אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוח תקופתי לשנת 2006

תוכן עניינים

פרק א - תיאור עסקי התאגיד

פרק ב - דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד

פרק ג - דוחות כספיים לשנת 2006

פרק ד - פרטים נוספים על התאגיד

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוח תקופתי

לשנת 2006

פרק א'

תיאור עסקי התאגיד

תוכן עניינים

פרק 1: כללי 1

פרק 2: תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי התאגיד 4

1. פעילות התאגיד ותיאור התפתחות עסקיו 4
   - *1.1 כללי 4*
   - *1.2 תרשים אחזקות 5*
   - *1.3 שנת התאגדות התאגיד וצורת התאגדות 6*
   - *1.4 שינויים בעסקי התאגיד 6*
2. תחומי פעילות 6
3. השקעות בהון התאגיד 7
   - *3.1 כללי 7*
   - *3.2 אופציות 8*
   - *3.3 מניות המוחזקות בידי עובדי החברה 9*
   - *3.4 שינויים באחזקות בעלי עניין 10*
   - *3.5 טבלת ריכוז נתוני הון ואחזקות בעלי עניין 11*
4. חלוקת דיבידנדים 13
5. מידע כספי לגבי תחומי הפעילות של התאגיד 14
   - *5.1 מהות ההתאמות למאוחד 16*
   - *5.2 הסבר התפתחויות שחלו בתחומי הפעילות 16*
6. סביבה כללית והשפעת גורמים חיצוניים ביחס לחברה 16
   - *6.1 התנועה בענף התעופה הבינלאומי 16*
   - *6.2 התנועה בענף התעופה בישראל 17*
   - *6.3 תנודות במחירי הדלק הסילוני 18*
   - *6.4 תנודות בשערי מטבע זר 18*
   - *6.5 תנודות בשיעורי הריבית 18*

פרק 3: תיאור עסקי התאגיד לפי תחומי פעילות 19

7. תחום מטוסי הנוסעים 19
   - *7.1 מידע כללי על תחום הפעילות 19*
   - *7.2 השירותים בתחום הפעילות 31*
   - *7.3 פילוח הכנסות ורווחיות שירותים 36*
   - *7.4 שירותים חדשים 37*
   - *7.5 לקוחות 37*
   - *7.6 שיווק והפצה 37*
   - *7.7 צבר הזמנות 40*
   - *7.8 תחרות 40*
   - *7.9 עונתיות 41*

7.10 כושר יצור 43
7.11 צי מטוסים 44
8. תחום מטוסי המטען 47
8.1 מידע כללי על תחום הפעילות 47
8.2 השירותים בתחום הפעילות 52
8.3 פילוח הכנסות ורווחיות שירותים 53
8.4 שירותים חדשים 54
8.5 לקוחות, שיווק והפצה 54
8.6 צבר הזמנות 55
8.7 תחרות 55
8.8 עונתיות 58
8.9 כושר יצור 59
8.10 צי מטוסים ..... 59.....
8.11 חומרי גלם וספקים 61
9. פרטים לגבי שני תחומי הפעילות 62
9.1 רכוש קבוע ומיתקנים 62
9.2 ביטוח 64
9.3 נכסים לא מוחשיים 65
9.4 הון אנושי 65
9.5 חומרי גלם וספקים 81
9.6 הון חוזר 83
9.7 השקעות 84
9.8 מימון 87
9.9 מיסוי 90
9.10 איכות הסביבה 91
9.11 מגבלות ופיקוח על עסקי התאגיד 94
9.12 הסכמים מהותיים 126
9.13 הסכמי שיתוף פעולה 127
9.14 הליכים משפטיים 127
9.15 יעדים ואסטרטגיה עסקית 134
9.16 צפי להתפתחות בשנה הקרובה 136
9.17 מידע כספי לגבי מגזרים גיאוגרפיים 136
9.18 דיון בגורמי סיכון 137

פרק 1: כללי

חברת אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ מתכבדת להגיש בזאת את תיאור עסקי התאגיד ליום 31 בדצמבר 2006, הסוקר את תיאור התאגיד והתפתחות עסקיו, כפי שחלו בשנת 2006. הדוח נערך בהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל - 1970. הנתונים הכספיים הכלולים בדוח נקובים בדולרים ארה"ב אלא אם כן צוין אחרת. תביעות כספיות מתוארות בנתונים כספיים בש"ח נכון ליום הגשת התביעה, אלא אם צוין אחרת.

אחוזי ההחזקה מוצגים במספרים מעוגלים לאחוז השלם הקרוב, אלא אם צוין אחרת.

נתונים המופיעים בדוח זה נכונים ליום הדוח, אלא אם נאמר אחרת. נתונים המופיעים בדוח זה כנכונים למועד הסמוך לאישור הדוח, מעודכנים ליום 11 במרץ 2007, אלא אם צוין אחרת.

מהותיות המידע הכלול בדוח תקופתי זה ובכלל זה תיאור עסקאות מהותיות, נבחנה מנקודת ראותה של החברה, כאשר בחלק מהמקרים ניתן תיאור נוסף בכדי ליתן תמונה מקיפה של הנושא המתואר.

פרק זה, העוסק בתיאור הקבוצה, התפתחותה, עסקיה ותחומי פעילותה, כולל גם מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968. מידע צופה פני עתיד הינו מידע בלתי ודאי לגבי העתיד, המבוסס בעיקרו על אינפורמציה הקיימת בחברה במועד הדוח וכולל הערכות של החברה, הנחות או כוונות שלה נכון למועד הדוח וכן הערכות ותחזיות של צדדים שלישיים העשויות שלא להתממש או להתממש באופן חלקי בלבד. לפיכך, התוצאות בפועל, כולן או חלקן, עשויות להיות שונות באופן מהותי, לחיוב או לשלילה, מן התוצאות המוערכות, הנגזרות או המשתמעות ממידע זה. במקרים מסוימים, ניתן לזהות קטעים המכילים מידע צופה פני עתיד על ידי הופעת מילים כגון: "... מעריכה" "... סבורה" "צפוי/ה" "תחזית" וכדומה, אך ייתכן כי מידע זה יופיע גם בניסוחים אחרים.

<u>מקרא</u>

למען הנוחות, בדוח תקופתי זה תהיינה לקיצורים הבאים המשמעות הרשומה לצידם:

דוח הדירקטוריון -	דוח דירקטוריון החברה על מצב ענייני התאגיד לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2006.
דולר -	דולר ארה"ב.
הבורסה -	הבורסה לניירות ערך בתל-אביב בע"מ.
הדוחות הכספיים -	הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2006, אלא אם צוין אחרת.
המדינה -	מדינת ישראל.
הקבוצה -	החברה והחברות המאוחדות שלה.

הרשות -	רשות ניירות ערך.
התאגיד או החברה או אל על -	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ.
התשקיף -	התשקיף שפרסמה החברה ביום 30 במאי 2003, כפי שתוקן בימים 3 ביוני 2003 ו- 4 ביוני 2003.
חופש חמישי -	הובלת נוסעים או מטען בין שתי מדינות זרות על ידי מוביל של מדינה שלישית. לדוגמה, אל על מובילה נוסעים בין טורונטו ללוס אנג'לס.
חופש שישי -	הובלת נוסעים או מטען בין שתי מדינות זרות עם חניית ביניים במדינת המוביל האוירי. לדוגמה, טיסה של חברה אירופאית מישראל לארה"ב דרך שדה תעופה הנמצא במדינת אותה חברת תעופה באירופה.
חוק החברות -	חוק החברות, התשנ"ט - 1999.
חוק החברות הממשלתיות -	חוק החברות הממשלתיות, התשל"ה - 1975.
חוק ניירות ערך -	חוק ניירות ערך, התשכ"ח - 1968.
יאט"א -	האגוד הבינלאומי לתובלה אוירית.
יום הדוח -	31 בדצמבר 2006.
כנפיים -	כנפיים אחזקות בע"מ.
מועד הסמוך לאישור הדוח -	ה-11 במרץ 2007, אלא אם צוין אחרת.
סאן דור -	סאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ.
פקודת מס הכנסה -	פקודת מס הכנסה (נוסח חדש), התשכ"א- 1961.
ש"ח -	שקל חדש.
שנת הדיווח -	שנת 2006.
ASK -	Available Seat Kilometer – מושב-ק"מ זמין: מספר המושבים שהוצעו למכירה כפול המרחק המוטס.
ATK -	Available Ton Kilometer – טון-ק"מ זמין: הקיבולת הזמינה להובלה של נוסעים (מתורגמים לטונות) ומטען כפול המרחק המוטס.
RPK -	Revenue Passenger Kilometer – מספר הנוסעים בתשלום

כפול המרחק המוטס.

RTK - Revenue Ton Kilometer – המשקל בטונות של נוסעים ומטען בתשלום כפול המרחק המוטס.

פרק 2: תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי התאגיד

1. פעילות התאגיד ותיאור התפתחות עסקיו

1.1 כללי

עיקר פעילותה של הקבוצה בהובלה אוירית של נוסעים ומטען (כולל כבודה ודואר) בין ישראל וחו"ל, באמצעות מטוסי נוסעים ומטוסי מטען. מטוסי הנוסעים של הקבוצה מבצעים הן טיסות סדירות והן טיסות שכר.

החברה משמשת כמוביל האווירי הנקוב של מדינת ישראל במרבית הקווים הבינלאומיים הפועלים מישראל ואליה. עוד בנושא זה ועל משמעות המונח "מוביל נקוב" ראו בסעיף 9.11.7.2 להלן.

הקבוצה עוסקת בפעילויות נלוות לפעילות ההובלה האוירית, כגון: מכירת מוצרים פטורים ממכס, ייצור ואספקת מזון בעיקר למטוסיה, החכרת מטוסים, מתן שירותי בידוק, מתן שירותי אבטחה, מתן שירותי תחזוקה שוטפת ותחזוקה כוללת למטוסים של חברות אחרות בנמל התעופה בן גוריון וניהול סוכנויות נסיעות בחו"ל.

הסביבה העסקית, במסגרתה פועלת החברה, הינה ענף התעופה האזרחית הבינלאומית והתיירות לישראל וממנה, המאופיינים בתנודתיות עונתית וברמת תחרות גבוהה, המחריפה בתקופות של עודף קיבולת.

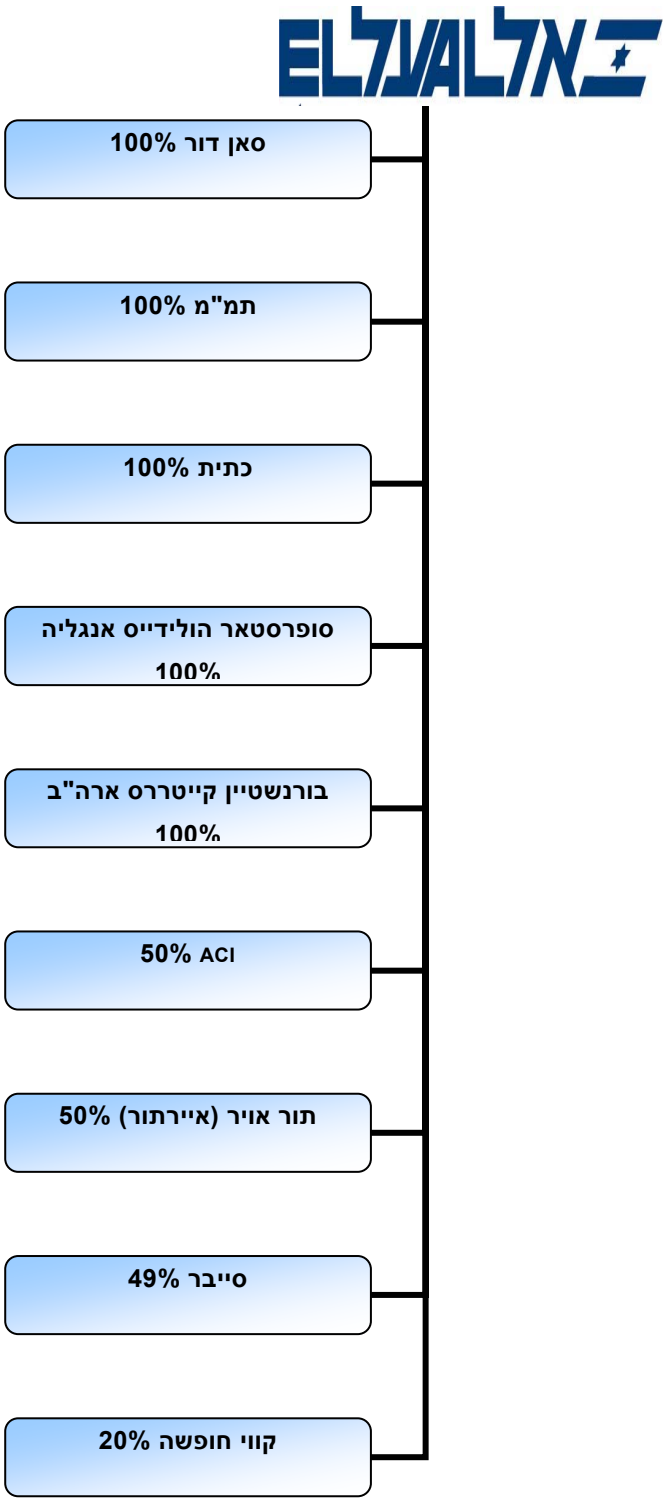
בתחום הובלת הנוסעים, מתחרה החברה ב- 2 חברות ישראליות (ארקיע וישראייר), בכ- 41 חברות תעופה סדירות זרות, ובכ- 55 חברות שכר זרות. חברות התעופה מתחרות בתחומים שונים שהעיקריים שבהם: מחירים, תדירויות ומועדי טיסות, דיוק מבצעי, סוג הציוד, תצורת המטוסים, שירות לנוסע ועוד. התחרות הינה עם חברות תעופה המקיימות טיסות סדירות בין יעדים שונים, טיסות שכר בין אותם יעדים ו/או טיסות חופש שישי (טיסות לא סדירות דרך יעדי ביניים במדינות האם של אותן חברות).

בתחום הובלת המטען מתחרה החברה עם כשבע חברות תעופה המפעילות מטוסי מטען בטיסות לנתב"ג ומנתב"ג. כמו כן, הקבוצה מתחרה עם רוב חברות התעופה הסדירות המפעילות מטוסי נוסעים ומובילות מטען בגחונם.

עוד על התחרות ראו בסעיף 7.8 ו- 8.7 להלן.

1.2 תרשים אחזקות

בשנת הדוח לא חלו שינויים במבנה האחזקות של החברה. להלן תרשים מבנה האחזקות של החברה בחברות המוחזקות הפעילות במועד הסמוך לאישור הדוח (האחוזים המפורטים בתרשים מבטאים את אחזקת החברה בחברות המוחזקות):



1.3 שנת התאגדות התאגיד וצורת התאגדות

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ התאגדה כחברה בע"מ ביום 15 בנובמבר 1948 בשם אל-על חברת התעופה לישראל בע"מ, וביום 16 במאי 1951 שינתה שמה לשמה הנוכחי.

1.4 שינויים בעסקי התאגיד

החברה היתה עד ליום 6 ביוני 2004 "חברה ממשלתית" ב"הפרטה" (כמשמעות המונחים בחוק החברות הממשלתיות). לפרטים נוספים ראו סעיף 9.11 להלן "מגבלות ופיקוח על עסקי התאגיד".

במסגרת ההליכים להפרטת החברה, פרסמו החברה והמדינה ביום 30 במאי 2003 תשקיף, באמצעותו הונפקו ונמכרו מניות של החברה ואופציות הניתנות למימוש למניות החברה. ערב פרסום התשקיף החזיקה המדינה בכ-97.25% מהון המניות המונפק של החברה.

