהתבסס על הערכת האפקטיביות שביצעה ההנהלה בפיקוח הדירקטוריון כמפורט לעיל, הדירקטוריון וההנהלת התאגיד הגיעו למסקנה, כי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי בתאגיד ליום 31 בדצמבר 2021 היא אפקטיבית.

# (א) הצהרת מנהל כללי לפי תקנה 9ב(ד)(1):

## הצהרת מנהלים
## הצהרת מנהל כללי

אני, אביגל שורק, מצהיר כי :

1. בחנתי את הדוח התקופתי של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן - התאגיד) לשנת 2021 (להלן - הדוחות);
2. לפי ידיעתי, הדוחות אינם כוללים כל מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שנכללו בהם, לאור הנסיבות שבהן נכללו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופת הדוחות;
3. לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של התאגיד לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות;
4. גיליתי לרואה החשבון המבקר של התאגיד, לדירקטוריון ולוועדת הביקורת ותגמול ולוועדה לבחינת דוחות כספיים (מאזן) של התאגיד, בהתבסס על הערכתי העדכנית ביותר לגבי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי:

א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולתו של התאגיד לאסוף, לעבד, לסכם או לדווח על מידע כספי באופן שיש בו להטיל ספק במהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין ; וכן –

ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי;

5. אני, לבד או יחד עם האחרים בתאגיד :

א. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לתאגיד, לרבות חברות מאוחדות שלו, כהגדרתן בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע - 2010, מובא לידיעתי על ידי אחרים בתאגיד ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות; וכן -

ב. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח באופן סביר את מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, לרבות בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים;

ג. הערכתי את האפקטיביות של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, והצגתי בדוח זה את מסקנות הדירקטוריון וההנהלה לגבי האפקטיביות של הבקרה הפנימית כאמור למועד הדוחות.

אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.

2 במרץ, 2022

אביגל שורק, מנהל כללי

# (ב) הצהרת נושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים לפי תקנה 9ב(ד)(2):

## הצהרת מנהלים
## הצהרת נושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים

אני, יצחק אליאב, מצהיר כי :

1. בחנתי את הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן - התאגיד) לשנת 2021 (להלן - הדוחות);
2. לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים והמידע הכספי האחר הכלול בדוחות אינם כוללים כל מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שנכללו בהם, לאור הנסיבות שבהן נכללו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופת הדוחות;
3. לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של התאגיד לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות;
4. גיליתי לרואה החשבון המבקר של התאגיד, לדירקטוריון ולוועדת הביקורת ותגמול ולוועדה לבחינת דוחות כספיים (מאזן) של התאגיד, בהתבסס על הערכתי העדכנית ביותר לגבי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי:

א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי ככל שהיא מתייחסת לדוחות הכספיים ולמידע הכספי האחר הכלול בדוחות, העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולתו של התאגיד לאסוף, לעבד, לסכם או לדווח על מידע כספי באופן שיש בו להטיל ספק במהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראת הדין; וכן -

ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי;

5. אני, לבד או יחד עם האחרים בתאגיד :

א. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לתאגיד, לרבות חברות מאוחדות שלו, כהגדרתן בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע - 2010, ככל שהוא רלוונטי לדוחות הכספיים ולמידע כספי אחר הכלול בדוחות, מובא לידיעתי על ידי אחרים בתאגיד ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות; וכן -

ב. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחנו, המיועדים להבטיח באופן סביר את מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, לרבות בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים;

ג. הערכתי את האפקטיביות של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, ככל שהיא מתייחסת לדוחות הכספיים ולמידע הכספי האחר הכלול בדוחות למועד הדוחות; מסקנותיי לגבי הערכתי כאמור הובאו לפני הדירקטוריון וההנהלה ומשולבות בדוח זה.

אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.

2 במרץ, 2022

יצחק אליאב, סמנכ"ל כספים