ביום 6 ביוני 2004, לאחר רכישת מניות החברה ומימוש אופציות בידי הציבור, ירדו החזקות המדינה בחברה אל מתחת ל-50%. לפיכך, הפכה החברה מ"חברה ממשלתית" ל"חברה מעורבת" כמשמעות המונח בחוק החברות הממשלתיות.

בעקבות מימוש אופציות נוספות, ביום 23 בדצמבר 2004, עלתה אחזקת כנפיים לכ- 40% מהון המניות המונפק של החברה (בדילול מלא: כ- 46.9% מהון המניות המונפק של החברה וכ-52.8% מכח ההצבעה), ואחזקותיה של המדינה ירדו לכ- 31% מהון המניות המונפק של החברה (ובדילול מלא כ-1.1%). לפירוט על אחזקות בעלי עניין בשנת הדוח, ראו סעיף 3.4 להלן.

ביום 6 בינואר 2005 הוחלפו רוב חברי הדירקטוריון, כאשר אסיפת בעלי מניות של החברה, אשר כונסה לבקשת כנפיים, החליטה על מינוי דירקטורים חדשים, ובמקביל הודיעה המדינה על סיום כהונתם של כל הדירקטורים שאינם דח"צים, שכיהנו באותה עת בדירקטוריון החברה. ביום 28 בדצמבר 2006 הסתיימה תקופת כהונתם של שני הדחצ"ים הקודמים כדירקטורים בחברה. ביום 28 בפברואר 2007 אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה מינוי של שני דחצ"ים לדירקטוריון החברה. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח מכהנים 10 חברים בדירקטוריון החברה (כולל שני דחצ"ים).

העברת השליטה לכנפיים לא הביאה לשינוי בסטאטוס החברה כ"חברה מעורבת". אולם, מאחר שכנפיים מחזיקה במניות החברה בשיעור העולה על השיעור המוחזק בידי המדינה, חדלו לחול ההוראות המיוחדות המפורטות בסעיף 108 לתקנון החברה. לפרטים נוספים ראו סעיף 9.11.2 (יא) להלן.

2. תחומי פעילות

מטה הקבוצה פועל במשולב בתחומי פעילותה המפורטים להלן, לרבות ניהול כספים, רכש, משאבי אנוש, ייעוץ משפטי, תשתיות מידע, בטחון, תחזוקה, הנדסה שיווק ופרסום וכן במערכי מבצעי הקרקע ובינוי.

לקבוצה שני תחומי פעילות המדווחים כמגזרים עסקיים (משניים) בדוחותיה הכספיים המאוחדים של החברה (ראו גם באור 24 ב לדוחות הכספיים):

א) הובלה אוירית במטוסי נוסעים

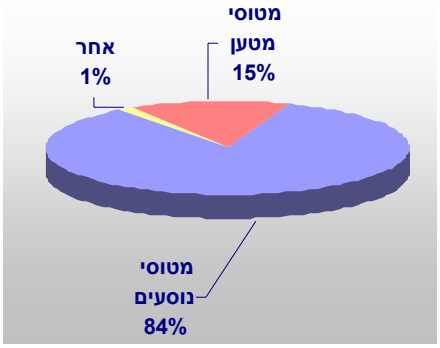
בתחום זה הקבוצה מובילה נוסעים וכן מטען (כולל דואר וכבודה) בגחון המטוסים להובלת נוסעים, וכן נותנת שירותים נלווים כגון: מכירת מוצרים פטורים ממכס והחכרת מטוסי נוסעים. הכנסות תחום הפעילות היוו כ- 84% מכלל הכנסות הקבוצה בשנת 2006.

ב) הובלה אוירית במטוסי מטען

בתחום זה הקבוצה מובילה מטען במטוסים להובלת מטען וכן נותנת שירותים נלווים כגון: החכרת מטוסי מטען. הכנסות תחום הפעילות היוו כ- 15% מכלל הכנסות הקבוצה בשנת 2006.

מלבד תחומי הפעילות המפורטים לעיל, לקבוצה פעילויות נוספות שאינן נכללות בתחומים אלה ושאינן מהותיות לפעילות הקבוצה[1], אשר סך ההכנסות הנובעות מהן מהוות כ-1% מסך הכנסות הקבוצה בשנת 2006.

התפלגות ההכנסות לפי תחומי פעילות - בשנת 2006:



3. השקעות בהון התאגיד

3.1 כללי

בשנת 2006 לא נעשו השקעות בהון התאגיד, מלבד מימוש כתבי אופציה (סדרה 1), שהונפקו במסגרת התשקיף למניות רגילות של החברה.

יצויין, כי בשנת 2006 גדל ההון העצמי של החברה בסך של 775 אלפי דולר, במסגרת קרן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר (המדינה), וזאת כתוצאה מהפקדות המדינה בקופת הפיצויים של עובדי החברה. לפרטים בדבר התחייבות המדינה לכיסוי הגרעון בקופת הפיצויים של עובדי החברה ראה סעיף 9.4.8 להלן. כמו כן, בשנת 2006 גדל ההון העצמי של החברה בכ- 296 אלפי דולר כתוצאה ממימוש כתבי אופציה (סדרה 1) שהנפיקה החברה במסגרת התשקיף.

[1] ייצור ואספקת מזון לנוסעים בטיסות, מתן שירותי אבטחה (לפרטים ראו סעיף 9.11.12 להלן), שירותי תחזוקה שוטפת

בחודש יוני 2003 הנפיקה החברה מניות רגילות וכתבי אופציה לרכישת מניות באמצעות התשקיף. במסגרת התשקיף הציעה גם המדינה למכור מניות ואופציות לרכישת מניות משתי סדרות - אופציות רכישה (סדרה א') ואופציות רכישה (סדרה ב'). במועד פרסום התשקיף החזיקה מדינת ישראל בכ-97.25% מההון המונפק של החברה. מיד לאחר הנפקת ניירות הערך לפי התשקיף ירדה אחזקת המדינה לכ- 85% מההון המונפק של החברה (ללא דילול).

ביום 23 במרץ 2006 אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את הגדלת הון המניות הרשום של החברה ב- 54,279,453 ש"ח ל– 550,000,001 ש"ח, המחולק ל– 550,000,000 מניות רגילות רשומות על שם בנות 1.00 ש"ח ערך נקוב, כל אחת, ומניית מדינה מיוחדת בת 1 ש"ח ערך נקוב (לפרטים בדבר מניית המדינה המיוחדת ראו סעיף 9.11.9 להלן).

3.2 אופציות

את אופציות הרכישה (סדרה א') שהנפיקה המדינה ניתן היה לממש למניה רגילה אחת של החברה, החל מסמוך לאחר הנפקתן ועד ליום 6 ביוני 2004, במחיר מימוש בסך 1.30 ₪ בתוספת הפרשי הצמדה למדד המחירים לצרכן בגין חודש אפריל 2003. עד ליום 6 ביוני 2004 מומשו כל אופציות הרכישה (סדרה א') ובסה"כ 138,400,000 אופציות רכישה. כתוצאה ממימוש אופציות הרכישה (סדרה א'), ירדו ביום 6 ביוני 2004 אחזקות המדינה לכ-49.5% מההון המונפק של החברה (ללא דילול).

אופציית רכישה (סדרה ב') שהנפיקה המדינה ניתנת למימוש למניה רגילה אחת של החברה החל מיום 12 בדצמבר 2004 ועד ליום 5 ביוני 2007 (כולל).

מחיר המימוש של אופציית רכישה (סדרה ב') הינו 1.32 ₪ (בתוספת הפרשי הצמדה למדד המחירים לצרכן בגין חודש אפריל 2003) למניה רגילה אחת של החברה.

עד ליום 31 בדצמבר 2006 מומשו 79,177,702 אופציות רכישה (סדרה ב') מתוך 157,600,000 אופציות. עד ליום 11 במרץ 2007 מומשו 79,810,971 אופציות רכישה (סדרה ב').

כתבי האופציה (סדרה 1) שהנפיקה החברה ניתנים למימוש למניה רגילה אחת של החברה החל מיום 12 בדצמבר 2004 ועד ליום 5 ביוני 2007 (כולל). מחיר המימוש של כתבי האופציה (סדרה 1) הינו 1.34 ₪ (בתוספת הפרשי הצמדה למדד המחירים לצרכן בגין חודש אפריל 2003) למניה רגילה אחת של החברה.

עד ליום 31 בדצמבר 2006 מומשו 5,067,787 כתבי אופציה (סדרה 1) מתוך 100,000,000 כתבי אופציה. עד ליום 11 במרץ 2007 מומשו 5,662,631 כתבי אופציה (סדרה 1).

ביום 26 בפברואר 2006 החליט דירקטוריון החברה על אימוץ תוכנית אופציות 2006 לעובדים ונושאי משרה של החברה (להלן: "**תכנית אופציות 2006**"). באותו מועד אישר דירקטוריון החברה כי כמות האופציות אשר תשמש כמאגר להקצאה תחת התוכנית תעמוד על 17,092,129 אופציות הניתנות למימוש לעד 17,092,129 מניות רגילות בנות 1 ש"ח ע"נ כ"א של החברה, בכפוף להתאמות. הדירקטוריון רשאי להוסיף על כמות אופציות זו, מעת לעת. באותו מועד, אישר דירקטוריון החברה

ותחזוקה כוללת למטוסים של חברות תעופה אחרות בנמל התעופה בן גוריון וניהול סוכנויות נסיעות בחו"ל.

הקצאה של 17,092,129 אופציות לכ-50 ניצעים, מתוכם כ- 10 נושאי משרה בכירה בחברה, וכ- 40 מנהלים אחרים בחברה. הקצאת האופציות לנושאי המשרה בחברה אושרה גם על ידי ועדת הביקורת של החברה ביום 26 בפברואר 2006. הקצאת האופציות היתה כפופה לאישור האסיפה הכללית של החברה להגדלת ההון הרשום של החברה. אישור זה התקבל ביום 23 במרץ 2006 ובאותו יום בוצעה ההקצאה.

ביום 23 במאי 2006 החליט דירקטוריון החברה על הוספת 3,000,000 אופציות למאגר האופציות להקצאה בהתאם לתכנית אופציות 2006. כמו כן, מינה דירקטוריון החברה את ועדת משאבי אנוש ומינויים של דירקטוריון החברה כמנהל תכנית אופציות 2006 והסמיך את הועדה להקצות אופציות למנהלים בחברה בהתאם לאמות המידה שקבע הדירקטוריון. בנוסף, אישר הדירקטוריון פרסום מתאר, שפורסם ביום 29 במאי 2006. בהמשך לכך, ביום 27 בדצמבר 2006 החליטה ועדת משאבי אנוש ומינויים של דירקטוריון החברה להקצות אופציות למנהלים בחברה אשר הוקצו בפועל ביום 31 בדצמבר 2006. נכון ליום 31 בדצמבר 2006, עומד סה"כ האופציות שהוקצו עפ"י תכנית אופציות 2006, בניכוי האופציות שהוחזרו למאגר מכל סיבה שהיא בהתאם לתנאי התוכנית, על 17,809,236 אופציות. לפרטים נוספים ראו סעיף 9.4.5 ג' להלן. בשנת 2006, רשמה החברה שווי הטבה בסך של 2,582 אלפי דולר בגין תכנית האופציות הנ"ל, כנגד קרן הון, וזאת על פי תחשיב שווי הטבה שבוצע באמצעות מודל כלכלי.

3.3 מניות המוחזקות בידי עובדי החברה

במסגרת התשקיף העניקה המדינה ל"עובדים הזכאים" (כהגדרתם בתשקיף) של הקבוצה זכות לרכוש 34,685,642 מניות החברה שבבעלות המדינה (להלן: "**מניות העובדים**"). מניות העובדים הוצעו לעובדים הזכאים במחיר של 0.91 ש"ח למניה. מניות העובדים שנרכשו על ידי עובדים זכאים מוחזקות בידי נאמן והיו חסומות עד ליום 31 בדצמבר 2004. לפי הוראות פקודת מס הכנסה החלות על הקצאה לעובדים במסלול רווח הון היו המניות חסומות עד ליום 31 בדצמבר 2005. העובדים הזכאים רכשו במסגרת הצעת המכר כ-0.5% מהון המניות המונפק של החברה (כ-0.4% בדילול מלא).

בנוסף, התחייבה המדינה למכור לתאגיד עובדים, או לעובדים כיחידים, את יתרת מניות העובדים שלא נרכשו בידי עובדים זכאים ("**מניות המדינה הנותרות**"), וזאת במחיר הנמוך מבין השניים: 30% משער הסגירה הממוצע של מניות החברה בבורסה ב-90 ימי המסחר שקדמו למועד המימוש או 30% מסך של 1.3 ₪ למניה. ביום 23 בפברואר 2005 רכש תאגיד העובדים (אחזקות בנאמנות של עובדי אל על בע"מ) את כל מניות המדינה הנותרות (32,527,216 מניות רגילות), המהוות נכון למועד הסמוך לאישור הדוח כ- 8.10% מהון המניות המונפק של החברה (כ- 6.31% בדילול מלא) בתמורה ל-0.39 ₪ למניה. על מימוש המניות שבידי תאגיד העובדים חלות מגבלות שונות[2]. עם רכישת המניות בידי תאגיד

---

[2] על המניות שבידי תאגיד העובדים חלות המגבלות הבאות (בנוסף להוראות הדין בנושאי מס):
(א) לא תיעשה כל עסקה או פעולה במניות ולא יינתן בשלהן כל ייפוי כוח או כתב העברה למשך תקופה בת 24 חודשים ממועד ההשלמה של הרכישה;

העובדים ירדה אחזקת המדינה בחברה לכ- 21.7% מהון המניות המונפק של החברה ומכח ההצבעה בה (1.1% בדילול מלא).

כמו כן, התחייבה המדינה למכור לתאגיד העובדים בתום תקופת המימוש של אופציות הרכישה (סדרה ב') את יתרת המניות שיוותרו בידי המדינה כתוצאה מאי-ניצול הזכות לממש את אופציות הרכישה (סדרה ב'), אם יוותרו, ולא יותר מ-18,936,027 מניות החברה. זאת, במחיר הנמוך מבין השניים: 60% משער הסגירה הממוצע של מניות החברה בבורסה ב-90 ימי המסחר שקדמו למועד המימוש או 60% מסך של 1.3 ₪ למניה.

3.4 שינויים באחזקות בעלי עניין

נכון ליום 31 בדצמבר 2006 החזיקה מדינת ישראל כ- 20.97% מההון המונפק של החברה (ללא דילול) וכ- 1.10% (בדילול מלא). נכון ליום 11 במרץ 2007, עמדו אחזקות המדינה על כ- 20.78% מההון המונפק של החברה (ללא דילול) וכ- 1.09% (בדילול מלא). המדינה מחזיקה גם במניית מדינה מיוחדת (לפרטים בדבר מניית המדינה המיוחדת ראו סעיף 9.11.9 להלן). הירידה באחזקותיה של המדינה נבעה ממימוש של אופציות רכישה (סדרה ב') ומימוש כתבי אופציה (סדרה 1).

נכון ליום 31 בדצמבר 2006, החזיקה כנפיים בכ- 39.49% מההון המונפק של החברה ללא דילול ובכ - 45.33% מההון המונפק של החברה בדילול מלא. נכון ליום 11 במרץ 2007 עומדת אחזקת כנפיים בחברה על כ- 39.44% מההון המונפק של החברה (ללא דילול).

ההנחות לחישוב שיעור האחזקה בהון וזכויות ההצבעה בדילול מלא (לעיל ולהלן: "**דילול מלא**") הינן: מימוש כל כתבי אופציה (סדרה 1), אופציות רכישה (סדרה ב') ואופציות למנהלים על פי תכנית אופציות 2006 ; מימוש כל האופציות המוחזקות על ידי כנפיים; וכן קבלת כל האישורים הנדרשים על ידי כנפיים ועמידה בהוראות כל דין. לפרטים בדבר תנאי הממונה על הגבלים עסקיים במיזוג כנפיים והחברה ראו סעיף 9.11.2(ז) להלן.

יצוין כי ביום 23 במרץ 2006 בוצעה הקצאה של 17,092,129 אופציות וביום 31 בדצמבר 2006 בוצעה הקצאה של 3,072,536 אופציות נוספות כמפורט לעיל בסעיף 3.2, ולהלן בסעיף 9.4.5ג'. בהנחה תיאורטית של מימוש מלוא האופציות שהוקצו, יהוו המניות אשר ינבעו כתוצאה ממימוש כל האופציות האמורות (להלן: "**מניות המימוש**") כ- 5.01% מהונה המונפק של החברה ומזכויות ההצבעה בה (לאחר מימוש האופציות שהוקצו) וכ- 3.90% מהונה המונפק של החברה ומזכויות ההצבעה בה, בדילול מלא.

(ב) בתום תקופת החסימה הנ"ל, לא תהיינה המניות הנותרות הנ"ל סחירות ו/או בנות מימוש, שיעבוד ו/או שימוש כבטוחה בכל דרך שהיא, אלא על ידי תאגיד העובדים במסגרת תקנון תאגיד העובדים ו/או לאחר שחרורן לעובד, כמפורט בתקנון תאגיד העובדים;

(ג) בהתאם לתקנון תאגיד העובדים, זכותם של עובדי החברה והחברות הבנות למכור את מניות החברה המוחזקות עבורם על ידי התאגיד בתום תקופת החסימה, תקום בקרות כל אחד מאלה: (1) עם פרישתם מעבודה וסיום יחסי עובד - מעביד ביניהם לבין מעבידתם, בהתאם לתנאי תקנון התאגיד; (2) בנסיבות אחרות המפורטות בתקנון תאגיד העובדים, כגון במכירה בין עובדי החברה, או בקרות נסיבות אישיות מיוחדות; (3) בכל שנה, החל מתום חמש שנים אשר ראשיתן לאחר שחלפה תקופת החסימה במסגרת התשקיף, עד 20% מהמניות המוחזקות עבורו ע"י תאגיד העובדים, באופן שעד תום השנה העשירית יוכל למכור את כל מניותיו.

יודגש, כי כמות מניות המימוש שתוקצה בפועל בעת מימוש האופציות תיקבע על פי הרווח התיאורטי של הניצע. לפיכך, שיעור דילול בעלי המניות כתוצאה מההקצאה יהיה בפועל נמוך יותר מהאמור לעיל.

בנוסף למניות הרגילות, מחזיקה המדינה במניית מדינה מיוחדת, המעוגנת בתקנון החברה ומקנה למדינה זכויות מיוחדות. בין היתר, קובעת מניית המדינה המיוחדת, כי עסקאות במניות החברה בשיעורים מסוימים לא יקנו כל זכות הנובעת מהחזקה ו/או רכישה של מניות בחברה כלפי החברה ללא הסכמתו בכתב מראש של המחזיק במניית המדינה המיוחדת (המדינה, באמצעות השרים שקבעה הממשלה). סעיף 8.1.7 לתקנון החברה קובע הסדר מפורט בדבר אופן הגשת הבקשה לקבלת אישור להחזקה במניות החברה, במקרה שאישור כזה נדרש כאמור. לפרטים בדבר מניית המדינה המיוחדת ראו סעיף 9.11.9 להלן.

3.5 טבלת ריכוז נתוני הון ואחזקות בעלי עניין

להלן טבלה המסכמת מספר נתונים לגבי ניירות הערך של החברה ואחזקות בעלי העניין העיקריים בה[3]:

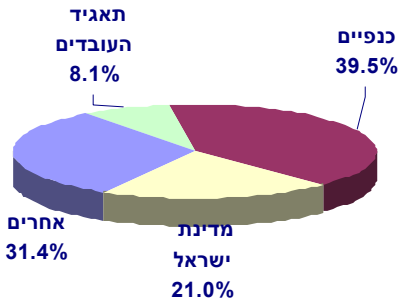
[3] בנוסף למניות המפורטות בטבלה, מחזיקה המדינה במניית מדינה מיוחדת אחת. להוראות המעודכנות במניית המדינה המיוחדת, ראו סעיף 9.11.9 להלן.

	11 במרץ 2007	31 בדצמבר 2006[4]	31 בדצמבר 2005	31 בדצמבר 2004
אחזקות בעלי עניין				
שיעור אחזקות המדינה בהון המונפק (ללא דילול)	20.78%	20.97%	21.58%	30.52%
שיעור אחזקות כנפיים בהון המונפק (ללא דילול)	39.44%	39.49%	39.59%	39.76%
שיעור אחזקות תאגיד העובדים בהון המונפק (ללא דילול)	8.10%	8.12%	8.14%	_
הון החברה				
הון מניות רשום בש"ח (לא כולל מנית מדינה מיוחדת)	550,000,000	550,000,000	495,720,547	495,720,547
הון מניות מונפק בש"ח (לא כולל מנית מדינה מיוחדת)	401,383,178	400,788,334	399,785,087	398,136,744
ניירות ערך המירים				
כתבי אופציה (סדרה 1) (ביחידות)	94,337,369	94,932,213	95,935,460	97,583,803
אופציות רכישה (סדרה ב) (ביחידות)	77,789,029	78,422,298	80,671,024	83,344,337
אופציות למנהלים על פי תכנית אופציות 2006[5]	20,092,129	20,092,129	------	------

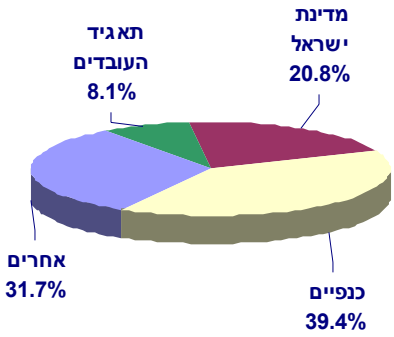
[4] ביום 23 במרץ 2006 אישרה אסיפת בעלי מניות החברה את הגדלת הון המניות הרשום של החברה ב- 54,279,453 ש"ח ל – 550,000,001 ש"ח, המחולק ל – 550,000,000 מניות רגילות רשומות על שם בנות 1.00 ש"ח ערך נקוב, כל אחת, ומניית מדינה מיוחדת בת 1 ש"ח ערך נקוב.

[5] כולל אופציות שפקעו וחזרו למאגר האופציות להקצאה בהתאם לתנאי התוכנית.

התפלגות האחזקות במניות החברה
ליום 31.12.2006 :



התפלגות האחזקות במניות החברה
ליום 11.03.2007 :



4. חלוקת דיבידנדים

החברה לא חילקה דיבידנד בשנים 2003 עד 2006.

ביום 28 במרץ 2005 שלחה כנפיים, בעלת השליטה בחברה, מכתב לבנק לאומי ובו נאמר, כי "בשים לב למצבת האובליגו הקיים של אל על בבנק לאומי, ובשים לב לכך שדירקטוריון אל על עתיד לגבש מעת לעת את מדיניות חלוקת הרווחים של החברה, הרי שכל עוד לא פחתה יתרת קרן האובליגו הקיים של אל על בבנק לאומי מ- 50 מיליון דולר, אנו לא נתמוך בהחלטה לחלק רווחים בשיעור העולה על 60% מיתרת הרווחים הצבורים הראויים לחלוקה של אל על כפי שיהיו מעת לעת, אלא בהיוועצות עם הבנק לגבי השיעור שמעל 60% כאמור".

במקביל למכתב זה, קיבלה אל על ביום 28 במרץ 2005, מכתב מבנק לאומי לפיו הבנק לא יראה בהפיכת כנפיים לבעלת שליטה באל על כאירוע המזכה את הבנק לפרעון מיידי של חובה של אל על לבנק, בכפוף לתנאים כמפורט במכתב הבנק לחברה, והכול כמפורט בסעיף 9.8.2ג. להלן.

ביום 28 בדצמבר 2005 החליט דירקטוריון החברה על אימוץ מדיניות חלוקת דיבידנד, אשר במסגרתה

תשאף החברה לחלק לבעלי מניותיה, החל משנת הכספים 2006 ואילך, דיבידנד בשיעור של בין 20% ל- 40% מהרווח השנתי הנקי (לאחר מס) בשנה שחלפה, שנבע מפעילותה הרגילה של החברה, על פי הדוחות הכספיים המאוחדים, למעט רווחים חד פעמיים שאינם מפעילות שוטפת ורווחי הון.

יישום מדיניות זו כפוף להוראות כל דין ולהערכת דירקטוריון החברה בדבר יכולתה של החברה לעמוד מעת לעת בחבויותיה הקיימות והצפויות, ובהתחשב בנזילותה, פעילותה 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.

5. מידע כספי לגבי תחומי הפעילות של התאגיד

המגזרים העסקיים של החברה בדוחות הכספיים מפורטים לפי ציי המטוסים - הובלה אווירית באמצעות מטוסי נוסעים והובלה אווירית באמצעות מטוסי מטען.

הובלת המטען בגחון מטוסי הנוסעים, מהווה חלק מפעילות מטוסי הנוסעים. פעילות זו הינה פעילות נלווית ונגזרת מפעילות הובלת הנוסעים במטוסי הנוסעים ותלויה בפעילות זו. כך לדוגמה, יעדי הובלת המטען בגחון מטוסי הנוסעים נקבעים על פי יעדי הטיסה של הנוסעים במטוסי הנוסעים. בנוסף, התפעול השוטף של פעילות החברה כפי שמבוצע על ידי הנהלת החברה, לרבות החלטה על כדאיות הפעלת קו והטסת טיסה בפועל נערכים על בסיס מגזרי הפעילות הנ"ל. המטוסים היסיבים שויכו למגזר הפעילות על פי השימוש שנעשה בהם בפועל בכל תקופת פעילות.

שנת 2006:

אלפי דולר	מטוסי נוסעים	מטוסי מטען	אחר והתאמה למאוחד	סה"כ
הכנסות מנוסעים	1,277,746	-	-	1,277,746
הכנסות מטען ודואר	90,002	241,604	-	331,606
הכנסות אחרות	34,426	965	20,703	56,094
סה"כ הכנסות	1,402,174	242,569	20,703	1,665,446
עלויות	**(1,421,012)**	**(243,385)**	**(18,012)**	**(1,682,409)**
רווח (הפסד) תפעולי	**(18,838)**	**(816)**	**2,691**	**(16,963)**
נכסים קבועים לתום השנה	**1,074,836**	**24,383**	**49,170**	**1,148,389**

שנת 2005:

אלפי דולר	מטוסי נוסעים	מטוסי מטען	אחר והתאמה למאוחד	סה"כ
הכנסות מנוסעים	1,259,773	-	-	1,259,773
הכנסות מטען ודואר	92,657	216,463	-	309,120
הכנסות אחרות	33,254	839	16,483	50,576
סה"כ הכנסות	**1,385,684**	**217,302**	**16,483**	**1,619,469**
עלויות	**(1,293,019)**	**(223,112)**	**(14,416)**	**(1,530,547)**
רווח (הפסד) תפעולי	**92,665**	**(5,810)**	**2,067**	**88,922**
נכסים קבועים לתום השנה	**1,080,494**	**37,674**	**45,597**	**1,163,765**

שנת 2004:

אלפי דולר	מטוסי נוסעים	מטוסי מטען	אחר והתאמה למאוחד	סה"כ
הכנסות מנוסעים	1,048,513	-	-	1,048,513
הכנסות מטען ודואר	77,731	216,706	-	294,437
הכנסות אחרות	25,478	1,011	16,741	43,230
סה"כ הכנסות	**1,151,722**	**217,717**	**16,741**	**1,386,180**
עלויות	**(1,098,664)**	**(218,819)**	**(10,840)**	**(1,328,323)**
רווח (הפסד) תפעולי	**53,058**	**(1,102)**	**5,901**	**57,857**
נכסים קבועים לתום השנה	**1,098,740**	**42,546**	**47,623**	**1,188,909**

יצוין שיש לראות את רווחיות תחום מטוסי המטען בזיקה רחבה יותר הנגזרת גם מפעילות הובלת המטען בגחון מטוסי הנוסעים שכן תחום מטוסי המטען מבצע פעילויות משלימות בצד המסחרי והשיווקי לפעילות הובלת המטען במטוסי הנוסעים.

הקצאת עלויות שאינן מיוחסות ישירות לאחד התחומים, נעשית על פי מודלים כלכליים הקיימים כיום בידי החברה. יתכן ובעתיד תוקצנה עלויות אלו על פי מודלים כלכליים אחרים שיהיו באותה עת בידי החברה.

5.1 מהות ההתאמות למאוחד

ההתאמות של ההכנסות והעלויות למאוחד נובעות מפעילויות נוספות שאינן משויכות לתחומי הפעילות העיקריים, בעיקר שירותי תחזוקה לחברות תעופה אחרות. ההתאמות של הרכוש הקבוע למאוחד נובעות מהרכוש הקבוע שאינו מיוחס למטוסי החברה.

5.2 הסבר התפתחויות שחלו בתחומי הפעילות

להסבר ההתפתחויות שחלו בתוצאותיה העסקיות של החברה בשנת הדוח לעומת השנה המקבילה אשתקד, ראו הסברים בסעיף 3.3 לדוח הדירקטוריון.

6. סביבה כללית והשפעת גורמים חיצוניים ביחס לחברה

6.1 התנועה בענף התעופה הבינלאומי

שוק התעופה הבינלאומי מושפע מהמצב הכלכלי, הבטחוני והפוליטי וכן מאירועים מיוחדים, כגון התפרצות מגפות ואסונות טבע בעולם בכלל ובאזורים ספציפיים בפרט.

בשנת 2006 נמשכה מגמת שיפור התוצאות התפעוליות בתעשיית התעופה הכלל-עולמית, וזאת חרף העליה במחירי השוק של הדלק הסילוני בשיעור ממוצע של כ-15% לעומת שנת 2005. השיפור בתוצאות התפעוליות נובע, ככלל, מסביבת ביקוש חיובית והמשך מגמת הגידול בתנועת הנוסעים, אשר הושפעו מן הצמיחה הכלכלית הגלובלית כתוצאה מההתרחבות והצמיחה המהירה בשווקים של הכלכלות המתפתחות. עם זאת, קצב הגידול שנרשם בתנועת הנוסעים בשנת 2006 הינו נמוך מרמות השיא שנרשמו בשנת 2004 (קצב גידול של 15.3%) ובשנת 2005 (קצב גידול של 7.6%), אשר שיקפו התאוששות ניכרת בתנועת הנוסעים לאחר מספר שנים של ירידה בהיקף תנועת הנוסעים שנבעה בעיקר מפיגועי הטרור ב-11 בספטמבר 2001 ומהתפרצות מגפת ה-SARS במזרח אסיה. על-פי תחזיות יאט"א, משנת 2006 עד לשנת 2010 צפוי גידול שנתי ממוצע של כ- 4.8% בתנועת הנוסעים הבינלאומית.

על פי הערכות יאט"א[6], בשנת 2006 נהנו חברות התעופה בענף מיציבות וגידול בתנועת הנוסעים. תנועת הנוסעים הבינלאומית בשנת 2006 גדלה בשיעור של כ- 5.9%, ושיעור התפוסה המשוקלל עלה ל- 76.0% לעומת 75.1% בשנת 2005. עוד מעריכה יאט"א, כי הרווח התפעולי של חברות התעופה העולמיות בשנת 2006 השתפר כתוצאה מניצולת טובה יותר וכן בשל הליכי התייעלות וקיצוץ בהוצאות שאינן דלק, שננקטו על ידי חברות התעופה.

עפ"י נתוני יאט"א בשנת 2005 גדלה ההובלה העולמית של מטענים במטוסים (לרבות בגחון מטוסי נוסעים) בכ- 3.6% לעומת שנת 2004. עפ"י תחזית יאט"א, משנת 2006 עד לשנת 2010 צפוי גידול שנתי ממוצע של כ- 5.3% בהיקף ההובלה העולמית של מטענים במטוסי מטען ובגחון מטוסי נוסעים, כאשר בנתיבים הקשורים למזרח הרחוק ובפרט סין והודו צפוי להערכת יאט"א גידול ניכר בהובלת

[6] נתונים, הערכות, אומדנים ותחזיות של יאט"א בפרק זה, המתייחסים לשנת 2006 הנם פרילימינריים. נתונים סופיים לגבי שנת 2006 צפויים להתפרסם על ידי יאט"א בחודש יוני 2007 במסגרת World Air Traffic Statistics.

מטענים.

כמו כן, להערכת יאט"א בשנת 2006 חל גידול של כ- 4.6% בהשוואה לשנת 2005, דהיינו קצב הצמיחה בהיקף הובלת המטענים בשנת 2006 הינו נמוך מקצב הגידול השנתי הממוצע הצפוי על-פי תחזית יאט"א לשנים 2006 עד 2010.

יודגש, כי תחזיות, הערכות, ואומדני יאט"א לגבי ההיקף ותוצאות הפעילות של ענף התעופה העולמית (הובלת נוסעים) ולגבי היקף הפעילות העולמית בתחום הובלת המטען כאמור לעיל, הינם מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח - 1968. לפיכך, השינוי בפועל בהיקף ובתוצאות הפעילות העולמית בענף התעופה (הובלת נוסעים) ובתחום הובלת המטען עשוי להיות שונה באופן מהותי מזה שנחזה כאמור, כתוצאה ממספר רב של גורמים, לרבות שינוי במצב הכלכלי, הבטחוני והפוליטי בעולם, שינויים רגולטוריים ומהתפרצות מגפות ופעולות איתני טבע אחרות.

6.2 התנועה בענף התעופה בישראל

שנת 2006 התאפיינה ככלל בשתי תקופות שונות. בחודשים ינואר עד יוני 2006, נמשכה היציבות הבטחונית ונרשמה עלייה בתנועת הנוסעים לישראל וממנה בהשוואה לחודשים המקבילים בשנת 2005. לעומת זאת, בחודשים יולי עד דצמבר 2006, נרשמה ירידה בתנועת הנוסעים לישראל וממנה בהשוואה לחודשים המקבילים בשנת 2005, בהשפעת המלחמה בלבנון, שהחלה בחודש יולי ונמשכה עד מחצית חודש אוגוסט, אך השפיעה על תוצאות המחצית השנייה של שנת 2006 וכן על פעילותה של החברה במספר מישורים. השפעה זו השתקפה בעיקרה בירידה משמעותית בכמות ההזמנות ועלייה משמעותית בכמות ביטולי הזמנות לטיסות בייחוד בקרב תיירים, וזאת לצד האטה בכמות ההזמנות בקרב הישראלים. על פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, במחצית הראשונה של שנת 2006 נרשמה עלייה של כ- 19% בתנועת התיירים הנכנסים לישראל בדרך האוויר ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, ואילו במחצית השנייה של 2006 נרשמה ירידה של כ- 25% בתנועת התיירים בהשוואה למחצית השנייה של 2005. בסה"כ נרשמה בשנת 2006 ירידה של כ- 5.3% בתנועת התיירים הנכנסים לישראל בדרך האוויר וגידול של כ- 4.4% בתנועת הישראלים היוצאים מישראל בדרך האוויר. כתוצאה מכך, נרשם בשנת 2006 גידול מתון בשיעור של כ- 3.6% בתנועת הנוסעים (ישראלים ותיירים) הבינלאומית בנתב"ג ביחס לשנת 2005.

בנוסף לכך, הובילה המלחמה בלבנון לתוספת בעלויות הבטחון והתפעול של החברה. למלחמה השפעות משמעותיות על ענף התיירות בישראל, שלהן השפעה עקיפה גם על פעילות החברה ועל תוצאותיה הכספיות (ראו גם סעיפים 9.18.1, 9.18.4, 9.18.7 ו- 9.18.13 להלן). המלחמה השפיעה לרעה על תוצאותיה הכספיות של החברה לרבעון השלישי והרביעי של שנת 2006, והדבר השפיע משמעותית גם על תוצאותיה הכספיות של החברה בשנת 2006 כולה.

בשנת 2006 נרשמה עלייה של כ- 4%[7] בתנועת המטענים לישראל וממנה בהשוואה לשנת 2005.

[7] הנתון מתבסס על הערכת החברה, וזאת לאחר ניכוי פעילות החופש השישי של אל על דרך נתב"ג והוספת פעילות הדואר של החברה. יצוין, כי גם ללא ניכוי פעילות זו שיעור העליה בתנועה הינו כ- 4%.

לפרטים ראו סעיף 8.1.3 להלן.

6.3 תנודות במחירי הדלק הסילוני

דלק סילוני למטוסים מהווה מרכיב מהותי בהוצאות החברה. מחירי הדלק הסילוני מאופיינים בתנודתיות רבה וחריפה. במהלך שנת 2006 המשיכה מגמת העליה החדה במחירי הדלק הסילוני אשר הגיעו לשיאם בחודש אוגוסט 2006. לאחר מכן, נבלמה עליית המחיר וחלה ירידה משמעותית אשר נמשכה עד לסוף שנת 2006, כך שבסיכומו של דבר בשנת 2006 עלו מחירי הדלק הסילוני בשוק בממוצע בכ- 15% ביחס למחירי שנת 2005. לפרטים נוספים ראו סעיפים 9.5.1 ו- 9.18.2 להלן.

6.4 תנודות בשערי מטבע זר

תוצאות הקבוצה מושפעות ממספר מטבעות. תנודות בשערי החליפין של הדולר לעומת מטבעות אחרים עשויות להביא לשיפור או לשחיקת הרווחיות של הקבוצה.

נכון ליום 31 בדצמבר 2006, חלה ירידה של כ- 8.2% בשער החליפין של דולר ארה"ב לעומת השקל, ביחס ליום 31 בדצמבר 2005.

נכון ליום 31 בדצמבר 2006, חלה ירידה של כ- 10.2% בשער החליפין של דולר ארה"ב לעומת האירו, ביחס ליום 31 בדצמבר 2005.

החלשות הדולר למול מטבעות שונים בשנת 2006 השפיעה לרעה על רווחיות הקבוצה. לפרטים ראו סעיף 9.18.6 להלן.

6.5 תנודות בשיעורי הריבית

לצורך מימון רכישות מטוסים, נטלה החברה הלוואות בהיקף מהותי בריבית משתנה המבוססת על ריבית הליבור. שינוי בשערי ריבית הליבור עלול להשפיע באופן מהותי על הוצאות המימון של החברה.

בשנת 2006 חלה עליה של כ- 46% בשיעור הממוצע של ריבית הליבור ל- 3 חודשים, ביחס לשיעורה הממוצע בשנת 2005. בשנת 2005 חלה עליה של כ- 120% ביחס לשנת 2004. לפרטים ראו סעיף 9.18.9 להלן.

פרק 3: תיאור עסקי התאגיד לפי תחומי פעילות

להלן מובא תיאור עסקי הקבוצה לגבי כל אחד מתחומי פעילותה בנפרד, מלבד בנושאים הנוגעים לכלל תחומי הפעילות של הקבוצה, המתוארים יחדיו במסגרת סעיף 9 להלן.

7. תחום מטוסי הנוסעים

7.1 מידע כללי על תחום הפעילות

הפעילות העיקרית של הקבוצה בתחום זה הינה הובלת נוסעים בטיסות סדירות וטיסות שכר. בנוסף, מובילה החברה מטען בגחון מטוסי הנוסעים, פעילות שהיא נלווית לפעילות הובלת הנוסעים. לשירות בתחום זה מצטרפים שירותים נלווים נוספים, ביניהם: מכירת מוצרים פטורים ממכס לנוסעים במטוס. לפיכך, במסגרת תיאור תחום הפעילות התמקדה החברה בתיאור הובלת הנוסעים. נושאים מסוימים הנוגעים להובלת המטען בגחון מטוסי הנוסעים דומים לשירות הובלת מטען במטוסי מטען, המתוארים במסגרת סעיף 8 להלן.

להלן מתוארים מגמות, אירועים והתפתחויות בסביבה המאקרו כלכלית של הקבוצה, שיש להם או צפויה להיות להם השפעה מהותית על התוצאות העסקיות או ההתפתחויות בתחום הפעילות, וזאת בתחומים הבאים:

7.1.1 מבנה תחום הפעילות ושינויים החלים בו

כאמור, תחום הפעילות העיקרי של החברה הינו הובלה אווירית במטוסי נוסעים בטיסות סדירות מישראל ואליה. באמצעות מטוסי הנוסעים מובילה החברה הן נוסעים והן מטען בגחון מטוסי הנוסעים.
זכויות הטיס שעל פיהן מתירה המדינה למוביל אוירי נקוב להוביל נוסעים בקווים הבינלאומיים נקבעות בהסכמים בינלאומיים. כל מדינה קובעת מוביל אוירי כ"מוביל נקוב" מטעמה שיפעיל את הטיסות וינצל את זכויות הטיס. החברה משמשת כמוביל האווירי הנקוב של מדינת ישראל במרבית הקווים הבינלאומיים הפועלים מישראל ואליה.

7.1.2 מגבלות חקיקה, תקינה ואילוצים מיוחדים החלים על תחום הפעילות

תחום פעילות הטסת נוסעים ומטען במטוסי נוסעים מאופיין במגבלות רגולטוריות בינלאומיות ומקומיות בתחומים שונים. בין היתר, ביצוע טיסה ממדינה אחת למדינה אחרת טעון הרשאה. בהתאם להסכמים בינלאומיים כל מדינה רשאית להעניק הרשאה להפעלת טיסות סדירות (מינוי כ"מוביל נקוב") לחברה אחת או למספר מוגבל של חברות תעופה, כפי שנקבע בהסכם. מספר המובילים הנקובים שמונו בין שני יעדים וזהותם עשויים להשפיע באופן מהותי על התחרות בין אותם יעדים. תדירות הטיסות והיקף

התנועה כפופים אף הם לקבלת אישורים מרשויות התעופה בכל מדינה. כמו כן, כל טיסה נזקקת לחלון המראה או נחיתה (slot) בשדות התעופה אליהם או מהם היא פועלת. להפעלת טיסות נדרש רשיון הפעלה מסחרית ורשיון הפעלה מבצעית. במסגרת רישיונות אלה קובעת המדינה מגבלות שונות על בעל הרשיון.

במסגרת אמנות והסכמים בינלאומיים ובחקיקה מקומית נקבעו הסדרים הנוגעים לתפעול תחום הפעילות, ולרבות כללים בענין אחריות המוביל האוירי לנזקים שנגרמו במהלך תובלה אוירית בינלאומית ואחריות המוביל האוירי לעיכובים וביטולי טיסות.

בנוסף, מחוייבת הקבוצה לפעול על פי הנחיות מיוחדות בנוגע לאבטחת טיסות, המטילות על הקבוצה עלויות נוספות. כמו כן, מחוייבת הקבוצה להחזיק בצי מטוסים מינימאלי, וזאת בהתאם למניית המדינה המיוחדת.

בנוסף לטיסות הסדירות עוסקת הקבוצה בביצוע טיסות שכר על ידי החכרת קיבולת מטוסים למארגני טיסות שכר במחירים מוסכמים מראש ומכירת חבילות מושבים לסוכנים. בשנים האחרונות הנהיג משרד התחבורה מדיניות ליברלית יחסית, אשר אפשרה לחברות רבות לבצע טיסות שכר לישראל וממנה.

לפרטים ראו סעיף 9.11 להלן.

7.1.3 שינויים בהיקף הפעילות בתחום וברווחיותו

א) התפתחויות בינלאומיות –

על פי הערכות יאט"א, בשנת 2006 נהנו חברות התעופה בענף מיציבות וגידול בתנועת הנוסעים. תנועת הנוסעים הבינלאומית גדלה בשיעור של כ- 5.9% ב- 2006, הנמוך במקצת משיעור הגידול שנרשם בשנת 2005 (7.6%).

במקביל לעלייה בתנועת הנוסעים, נרשם בשנת 2006 גידול בקיבולת הטסת הנוסעים (מספר המושבים שהוצעו על ידי חברות התעופה), אם כי בשיעור נמוך במקצת (4.6%) מהגידול בתנועה. כתוצאה מכך יאט"א מעריכה, כי שיעור התפוסה בשנת 2006 עמד על כ- 76% בהשוואה לכ- 75.1% בשנת 2005.

להערכת יאט"א, ככלל בשנת 2006 השתפר הרווח התפעולי של חברות התעופה העולמיות כתוצאה מניצולת משופרת וכן בשל מאמצי ההתייעלות והקיצוץ בהוצאות שאינן דלק, שננקטו על ידי חברות התעופה. למידע נוסף בדבר תחזיות והערכות יאט"א ביחס לתוצאות הפעילות של הענף, ראו סעיף 6.1 לעיל.

הטבלה שלהלן מציגה את פעילות ענף התעופה הבינלאומית (טיסות סדירות) במהלך שש השנים האחרונות וכן את הכנסותיו ורווחיותו של הענף במהלך אותה תקופה.

פעילות בינלאומית של ענף התעופה ורווחיותו בתחום מטוסי הנוסעים[8]
(טיסות סדירות) של החברות המאוגדות ביאט"א

שנה	תפוקה				הכנסות תפעוליות[9] (מיליארדי $)	רווח (הפסד) תפעולי (מילארדי $)	
	RPK[11] (במיליונים)	שינוי שנתי ב- RPK (%)	RTK[10] (במיליונים)	שינוי שנתי ב- RTK (%)		לפני הוצאות ריבית	אחרי הוצאות ריבית
2006[13]	2,184,733	6	267,222	5	אין נתונים[12]	10.2	(0.5)
2005	2,063,015	8	255,470	6	210.7	5.1	3.1
2004	1,932,272	16	242,118	16	190.8	4.4	2.5
2003	1,669,449	(2)	209,395	(2)	161.4	(1.2)	(4)
2002	1,707,003	1.5	213,343	1	161.4	(1)	(3.8)
2001	1,681,776	(4)	210,782	(5)	145.6	(7.8)	(10.3)

להערכת יאט"א[14], בשנת 2007 צפויה האטה קלה בקצב הגידול בתנועת הנוסעים הבינלאומית והוא צפוי לעמוד על כ-5%, וזאת לאור הצפי להאטה כלכלית קלה בארה"ב ובכלכלות הגלובליות.

תחזיות, הערכות ואמדני יאט"א לגבי היקף הפעילות העולמית ותוצאות הפעילות בתחום התעופה כאמור הינם מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח - 1968. לפיכך, השינוי בפועל בהיקף ובתוצאות הפעילות העולמית בתחום התעופה עשוי להיות שונה באופן מהותי מזה שנחזה כאמור, כתוצאה ממספר רב של גורמים, לרבות שינוי במצב הכלכלי, הבטחוני והגיאופוליטי בעולם, שינויים רגולטוריים ומהתפרצות מגפות ופעולות איתני טבע אחרות.

---

[8] מקור הנתונים לגבי השנים 2001 - 2005: פרסומי יאט"א (World Air Transport Statistics (2006/ edition th (50wats;).

[9] כולל הכנסות ממטוסי מטען.

[10] Revenue Ton Kilometer – המשקל בטונות של נוסעים ומטען בתשלום כפול המרחק המוטס.

[11] Revenue Passenger Kilometer – מספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק המוטס.

[12] נכון למועד הדוח, נתונים אלו טרם פורסמו על ידי יאט"א.

[13] נתונים, הערכות, אומדנים ותחזיות של יאט"א המתייחסים לשנת 2006 הנם פרלימינריים. נתונים סופיים לגבי שנת 2006 צפויים להתפרסם על ידי יאט"א בחודש יוני 2007 במסגרת World Air Traffic Statistics.

[14] תחזית של יאט"א מתוך פרסומי יאט"א מתוך:IATA WEB SITE: Carrier Tracker 12/06 . הערכה זו מתייחסת לתעשיית התעופה בכללותה, כולל טיסות פנים ארציות וטיסות שכר של החברות הסדירות.

ב) התפתחויות בשוק הישראלי

תנועת הנוסעים הבינלאומית אל/מנתב"ג במהלך שנת 2006 הסתכמה בכ- 8.8 מיליון נוסעים ומהווה גידול בשיעור של כ- 4% בהשוואה לשנת 2005. גידול זה נובע בעיקרו מהמשך הגידול בתנועת תושבים ישראלים (4.4%+). לעומת זאת, עקב המלחמה בלבנון, שהחלה בחודש יולי 2006 ונמשכה עד למחצית אוגוסט 2006, נרשמה ירידה ניכרת בביקושים מצד התיירים המבקשים לבוא לישראל. על אף הגידול המתון שחל בשנת 2006 בתנועת הנוסעים הבינלאומית לנמל התעופה בן גוריון וממנו, תנועת הנוסעים ב- 2006 עדיין נמוכה מתנועת הנוסעים בשנת 2000, טרם פרוץ האינתיפאדה, משבר ה-11 בספטמבר 2001, מגפת ה-SARS, המלחמה בעיראק והמלחמה בלבנון. הטבלה להלן מציגה את התפתחות תנועת הנוסעים בדרך האויר לנמל התעופה בן גוריון וממנו במהלך השנים האחרונות:

תנועת הנוסעים מישראל ואליה (אל/מ נתב"ג)[15]

שנה	תנועת הנוסעים בנתב"ג	
	(אלפי קטעי נוסע)	שינוי שנתי גידול (קיטון) (ב- %)
2006	8,795	4
2005	8,480	12
2004	7,590	13
2003	6,730	(1)
2002	6,800	(13)
2001	7,845	(15)
2000	9,266	10

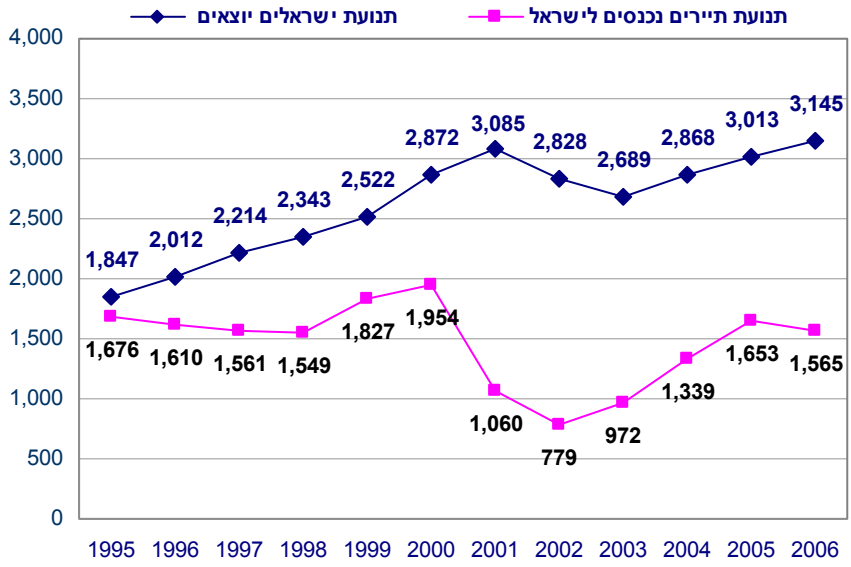
הטבלה והגרף להלן משקפים את מגמות תנועת התיירות הנכנסת לישראל והתושבים היוצאים בשנים האחרונות[16]:

[15] מקור: רשות התעופה האזרחית (כולל נוסעים לא משלמים). בנוסף לתנועה לנתב"ג מגיעים לישראל דרך נמל התעופה באילת, תיירים בטיסות סדירות ושכר בהיקפים זניחים ביחס לתנועה בנתב"ג. המונח "קטע-נוסע" (leg) פירושו קטע טיסה מיעד ליעד.

[16] נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

שנה	תיירות נכנסת		תושבים יוצאים	
	(באלפי נוסעים)	שיעור שינוי (ב- %)	(באלפי נוסעים)	שיעור שינוי (ב- %)
2006	1,565	(5.3)	3,145	4.4
2005	1,653	23.5	3,013	5.0
2004	1,339	37.8	2,868	6.7
2003	972	24.8	2,689	(4.9)
2002	779	(26.5)	2,828	(8.3)
2001	1,060	(45.8)	3,085	7.5

* הנתונים בטבלה הם באלפי נוסעים.



בשנת 2006 נרשמו 1.6 מיליון כניסות לישראל של תיירים בדרך האוויר, ובסה"כ נרשמה ירידה של כ-5% בכניסות תיירים לישראל בדרך האוויר לעומת 2005. להערכת החברה, תנועת התיירות הנכנסת לישראל בחמש השנים האחרונות הושפעה ממגמות בינלאומיות בתנועת נוסעים, אולם בעיקר מתהליכים גיאופוליטיים בישראל או באזור, אשר השפיעו על הרגשת הביטחון האישי של התיירים המבקרים באזורנו.

בשנת 2006 נמשכה מגמת העליה במספר הישראלים היוצאים, אם כי בשיעור מתון יותר (כ- 4%). סה"כ נרשמו 3.1 מיליון יציאות של ישראלים בדרך האוויר, המהווה מספר שיא של יציאות ישראלים

לחו"ל. להערכת החברה, תנועת הישראלים מושפעת בעיקר מהמצב הכלכלי בישראל.
להערכת יאט"א[17], בשנת 2007 צפוי גידול של כ-5.1% בתנועת הנוסעים הטסים מישראל ואליה לעומת שנת 2006.
תחזיות ואמדני יאט"א לגבי היקף תנועת הנוסעים מישראל ואליה כאמור, הינם מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח - 1968. מידע זה נסמך, בין היתר, על הערכות של החברה לאור מגמות השינוי הקיימות בענף התיירות בשנים האחרונות וההתפתחויות הצפויות בו וכן לאור המצב הכלכלי, הבטחוני והגיאופוליטי בישראל בשנת 2006. לפיכך, השינוי בפועל במספר התיירים הנכנסים לישראל והתיירות היוצאת מישראל עשוי להיות שונה באופן מהותי מזה שנחזה כאמור, אם ההערכות של החברה לא תתממשנה וזאת כתוצאה ממספר רב של גורמים, לרבות שינוי במצב הכלכלי, הבטחוני והגיאופוליטי בישראל.

7.1.4 התפתחויות בשווקים של תחום הפעילות, או שינויים במאפייני הלקוחות שלו

בשנים האחרונות חלה החרפה ניכרת בתחרות הקיימת בתחום ההובלה במטוסי נוסעים בין עשרות חברות תעופה בינלאומיות סדירות וחברות שכר.
חברות התעופה מתחרות בתחומים שונים, שהעיקריים שבהם: מחירים, תדירויות ומועדי טיסות, דיוק מבצעי, סוג הציוד, תצורת המטוסים ושירות לנוסע. התחרות במחירים מתבטאת בעיקר בהיצע של תעריפים מוזלים לנוסעים. התחרות מתקיימת הן ביחס לטיסות סדירות ישירות בין יעדים שונים והן ביחס לטיסות שכר לאותם היעדים. כמו כן, במסגרת זו חל גידול בפעילות חברות התעופה הזרות בישראל במסגרת חופש שישי (טיסות לא ישירות דרך יעדי ביניים במדינת האם של חברת התעופה). לדוגמה, טיסה של חברה אירופאית מישראל לארה"ב דרך שדה תעופה באירופה. כמו כן, נכנסו לעולם התעופה בשנים האחרונות חברות תעופה המכונות low cost[18], השומרות על עלויות נמוכות ומציעות בדרך-כלל מחירים תחרותיים מאוד. הגידול במספר חברות התעופה הזרות הפועלות בנתב"ג, במספר הטיסות הסדירות ובקיבולת המושבים של החברות הזרות מחד, אל מול הגידול המתון בביקושים מאידך, גרמו לעודף קיבולת והחרפת התחרות בחלק מהקווים ולירידה בחלק השוק של חברת אל על מסה"כ תנועת הנוסעים בנתב"ג וכפועל יוצא השפיעה לרעה על תוצאותיה הכספיות של החברה בשנת 2006. לפרטים נוספים ראו סעיף 7.1.10 להלן.

7.1.5 שינויים טכנולוגיים שיש בהם כדי להשפיע מהותית על תחום הפעילות

- בהיבטי השיווק וההפצה, בשנת 2006 נמשכה מגמת הגידול הגלובלי בשימוש בכרטוס אלקטרוני (e-ticketing), בשיווק ישיר של כרטיסי טיסה באמצעות האינטרנט וביצוע בידוק

---

[17] תחזית יאט"א מתוך פרסומי יאט"א מתוך: IATA Passenger Forecast 2006-2010 published October 2006
[18] חברות "low cost" הינן חברות תעופה חדשות, יחסית, בעלות מבנה הוצאות נמוך הנובע בעיקר משיווק ישיר באמצעות האינטרנט ולא באמצעות מערכי הפצה וסוכני נסיעות, שימוש בשדות תעופה משניים, פרופיל שירות מינימאלי במהלך

והושבה עצמיים. מגמות אלה מיועדות להפחית עלויות שיווק והפצה של חברות התעופה. החברה ממשיכה להתאים את פעילותה למגמות אלה וזאת על ידי פיתוח אמצעים המאפשרים ללקוחותיה ביצוע שירות עצמי כדוגמת רכישת כרטיסים וביצוע בידוק והושבה באמצעות האינטרנט, ביצוע בידוק והושבה עצמית באמצעות עמדות בטרמינל וכד'.

- כיום, החברה נמצאת בשלב מתקדם לקראת אישור התקשרות עם חברת אמדאוס שתספק לחברה מערכת הזמנות אשר תחליף את המערכת הקיימת - "כרמל" (לפרטים נוספים על מערכת "כרמל" והחלפתה ראו סעיף 7.6.2 להלן).
- בשנת 2006, במסגרת שינוי ארגוני וטכנולוגי, החלה החברה להפעיל מוקד שירות טלפוני מאוחד הכולל כ- 200 עמדות שירות. המוקד הטלפוני החדש כולל פתרונות טכנולוגיים מתקדמים בתחום הטלפוניה והמחשוב, מעניק שירותים שונים ללקוחות החברה בתחום טיסות הנוסעים וטיסות המטען, ומטרתו לשפר את רמת השירות.
- ברבעון האחרון של שנת 2006 החלה החברה בהליך קליטתה של מערכת "רותם" שהינה מערכת לתכנון איוש צוותי אוויר (טייסים ודיילים). תהליך קליטת המערכת צפוי להסתיים במהלך שנת 2007. המערכת, שהנה תוכנת מדף של חברת LHS, נועדה לשפר את יכולת התכנון וההצבה של צוותי האויר ולאפשר לחברה שליטה טובה יותר בהוצאות הכרוכות בכך.
- בשנת 2005 החלה החברה מהלך הצטיידות בשירותי גלישה באינטרנט, באמצעות טכנולוגית פס רחב, לנוסעים במטוסים מדגם 777 ו- 400-747 במסגרת פרויקט קונקסיון. בתחילת חודש יולי 2006 קיבלה החברה הודעה מחברת קונקסיון של בואינג על הפסקת שיווק המוצר עקב קשיים של בואינג, ועל כוונתם לשקול אפשרויות ודרכים שונות לסיום הפרוייקט או למכירתו. עקב הפסקת שיווק המוצר על ידי בואינג, הופסק השירות במטוסי החברה ובהתאם לתנאי ההסכם, שילמה בואינג בחודש ינואר 2007 פיצויים לחברה. לפרטים ראו באור 25(ה) לדוחות הכספיים.
- החברה פועלת לביצוע הרחבה ניכרת של יכולות המסחר באמצעות האינטרנט, לרבות תרגום אתר האינטרנט לשפות נוספות, מתן יכולות סליקה ומכירה בחו"ל וכד'.
- בשנים האחרונות, נערך שוק התעופה להתמודדות עם אירועי טרור באמצעות הרחבת השימוש באמצעים טכנולוגיים מתקדמים ואחרים, בקרקע ובאויר. במסגרת היערכות זו פועלת החברה בהתאם להנחיות שירות הביטחון הכללי, בין היתר, לבחינה והתקנה של אמצעי מיגון כאמור לעיל.
- במהלך הרבעון השלישי של שנת 2006 פרסמה החברה מכרז לקבלת הצעות ליישום פתרון למערכות ניהול משאבים (Back Office) באמצעות טכנולוגית ERP. כיום, נמצאת החברה בשלב בחינת ההצעות שנתקבלו.

הטיסה ופעילות בטיסות קצרות טווח, ללא הסכמי שיתוף פעולה עם חברות אחרות וניצולת גבוהה של מטוסים.

7.1.6 גורמי ההצלחה הקריטיים בתחום הפעילות והשינויים החלים בהם

בפעילות בתחום הובלת נוסעים ומטען באמצעות מטוסי נוסעים ניתן להצביע על מספר גורמים שיש להם השפעה על המעמד התחרותי בתחום: המצב הכלכלי והבטחוני בישראל המשפיעים על תנועת הנוסעים מישראל ואליה; מיתוג החברה בעיני הלקוחות, לרבות בנושאי בטיחות ואיכות שירות; היכולת להציע טיסות ליעדים מבוקשים במחיר תחרותי ופיתוח של רשת נתיבים באופן עצמאי ובשיתוף פעולה עם חברות תעופה אחרות; שמירת זכויות טיס; היכולת להציע טיסות בתדירות הנדרשת ובקיבולת הנדרשת; מערך הפצה; ניהול סיכונים באמצעות יישום מדיניות גידור סיכונים הולמת.

7.1.7 שינויים במערך הספקים וחומרי הגלם לתחום הפעילות

חומר הגלם העיקרי המשמש חברות תעופה הינו דלק למטוסים (דס"ל), והוא מהווה את אחד ממרכיבי ההוצאה העיקריים של חברת תעופה. לפרטים בנוגע לדלק ראו סעיף 9.5.1 להלן.

7.1.8 חסמי הכניסה והיציאה העיקריים של תחום הפעילות ושינויים החלים בהם

אחד מחסמי הכניסה המשמעותיים בתחום הטיסות הבינלאומיות הסדירות הוא קבלת ההרשאה לבצע טיסות סדירות ממדינה אחת למדינות אחרות. בהתאם להסכמים בינלאומיים כל מדינה רשאית להעניק הרשאה כאמור (מינוי "מוביל נקוב") לבצע טיסות מאותה מדינה למדינות אחרות לחברה אחת או למספר מוגבל של חברות תעופה, כפי שנקבע בהסכם. ככל שהסכם התעופה בין המדינות ליברלי יותר, חסמי הכניסה נמוכים יותר. על פי החלטת ממשלה מחודש מאי 2003 ניתנה עדיפות למעמד אל על כמוביל נקוב לגבי היעדים בהם החברה היתה מוביל נקוב באותו מועד, בכפוף להתקיימות תנאים מסוימים. יחד עם זאת יצוין כי בחודש ינואר 2006 הוענק לישראייר תעופה ותיירות בע"מ (להלן: "ישראייר") מעמד של מוביל נקוב ישראלי נוסף בקו תל אביב – ניו יורק, על אף שלא התקיימו התנאים הכמותיים שנקבעו בהחלטת הממשלה מחודש מאי 2003 (לפרטים ראו סעיף 9.11.7.2 להלן). בנוסף לקבלת הרשאה ממדינת האם של החברה, נדרש בדרך כלל אישור מהמדינות אליהן מבקשת חברת התעופה לטוס ביחס למספר הטיסות ולקיבולת הטיסה. כמו כן, כל טיסה נזקקת לחלון זמנים לגבי המראה או נחיתה (slot) בשדות התעופה אליהם או מהם היא פועלת. לפרטים נוספים ראו סעיף 8.1.8 להלן וסעיף 9.11.7 להלן. חסם כניסה משמעותי נוסף בענף זה הוא ההשקעה הראשונית הגדולה, יחסית, הנדרשת להקמת חברת תעופה והפעלתה, לרבות רכישת או חכירת מטוסים.

על פי הסכמי התעופה הבינלאומיים, קבלת המינוי כמוביל נקוב מותנית בכך שהבעלות העיקרית והשליטה בפועל (substantial ownership and effective control) על המוביל האוירי הוא בידי ממשלת המדינה או בידי אזרחי המדינה אשר קבעה אותו כמוביל נקוב. דרישה זו מהווה חסם כניסה לקבלת מינוי מוביל נקוב לחברת תעופה שהבעלות העיקרית והשליטה בפועל בה הנן בידי אזרחים זרים.

ביחס להפעלת מטוסי נוסעים בטיסות שכר בינלאומיות, נדרש כל מוביל ישראלי לקבל רישיון להפעלת טיסות שכר מישראל ואליה בכפוף לדרישות שונות שהמרכזיות שבהן הינן: איתנות כלכלית ובעלות או

חכירה של שני מטוסים, לפחות. בנוסף, נדרש כל מוביל ישראלי ומוביל זר לקבלת הרשאות לטיסות שכר מרשות התעופה האזרחית. כיום, בדרך-כלל קיימת מדיניות ליברלית יותר של מתן הרשאות בתחום טיסות השכר הן ביחס לחברות שכר ישראליות והן ביחס לחברות שכר זרות. על כן, להערכת החברה, בתחום טיסות שכר, אין חסמי כניסה משמעותיים.

7.1.9 תחליפים לשירותי תחום הפעילות ושינויים החלים בהם

התחליפים להובלה במטוסי נוסעים הם הובלה באמצעים אחרים (אמצעים ימיים ואמצעים יבשתיים וכן מטוסי מטען לגבי מטען בגחון מטוסי נוסעים). בנוסף, קיימים לקבוצה מתחרים המציעים הובלה חלופית במטוסי נוסעים באמצעות טיסות סדירות, טיסות שכר וכן בטיסות חופש שישי (טיסות לא ישירות דרך יעדי ביניים במדינת האם של חברת התעופה). בשנת 2006 לא חלו שינויים מהותיים בתחליפים להובלה באמצעות מטוסי נוסעים. להערכת החברה, השיקולים העיקריים בבחירת טיסה על פני הובלה ימית ו/או יבשתית הם: מטרת הנסיעה, לוח הזמנים של הנוסע, המרחק ואופי הדרך.

7.1.10 מבנה התחרות בתחום הפעילות ושינויים החלים בו

א) כללי

- בתחום ההובלה במטוסי נוסעים מתקיימת תחרות חריפה בין עשרות חברות תעופה בינלאומיות סדירות וחברות שכר. חברות התעופה מתחרות בתחומים שונים, שהעיקריים שבהם הם: מחירים, תדירויות ומועדי טיסות, דיוק מבצעי, סוג הציוד, תצורת המטוסים, שרות לנוסע, בונוסים לנוסעים מתמידים, עמלות ותמריצים מיוחדים לסוכני נסיעות ואספקת מערכות של הזמנות והפצה ממוחשבות לסוכני נסיעות. התחרות במחירים מתבטאת בעיקר בהיצע של תעריפים מוזלים לנוסעים או תעריפים מיוחדים לשוגרי מטענים.
התחרות היא לא רק עם המוביל הנקוב של המדינה הנמצאת בקצה השני של הקו ועם חברות השכר הפועלות באותו הקו, אלא גם עם חברות תעופה אחרות, כולל כאלה שאינן מפעילות טיסות לישראל (חברות off line), וזאת כתוצאה מהאפשרויות המגוונות של הנוסע להרכיב לעצמו לוח טיסות בו משתתפות מספר חברות והתחזקות של בריתות בין חברות התעופה (STAR, SKY TEAM, ONE WORLD).
- כמו כן, רוב החברות הסדירות המפעילות טיסות לישראל וממנה מובילות נוסעים גם בטיסות חופש שישי (טיסות לא ישירות דרך יעדי ביניים במדינת האם שלהן). מאחר שהטיסה מנמל הבית (אירופה) לארה"ב מבוצעת ללא קשר לטיסה מישראל לאירופה, הדבר מאפשר לעיתים לחברה הזרה להוזיל את המחיר הכולל עבור טיסה מישראל לארה"ב (דרך אירופה), וזאת מבלי לפגוע ברמת המחיר שבו נמכרת טיסה מאירופה לארה"ב. למעשה, לעיתים, מציעות החברות הזרות את כרטיסי הטיסה מישראל ליעד הסופי (לדוגמה ארה"ב) במחיר נמוך יותר מהמחיר

שהן מציעות עבור הטיסה מיעד הביניים (לדוגמה אירופה) ליעד הסופי. לעומת זאת, אל על אינה נהנית כיום מאפשרות דומה להוביל נוסעים בין מדינות שונות דרך ישראל, בעיקר בשל המצב הגיאופוליטי הנוכחי.

בחלק ניכר מהסכמי התעופה בין ישראל ובין מדינות אחרות מצויין, כי הקיבולת המוצעת צריכה להיות מבוססת על היקף התנועה בין ישראל למדינה השנייה עימה נחתם ההסכם. בהתאם לכך, מדיניות משרד התחבורה בעבר היתה להגביל את קיבולת הטיסה במסגרת חופש שישי (טיסות לא ישירות דרך יעדי ביניים במדינת האם של חברת התעופה) של החברות הזרות. אולם, בתחילת שנת 2006 אישרה רשות התעופה האזרחית את בקשותיהן של מספר חברות תעופה זרות להגדלת קיבולת ההטסה אל ישראל וממנה, ביניהן בקשות אוסטריאן איירליינס, לופטהנזה, אליטליה, אירוסויט, טורקיש איירליינס, רויאל ג'ורדניאן ואייר מדריד. כמו כן, אושרה התחלת טיסות לישראל לחברת דלתא ולחברת "האפאג לויד" (חברה בת של TUI הגרמנית המפעילה, בין היתר, טיסות Low Cost).

- לאור כל האמור ניכרת מגמה של צמצום המגבלות המוטלות על ידי משרד התחבורה ורשות התעופה האזרחית על קיבולת ההטסה של חברות התעופה הזרות. בעקבות כך, החל מהרבעון השני של שנת 2006 חלה החרפה משמעותית של התחרות בנתב"ג, אשר השפיעה לרעה על תוצאותיה הכספיות של החברה לשנת 2006.
- בנוסף, עם פרוץ המלחמה בלבנון, בחודש יולי 2006, וגם לאחריה, נמנעו חברות התעופה הסדירות הזרות מביטול טיסות והתאמת היצע המושבים חרף הירידה שנרשמה בביקושים. בסה"כ היצע המושבים בנתב"ג (כל החברות, סדיר ושכר) גדל בשנת 2006 בכ- 6% בלבד, וזאת עקב הקטנת קיבולת ההטסה של חברת אל על וחברות השכר, בהתאמה לירידה בביקושים.

ב) מדיניות "השמיים הפתוחים"

- בתחילת שנת 2006, ובהתאם למדיניות "השמיים הפתוחים" שהוביל משרד התיירות הישראלי, ניתנו אישורים להוספת קיבולת ותדירויות לחברות התעופה הזרות הפועלות בקווים אל ישראל וממנה, ובכלל זאת:
  - חברת אייר פראנס וחברת אוסטריאן הכפילו את מספר טיסותיהן השבועיות מ-7 ל-14, ביחס לכל אחת מן החברות;
  - חברת איבריה הגדילה את מספר טיסותיה השבועיות מ-10 ל-14;
  - חברת טורקיש איירלינס הגדילה את מספר טיסותיה השבועיות מ-15 ל-17;
  - חברת בריטיש אירווייס וחברת לופטהנזה, קיבלו אישור להגדלת קיבולת המושבים שלהן ללא תוספת תדירויות, באמצעות הפעלת מטוסים גדולים יותר;
  - חברת ישראייר החלה להפעיל טיסות סדירות בקו לניו יורק.
- כמו כן, ניתנו אישורים לחברות תעופה חדשות להתחיל ולפעול בקווים אל ומישראל, וביניהן:

- חברת "האפאג לויד", אשר החלה לפעול בקווים בין מינכן ודיסלדורף לת"א. חברת "האפאג לויד" קיבלה מעמד של "מוביל נקוב" בקווים שהוזכרו לעיל.
- חברת "אייר בלטיק" החלה לפעול בחודש יוני 2006 בקו תל אביב- ריגה.
- חברת "אייר מדריד" החלה לפעול בקו תל אביב – מדריד, אולם נכון למועד הדוח היא חדלה לפעול לחלוטין.
- חברת "דלתא" האמריקנית החלה לפעול בחודש מרץ 2006 בקו תל אביב – אטלנטה.

- עקב מדיניות השמיים הפתוחים, חל בשנת 2006 גידול כולל של כ- 19% בקיבולת ההטסה של חברות תעופה הזרות הסדירות הטסות אל ישראל וממנה (גידול באמצעות תוספת תדירויות ו/או שימוש במטוסים גדולים יותר בקו) בהשוואה לשנת 2005. בסה"כ התנועה בנתב"ג (סדיר ושכר) חל גידול של כ- 3.6% בלבד (לפרטים בדבר השינויים שחלו בשנת 2006 בהיקף תנועת הנוסעים על פי יעדים, ראו סעיף 7.2(ב) להלן). עיקר הגידול בפעילות חברות התעופה הזרות ניכר בקווים הטראנס אטלנטיים, בהם גדלה קיבולת החברות הזרות הסדירות בסה"כ בכ- 38% לעומת שנת 2005, וכן בקווים למערב אירופה בהם גדלה קיבולת החברות הזרות הסדירות בסה"כ בכ- 20% לעומת שנת 2005.
- הגידול במספר חברות התעופה הזרות הפועלות בנתב"ג, במספר הטיסות הסדירות ובקיבולת המושבים של החברות הזרות מחד, והירידה בביקושים מאידך, גרמו לעודף קיבולת והחרפת התחרות בחלק מהקווים, לירידה בחלק השוק של חברת אל על מסה"כ תנועת הנוסעים בנתב"ג וכפועל יוצא השפיע הדבר לרעה על תוצאותיה הכספיות של החברה בשנת 2006. לפרטים נוספים ראו סעיף 7.1.4 לעיל. לשינויים רגולטוריים העשויים לשנות את מבנה התחרות בתחום הפעילות – ראו להלן סעיף 9.11.2 (ב).

ג) הסכם "שמיים פתוחים" (אירופה-ארה"ב)

בחודש מרץ 2007 דיווחה התקשורת על טיוטת הסכם "שמיים פתוחים" אשר סוכמה בין ארה"ב ואירופה. פרטי טיוטת ההסכם טרם פורסמו רשמית. מנתונים חלקיים שפורסמו באמצעי התקשורת העולמית עולה כי ההסכם אמור לבטל לראשונה את הגבולות הלאומיים בתוך האיחוד האירופי, ויאפשר לכל חברת תעופה בתחומי האיחוד האירופי לטוס מכל עיר באיחוד האירופי לכל עיר בארה"ב. כמו כן, חברות התעופה האירופאיות יוכלו להתמזג מבלי לאבד את זכויות הטיס שלהן בארה"ב. בנוסף, ארה"ב הסכימה להגמיש את המגבלות על בעלות זרה בחברות תעופה אמריקאיות, כך שחברות זרות ומשקיעים פרטיים זרים יהיו רשאים להחזיק בהן עד 49% (אך לא יותר מ- 25% ממניות ההצבעה).

לפי שעה המתנגדות להסכם זה הן חברות התעופה בריטיש אירוויס ווירג'ין אטלנטיק, שתיים מחברות התעופה הטראנס אטלנטיות הגדולות באירופה, אשר צפויות להיות הנפגעות העיקריות מן ההסכם, שכן בריטניה מחזיקה כיום כ- 40% מהשוק הטראנס אטלנטי בין האיחוד האירופי וארה"ב.

אם יאושר ההסכם תהיה לכך השלכה משמעותית על הפעילות בנמל הית'רו שבו יכולות לפעול כעת רק חברות התעופה: בריטיש איירוויס, וירג'ין אטלנטיק, יונייטד איירליינס ואמריקאן איירליינס.
נציבות האיחוד האירופי הודיעה כי תציג בחודש מרץ 2007 את טיוטת ההסכם לממשלותיהן של המדינות החברות באיחוד, במטרה לחתום על ההסכם בפסגת מנהיגי אירופה וארה"ב שתיערך בוושינגטון ב- 30 באפריל 2007.
לעת עתה, עדיין לא ניתן להעריך האם להסכם זה תהיינה השלכות מהותיות על שוק התעופה הישראלי.

ד) חברות שכר

בהתאם למדיניות משרד התחבורה ולתקנות השכר, חברות השכר נהנות מאז אמצע שנות ה- 90 מחופש פעולה רחב לגבי נתיבים, תעריפים ותדירויות. התחרות מצד חברות השכר גדולה ואגרסיבית, במיוחד בנתיבים שבין ישראל לאירופה ליעדים עתירי תנועת ישראלים לחופשות ונופש באירופה. באחרונה, אף אישרה רשות התעופה האזרחית לחברות שכר להוביל גם מטען במטוסי הנוסעים שהן מפעילות, כתוצאה מכך נרשם גידול שולי בלבד בהיצע הקיבולת. עם זאת, לאור הירידה בביקושים מצד התיירות הנכנסת עקב המלחמה בלבנון, צמצמו חברות השכר הזרות את פעילותן בקווים לישראל וממנה. ברבעון האחרון של שנת 2006 הקטינו חברות השכר הזרות את הקיבולת שלהן ב- 23% לעומת התקופה המקבילה אשתקד. במבט שנתי, חברות השכר (הישראליות והזרות) הובילו כ- 21% מתנועת נוסעים הבינלאומית בנתב"ג, כאשר בחלקן של חברות השכר מתוך סך תנועת הנוסעים בנתב"ג (אל/מ נתב"ג)[19] ניכרת מגמת ירידה בשנים האחרונות המשתקפת בטבלה שלהלן:

שנה	חלקן של חברות שכר מתוך סך תנועת הנוסעים בנתב"ג
2006	21%
2005	22%
2004	23%
2003	25%
2002	28%
2001	28%

[19] מקור: רשות התעופה האזרחית.

ה) חברות Low Cost

בנוסף, בשנים האחרונות נכנסו לעולם התעופה חברות תעופה המכונות low cost. חברות אלו שומרות על עלויות נמוכות ומציעות בדרך כלל מחירים תחרותיים מאד, תוך מתן רמת שירות נמוכה ושימוש בנמלי תעופה חלופיים מבוקשים פחות. חברות אלה הצליחו לגדול מאד בארה"ב, בקנדה ובאירופה. גם באסיה מורגשת לאחרונה התעוררות בתחום זה. כניסת חברות ה-low cost לשווקים מסויימים מחייבת חברות תעופה המתחרות בשווקים אלה, ואשר להן אין מבנה עלויות נמוך כשל חברות ה- low cost להתייעל כדי להקטין עלויות. ככלל, פעלו עד כה חברות ה-low cost בטיסות קצרות ולא פעלו בטיסות לישראל וממנה. עם זאת, בחודש פברואר 2006 מינתה גרמניה את חברת "האפאג לויד", שהינה חברת בת של ענקית התעופה והתיירות הגרמנית TUI המפעילה בין היתר טיסות Low Cost, כמוביל נקוב בנתיבים בין מינכן לתל אביב ובין דיסלדורף לתל אביב. לפרטים נוספים ראו סעיף 9.18.12 להלן.

7.2 השירותים בתחום הפעילות

א) כללי

השירותים העיקריים שהחברה מספקת בתחום פעילות זה הינם הטסת נוסעים ומטען ליעדים שונים באמצעות מטוסי נוסעים. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, הקבוצה מפעילה טיסות במטוסי נוסעים לכ-40 יעדים, בכ- 30 מדינות באירופה, צפון אמריקה, המזרח הרחוק ומרכז אסיה ויעדים אחרים. בנוסף, מפעילה הקבוצה בעונת החורף טיסות ממספר יעדים באירופה לאילת. בשנת 2006 החלה החברה להפעיל טיסות ישירות (ללא עצירת ביניים) למיאמי וללוס אנג'לס. לקראת סוף שנת 2006 הודיעה החברה על החלטתה העקרונית להפסיק את הפעלת קו הטיסות בין תל אביב לקהיר, בשל אי כדאיות כלכלית בהפעלת הקו כתוצאה מעלויות הבטחון הגבוהות בהן נושאת החברה וכחלק מפעילות החברה לצמצם הוצאותיה. הפסקת הטיסות בקו היתה מתוכננת לחודש דצמבר 2006, אולם החברה נענתה לבקשת משרד התחבורה להמשיך להפעיל את הטיסות בקו, לאור הודעת מנכ"ל משרד התחבורה כי המשך הפעלת הקו ייעשה תוך הגדלת השתתפות המדינה בהוצאות הביטחון בתפעול קו זה ל- 75% מעלויות הביטחון (לעומת השתתפות של 50% מעלויות הביטחון ביתר הקווים). נכון למועד הסמוך לאישור הדו"ח טרם סוכם בפועל על מנגנון השתתפות המדינה כאמור. כמו כן, החברה הפסיקה, בשל חוסר כדאיות כלכלית, גם את הטיסות בקווים ללרנקה ולאיסטנבול, זאת החל מחודש מרץ 2007 ואף קיבלה החלטה על הפסקת הטיסות לשיקגו לאחר חודש אפריל 2007.

בשנת 2006 הפעילה החברה כ- 200 טיסות שבועיות בממוצע לכל כיוון. בנוסף לטיסות אותן מפעילה החברה, משווקת החברה טיסות במסגרת הסכמים עם חברות תעופה אחרות (interline agreements) המאפשרים לנוסעים בטיסות סדירות, בכפוף למגבלות מסוימות, להשתמש בכרטיסי טיסה, שהוצאו על ידי חברת תעופה אחת, בטיסות של חברת תעופה אחרת. החברה שבטיסותיה משתמש הנוסע מגישה את החשבון לתשלום לחברה שהוציאה את כרטיס הטיסה. ההתחשבנות בין חברות התעופה נעשית על בסיס חודשי, בדרך כלל, באמצעות המסלקה (Clearing House) של יאט"א.

כמו כן, מפעילות חברות התעופה הסדירות טיסות במסגרת "קוד-משותף" (Code Share). השימוש בקוד

המשותף מאפשר למוביל אוירי לשווק טיסות של מוביל אוירי אחר כאילו היו טיסות שלו, כך שנוסע מזמין טיסה באמצעות מוביל אחד, למרות שבפועל הוא טס עם מוביל אחר. הקוד המשותף מעניק למובילים המשתתפים אפשרות להגדיל את תדירות הטיסות המוצעות ללקוחותיהם, נגישות ליעדים נוספים וכן יתרונות שיווקיים, לרבות הגברת האטרקטיביות של הצטרפות למועדון הנוסע המתמיד של הקבוצה. גם החברה פועלת בשנים האחרונות בתחום זה. נכון ליום הדוח לקבוצה הסכמי קוד משותף עם 12 חברות תעופה אחרות. רוב ההסכמים מאפשרים הפעלת הטיסות בידי שתי החברות. לשינויי חקיקה אשר עשויים להשפיע באופן מהותי על יכולתה של החברה להתקשר בהסכמי "קוד משותף" ראו להלן סעיף 9.11.2 (ז) בפרק מגבלות ופיקוח על עסקי התאגיד - הגבלים עסקיים.

הקבוצה מפעילה במטוסי הנוסעים בטיסות הסדירות ארבע מחלקות שירות הנבדלות זו מזו בסוג המושב, המרווח בין המושבים, תפריט המזון והשתייה, אופן ההגשה, היצע מוצרי נוחות ופנאי ומספר הדיילים ביחס למספר הנוסעים. המחלקות הן: מחלקה ראשונה, מחלקת עסקים משופרת - פלאטינום, מחלקת עסקים ומחלקת תיירים. במסגרת טיסות שכר מופעל פרופיל שירות המתאים לפעילות השכר. לא כל המחלקות פועלות בכל הטיסות.

בטיסות הסדירות יש מערך תוכניות שמע, סרטים, מגזין משודר ומגזין מודפס וניתן שירות מכירה של מוצרים פטורים ממכס וכן מכירה מקטלוג של מוצרי חשמל אותם ניתן לרכוש במהלך הטיסה (ללא פטור ממכס) ולקבלם במשלוח לבית הלקוח. בחודש נובמבר 2006 חתמה החברה על הסכם שיתוף פעולה עם חברת HOT, לשדרוג תוכן הבידור בטיסה בכל מדיות הבידור (וידאו, מגזין כתוב ושמע).

בשנת 2005 הקימה החברה מערכת הודעות SMS המעניקה לנוסע מידע חיוני בנושאים שונים כגון זמני המראה ונחיתה ותנאי כבודה.

במהלך הרבעון הראשון של שנת 2006 הושלם פרוייקט החלפת המושבים במחלקות היוקרה במטוסי 767 למושבים מתכוננים חשמלית במרווח מוגדל הכוללים, בין היתר, שקע כוח למחשב המאפשר עבודה במהלך הטיסה ללא תלות בסוללה. בנוסף, מבוצעת במטוסי ה- 767 התקנה של טלפון לווייני של חברת אירידיום שיאפשר שיחה במהלך הטיסה במחיר אטרקטיבי.

כמו כן, השלימה הקבוצה תהליך הגדלת כמות המושבים במחלקת העסקים ושידרוגם, בכל המטוסים בציי ה 737 ו- 757, המופעלים בעיקר בנתיבים לאירופה. המושבים החדשים הינם מושבי ערסל נוחים המאפשרים הטיה גדולה יותר ומרחב אישי גדול יותר בעיצוב חדשני.

בנוסף, במושבי מחלקות היוקרה בצי מטוסי ה 400-747 ו- 777 מתוכננים שיפורים ניכרים ליישום החל מקיץ 2007. החברה החלה בהכנות ובהשקעות לקראת יישום פרוייקט זה. לפרטים נוספים ראו סעיף 7.11(ג) להלן.

החל מחודש מרץ 2006 החברה מפעילה מוקד שירות טלפוני מאוחד הכולל כ- 200 עמדות שירות. המוקד הטלפוני החדש כולל פתרונות טכנולוגיים מתקדמים בתחום הטלפוניה והמחשוב.

בנוסף לטיסות הסדירות עוסקת הקבוצה, באמצעות סאן-דור, בביצוע טיסות שכר על ידי החכרת קיבולת מטוסים למארגני טיסות שכר במחירים מוסכמים מראש ומכירת חבילות מושבים לסוכנים. טיסות השכר מבוצעות, בדרך כלל, ליעדי נופש.

טיסות הקבוצה נתמכות במערך שירות קרקעי המנהל את תהליכי עליית הנוסעים וכבודתם, ירידתם בנמל היעד ופריקת הכבודה, וכן טיפול במטען. השירות הקרקעי מתקיים בנתב"ג ובכל אחד מהיעדים בהם נוחתים מטוסי הקבוצה. במקביל, מפעילה החברה מערך אבטחה קרקעי בכל שדות התעופה בחו"ל בהם נוחתים מטוסי חברות תעופה ישראליות ומערך אבטחה אווירי, הפועל במהלך טיסות הנוסעים של חברות תעופה ישראליות (מערך האבטחה הקרקעי בנתב"ג מופעל על ידי רשות שדות התעופה).

ב) נתונים בנוגע לקבוצות היעדים של הקבוצה

להלן נתונים בדבר נתח השוק של הקבוצה, בפילוח לקבוצות יעדים מרכזיות, מתוך סך כל תנועת הנוסעים אל או מנתב"ג ליעדים אלה:

אל / מ נתב"ג	סה"כ תנועת הנוסעים בנתב"ג בפילוח ליעדים לפי טיסות ישירות[21] (באלפי קטעי נוסע)				הערכת החברה בדבר נתח השוק של הקבוצה (באחוזים)[20]		
	שינוי ב % ב- 2006	2006	2005	2004	2006	2005	2004
צפון אמריקה	9.8	1,426	1,299	1,162	47	49	49
אירופה	2.6	5,486	5,346	4,890	43	44	42
המזרח הרחוק ומרכז אסיה[22]	17.0	324	277	249	60	60	61
אחרים	(1.1)	1,303	1,318	1,110	19	23	19
סה"כ	3.6	8,538	8,239	7,412	41.2	42.8	43

[20] נתונים אלה מפולחים לפי יעד הטיסה הסופי של הנוסע (כולל יעד סופי בטיסות חופש שישי). הערכת החברה בדבר היעד הסופי של הנוסע מתבססת על נתונים ממערכות הפצה גלובליות. החברה אינה יכולה להעריך את מידת דיוק הנתונים המתקבלים ממערכות ההפצה. הנתונים אינם כוללים נוסעים לא משלמים. יצויין, כי רשות התעופה האזרחית מפרסמת נתונים הכוללים נוסעים לא משלמים ומפולחים לפי חברות התעופה שביצעו את הטיסות (ולא לפי יעדים). כך, במקרים של טיסה בחופש שישי של חברה אירופאית בין ישראל לארה"ב דרך נמל תעופה באירופה – הטיסה תשוייך למדינת האם של חברת התעופה האירופאית. על פי עיבוד של החברה את נתוני רשות התעופה האזרחית (הפחתת הנוסעים הלא משלמים על פי הערכת החברה ופילוח הטיסות למדינות האם של חברות התעופה, תוך התעלמות מטיסות בחופש שישי), נתחי השוק של החברה היו בנתיב צפון אמריקה: 55.7% בשנת 2006 למול 63.6% בשנת 2005; בנתיבי אירופה: 36.2% בשנת 2006 למול 37.3% בשנת 2005; בנתיבי המזרח הרחוק ומרכז אסיה: 95.1% בשנת 2006 למול 97.6% בשנת 2005; ביעדים האחרים: 14.4% בשנת 2006 למול 15.6% בשנת 2005.

[21] נתוני רשות התעופה האזרחית מתייחסים לחברות התעופה המבצעות את הטיסות ולא ליעדי הטיסות. לכן, נתונים אלה מהווים הערכת הקבוצה המתבססת על ניתוח נתוני רשות התעופה האזרחית, בהפחתת נוסעים לא משלמים. נתונים אלה מפולחים לפי יעד הטיסה הישיר, ואינם מבחינים ביעד האמיתי של הנוסע כשמדובר בטיסות בחופש שישי של חברות זרות (טיסה מישראל למדינה זרה עם עצירה ביעד ביניים).

[22] הקבוצה אינה יכולה להעריך את מידת דיוק הערכתה לגבי נתח השוק הכולל טיסות בחופש שישי בשוק המזרח הרחוק ומרכז אסיה, אפריקה ויעדים אזוריים (כמו טורקיה, יוון וקפריסין), וזאת לאור חוסר דיוק במידע המצוי בידי החברה בנוגע למספר הנוסעים בחברות אחרות בשווקים אלה.

ג) הנתיבים לצפון אמריקה (לארה"ב ולקנדה)

החברה הפעילה בשיא עונת הקיץ של שנת 2006 כ- 32 טיסות לשבוע לצפון אמריקה ובעונת החורף בשנת 2006 הפעילה החברה כ- 26 טיסות לשבוע (עיקרן לניו יורק). החל מסוף חודש מרץ 2006 החלה החברה להפעיל גם 2 טיסות ישירות שבועיות ללא חניית ביניים בקו למיאמי והחל מחודש יולי 2006 החלה החברה להפעיל גם טיסות ישירות 3 פעמים בשבוע בקו מתל אביב ללוס אנג'לס. בשל אי כדאיות כלכלית, הודיעה החברה על החלטתה להפסיק טיסותיה בקו לשיקגו, לאחר חודש אפריל שנת 2007.

בנתיב שבין ישראל לצפון אמריקה, קיימת תחרות חריפה בין חברות התעופה הפועלות בנתיב זה (קונטיננטל, דלתא ואייר קנדה) אשר התעצמה בשל פעילות אינטנסיבית של חברות תעופה אירופאיות הלוקחות תנועה לארה"ב וקנדה דרך נמל הבית שלהן (חופש שישי). בנוסף, ביום 16 בינואר 2006 החליט שר התיירות להעניק לחברת ישראייר מעמד של מוביל נקוב ישראלי נוסף בקו תל אביב- ניו יורק לתקופה של שנתיים והחל מחודש מאי 2006 החלה ישראייר להפעיל טיסות סדירות בקו זה.

בסך הכל בשנת 2006 חלה עלייה ניכרת בפעילות חברות התעופה הזרות בקווים הטראנס אטלנטיים וקיבולת החברות הסדירות הזרות בקווים אלו גדלה בכ- 38% לעומת שנת 2005. זאת, למול עליה של כ- 10% במספר הנוסעים בין ישראל וצפון אמריקה ביחס לשנת 2005.

בנתיב האמור יש לכל אחת מהחברות (הישראלית והאמריקאית) חופש פעולה מלא לגבי תעריפי הטיסה, מספר התדירויות, סוגי המטוסים, תצורת המטוסים וכיו"ב. לקבוצה כמוביל נקוב לארה"ב זכויות להובלת נוסעים, מטען ודואר אל/מ ניו-יורק ונקודות נוספות בארה"ב, חלקן במסגרת "קוד משותף" בלבד.

ד) הנתיבים לאירופה

לחברה טיסות סדירות לכ- 30 יעדים באירופה, שהמרכזיים בהם הינם לונדון, פריז, פרנקפורט, רומא, מילאנו, מדריד וציריך. בנתיבים שבין ישראל ואירופה מתחרה החברה בדרך כלל עם המוביל הלאומי הנקוב של מדינת היעד, וכן עם חברות סדירות אחרות הלוקחות תנועת חופש שישי דרך נמל הבית שלהן למדינות אחרות ועם חברות שכר זרות וישראליות המפעילות טיסות שכר ליעדים שונים באירופה. בהקשר זה יש לציין כי לחברות התעופה האירופאיות הסדירות הטסות לישראל, יש יתרון על החברה, שכן ביכולתן להציע טיסות המשך ליעדים שהחברה לא טסה אליהן. לקבוצה, כמוביל נקוב, זכויות להובלת נוסעים, מטען ודואר אל/מ יעדים שונים באירופה, חלקן במסגרת "קוד משותף" בלבד. בשנת 2006 החריפה התחרות בקווים אלה עם מתן האישורים מצד הרשויות הישראליות להגדלת קיבולת לחברות התעופה הזרות. בתחילת 2006 ניתנו גם אישורים לחברות חדשות להתחיל לפעול בקווים אלה (ראו סעיף 7.1.4 וסעיף 7.1.10 לעיל).

עיקר הגידול בקיבולת נרשם בקווים למערב אירופה, שם הגדילו חברות התעופה הסדירות הזרות את היצע המושבים שלהן בכ-20% לעומת שנת 2005, וכן בקווים למדינות חבר העמים, שבהם נרשם גידול של כ- 16% בקיבולת חברות התעופה הסדירות הזרות. מאידך, לאור הירידה בביקושים שנרשמה לאחר המלחמה בלבנון, צמצמו חברות השכר את פעילותן בקווים למדינות חבר העמים ובקווים למרכז ומזרח

אירופה.

סה"כ בשנת 2006 נרשם גידול של כ- 6% בהיצע המושבים ברשת נתיבים זו (מערב אירופה, מרכז ומזרח אירופה ומדינות חבר העמים) למול גידול של כ- 3% בלבד בתנועת הנוסעים בקווים אלה.

ה) הנתיבים למזרח הרחוק ומרכז אסיה

בקווים למזרח הרחוק ומרכז אסיה – הודו (בומביי), תאילנד (בנגקוק), סין (בייג'ין) והונג קונג – יש לחברה לפי שעה יתרון יחסי משום היותה החברה היחידה המפעילה טיסות סדירות ישירות מישראל ליעדים אלה. מלבד החברה, מפעילות חברות סדירות הפועלות בישראל טיסות ליעדים אלה במסגרת תנועת חופש שישי (טיסות לא ישירות דרך יעדי ביניים במדינת האם שלהן). החל מסוף חודש מרץ 2006 החלה החברה להפעיל תדירות שבועית נוספת לבייג'ין (בסה"כ 2 תדירויות שבועיות) והחל מנובמבר 2006 נוספה גם תדירות שבועית רביעית בקו להונג-קונג.

ביום 27 באוקטובר 2005 התקבלה בחברה הודעת הממונה על ההגבלים העסקיים בדבר הכרזתו על החברה כבעלת מונופולין בהטסת נוסעים רגישי זמן (נוסעי עסקים) ורגישי מחיר (נוסעי נופש) בשוקי התעופה האזרחית ליעדים: הונג קונג, בנגקוק, בומביי ויוהנסבורג. לפרטים נוספים ראו סעיפים 9.11.2 (ז) ו- 9.18.15(ג) להלן.

בסה"כ, בשנת 2006 נרשם גידול של כ- 6.5% בהיצע המושבים ברשת נתיבים זו למול גידול של כ- 17% בתנועת הנוסעים בקווים אלה, לעומת שנת 2005.

בהתבסס על מגמה עולמית, קיים צפי לגידול בתנועת הנוסעים והמטען ברשת הנתיבים למזרח הרחוק. בהתאם לכך הקבוצה פועלת להגדיל נוכחותה בשווקים אלו על ידי הגדלת קיבולת ותדירויות טיסות בקווים קיימים, כמו גם בחינת כדאיות קווים חדשים.

המידע בדבר הצפי לגידול בתנועת הנוסעים והמטען ברשת הנתיבים למזרח הרחוק הנו מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח - 1968. מידע זה נסמך, בין היתר, על הערכות של החברה לאור היקפי הפעילות הנוכחיים של ענף התעופה בנתיבים האמורים. לפיכך, השינוי בפועל בתנועת הנוסעים והמטען ברשת הנתיבים למזרח הרחוק והיערכותה של החברה לכך, עשויים להיות שונים באופן מהותי מאלו שנחזו כאמור, כתוצאה ממספר רב של גורמים, לרבות התפרצות מגפות, שינוי בהעדפות של לקוחות, מידת פתיחת השוק לתחרות נוספת ומידת התמודדות החברה עם התחרות. לפרטים בדבר התחרות ראו סעיף 7.8 להלן.

ו) נתיבים אחרים

הנתיבים האחרים שהפעילה החברה בשנת 2006 הם לטורקיה, יוון, קפריסין, דרום אפריקה ומצרים לפרטים ראו באור 24(א) בדוחות הכספיים.

לקראת סוף שנת 2006 הודיעה החברה על החלטתה העקרונית להפסיק את הפעלת קו הטיסות בין תל אביב לקהיר, בשל אי כדאיות כלכלית בהפעלת הקו וזאת בשל עלויות האבטחה הגבוהות בהן נושאת החברה. הפסקת הטיסות בקו תוכננה לחודש דצמבר 2006, אולם החברה נענתה לבקשת משרד התחבורה להמשיך להפעיל את הטיסות בקו, לאור הודעת מנכ"ל משרד התחבורה כי המשך הפעלת הקו ייעשה תוך הגדלת השתתפות המדינה בהוצאות הביטחון בתפעול קו זה ל- 75% מעלויות הביטחון

(לעומת השתתפות של 50% מעלויות הביטחון ביתר הקווים). כמו כן, בשל אי כדאיות כלכלית החליטה החברה על הפסקת הטיסות בקווים ללרנקה ואיסטנבול, החל מחודש מרץ 2007. לפרטים נוספים ראו סעיף 9.11.7.2 להלן.

כאמור לעיל, הקו ליוהנסבורג נכלל במסגרת הכרזתו של הממונה על ההגבלים העסקיים על החברה כבעלת מונופולין ב- 4 קוים. לפרטים נוספים ראו סעיפים 9.11.2 (ז) ו- 9.18.15 להלן.

בנוסף, מפעילה הקבוצה מעת לעת טיסות שכר חד-פעמיות או סדרות קצרות של טיסות שכר ליעדים שונים.

לאור המשך המגמה של החרפת התחרות בענף המתבטאת גם בעודף קיבולת הקיים בקווי הטיסה השונים מחד, ומדיניות הקבוצה לאופטימיזציה של רשת הנתיבים שלה מאידך, הקבוצה צופה ירידה בנתח השוק שלה בשנת 2007, וזאת בפרט בנתיבים בהם קיים עודף קיבולת.

המידע בדבר הצפי לשינוי בהיקף נתח השוק של הקבוצה הנו מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח - 1968. מידע זה נסמך, בין היתר, על הערכות של החברה לאור היקפי הפעילות הנוכחיים של הקבוצה ומידת התחרות בשווקים. לפיכך, השינוי בפועל בהיקף נתח השוק של הקבוצה עשוי להיות שונה באופן מהותי מזה שנחזה כאמור, כתוצאה ממספר רב של גורמים, לרבות מידת פתיחת השוק לתחרות נוספת, שינויים רגולטוריים, מידת התמודדות החברה עם התחרות וגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 9.18 להלן. לפרטים בדבר התחרות ראו סעיף 7.8 להלן.

7.3 פילוח הכנסות ורווחיות שירותים

להלן נתונים אודות התפלגות הכנסות החברה (במאוחד) הנובעות מקבוצות שירותים דומים בתחום ההובלה באמצעות מטוסי נוסעים: (1) טיסות מישראל לצפון אמריקה וחזרה; (2) טיסות מישראל לאירופה וחזרה; (3) טיסות מישראל למזרח הרחוק ומרכז אסיה וחזרה; (4) טיסות מישראל ליעדים אחרים וחזרה. ההכנסות מיוחסות למגזרים הגאוגרפים על פי יעדי הטיסות:

קבוצת שירותים דומים	הכנסות באלפי דולר			שיעור מכלל הכנסות הקבוצה		
	2006	2005	2004	2006	2005	2004
צפון אמריקה	514,767	519,824	429,777	30.9%	32.1%	31.0%
אירופה	638,487	650,217	544,479	38.3%	40.2%	39.3%
המזרח הרחוק ומרכז אסיה	199,331	167,029	141,717	12.0%	10.3%	10.2%
יעדים אחרים	36,590	34,853	28,233	2.2%	2.2%	2.0%
ללא ייחוס גיאוגרפי	12,999	13,761	7,516	0.8%	0.8%	0.5%
סך הכל	1,402,174	1,385,684	1,151,722	84.2%	85.6%	83.1%

להלן סכום הרווח הגולמי ושיעור הרווח הגולמי הנובעים ממגזר ההובלה באמצעות מטוסי נוסעים בשנים 2006, 2005 ו- 2004 (ללא הוצאות והכנסות כלל מגזריות שלא סווגו):

	2006	2005	2004
סכום הרווח הגולמי (באלפי דולר)	226,753	349,905	279,937
שיעור הרווח הגולמי (באחוזים)	16%	25%	24%

7.4 שירותים חדשים

הקבוצה בוחנת, מעת לעת, אפשרות להגדלת תדירות הטיסות ליעדים קיימים ואפשרות לקיים טיסות ליעדים חדשים, בהתאם לדרישות השוק. בשנת 2006 החלה הקבוצה להפעיל טיסות ישירות (ללא עצירת ביניים) למיאמי ולוס אנג'לס וכן הגדילה הקבוצה את תדירות הטיסות למספר יעדים. הקבוצה מפעילה מעת לעת טיסות שכר ליעדים מבוקשים לתקופות קצרות, בהתאם לביקוש.

הקבוצה פועלת להוספת תדירויות ליעדים שונים וכן להרחבת רשת היעדים שלה באמצעות הסכמי ה"קוד המשותף" והסכמים אחרים עם חברות תעופה אחרות. לשינויי חקיקה העשויים להשפיע באופן מהותי על יכולתה של החברה להתקשר בהסכמים מסוגים אלה – ראו להלן סעיף 9.11.2 (ז) בפרק מגבלות ופיקוח על עסקי התאגיד – הגבלים עסקיים.

7.5 לקוחות

הקבוצה מעניקה שירותיה לנוסעים הנמנים הן על משקי הבית והן על המגזר העסקי. כרטיסי טיסה של הקבוצה נמכרים, ברובם, באמצעות סוכני נסיעות ומשווקי חבילות תיירות וכן במישרין על ידי החברה למוסדות ויחידים. לפרטים נוספים ראו סעיף 7.6 להלן.

בתחום מטוסי הנוסעים אין לקבוצה לקוח שמחזור ההכנסות ממנו מסתכם ב- 10% או יותר מכלל הכנסות הקבוצה. לפרטים בדבר לקוחות שירותי הובלת המטען ראו סעיף 8.5 להלן.

7.6 שיווק והפצה

7.6.1 סוכני נסיעות ומשווקי חבילות תיירות

הרוב המכריע של שיווק כרטיסי הטיסה לנוסעים מתבצע באמצעות סוכני נסיעות ומשווקי חבילות תיירות. כמו כן, נמכרים כרטיסי טיסה באמצעות משרדי המכר של הקבוצה ובמכירה ישירה בטלפון ובאינטרנט. לקבוצה 5 משרדי מכר בארץ וכ- 40 משרדי מכר בחו"ל. בנוסף, הקבוצה מוכרת כרטיסי טיסה באמצעות כ- 40 סוכני מכירות כלליים (GSA) בחו"ל. תור אויר (ישראל) בע"מ (להלן – "איירתור" או "תור אויר"), שהינה חברה משותפת לקבוצה ולסוכני הנסיעות, מהווה אפיק שיווק חשוב של הקבוצה בשוק הישראלי, כזרוע הפצה של מבצעים, חבילות ומחירים מיוחדים לכלל הסוכנים בישראל. בשנת 2006 כ- 55% מכלל מכירות כרטיסי הטיסה בישראל נעשו באמצעות תור אויר.

בתחום ההובלה באמצעות מטוסי נוסעים לא קיים לקבוצה סוכן שמחזור המכירות באמצעותו עומד על 10% או יותר מכלל הכנסות הקבוצה. להערכת הקבוצה אין לה בתחום ההובלה באמצעות מטוסי נוסעים תלות בסוכן בודד כלשהו.

הקבוצה מעניקה תמיכה לסוכני הנסיעות ומשווקי החבילות, בין היתר, באמצעות משרדי המכר של הקבוצה.

החברה מעניקה לסוכני נסיעות עמלה ותמריצים מיוחדים בעיקר בהתאם להיקף המכירות של כרטיסי טיסה. עקרונית, נחלקת התמורה לסוכנים בישראל לשניים: מרכיב קבוע ומרכיב של עמלה משתנה, כתמריץ. בעולם נהוגות שיטות שונות בעניין זה, המותאמות לצרכי השוק. בשנים 2003 ו- 2004 שינתה החברה את מבנה העמלות לסוכנים בישראל כך שהמרכיב הקבוע יהיה נמוך יותר והעמלה המשתנה תגדל לפי התפוקה. בשנים האחרונות מתפתחת בעולם התעופה מגמה של מעבר למערכת "מחירי נטו" (מחירים ללא עמלה) המחליפה באופן חלקי את מערך תמריצי המכר. החברה מוכרת כרטיסים במחיר נטו בהתאם לתנאי השוק בישראל ובעולם. חברות התעופה הסדירות הזרות הפועלות בישראל נוקטות במדיניות דומה לזו של החברה.

מרבית חברות התעופה, ובכללן אל על, מאפשרות היום לסוכנים לנכות את עמלת הבסיס במקור, בעת התשלום עבור הכרטיסים שנמכרו. העמלות לסוכנים בחו"ל משתנות ממדינה למדינה, על פי תנאי השוק. לפרטים אודות עמלות בתחום הובלת המטענים ראו סעיף 8.5 להלן.

7.6.2 מערכת הזמנות ממוחשבת

ההזמנות לטיסות נעשות באמצעות מערכת ההזמנות הממוחשבת "כרמל", המשמשת גם כמערכת לתמחור וכרטוס. למערכת כרמל קשורים באופן מקוון (on line) כל משרדי המכר של החברה בארץ ובחו"ל, רוב סוכני הנסיעות בישראל, סוכנים כלליים של החברה ומספר סוכנים גדולים בחו"ל.

מערכת "כרמל" מציגה את לוח הזמנים המעודכן של טיסות החברה וטיסות של חברות תעופה זרות, ומאפשרת למשתמשים ביצוע הזמנות וכרטוס על טיסות של אותן חברות. לקבוצה קיימים גם הסכמים עם מערכות הפצה בינלאומיות מסוימות המאפשרות למשתמשי אותן המערכות מכירה וגישה ישירה למערכת כרמל לביצוע הזמנות על טיסות החברה. החברה ממשיכה לפעול על מנת ליצור ממשקים אשר יאפשרו גישה של מערכות הפצה בינלאומיות נוספות למערכת "כרמל", לצורך ביצוע הזמנות לטיסות החברה.

מערכת כרמל מופצת לסוכני הנסיעות בישראל על ידי חברת סייבר ישראל טכנולוגיות נסיעות בע"מ שבבעלות משותפת של סייבר העולמית (51%) ושל הקבוצה (49%). לפרטים נוספים בדבר סייבר ראו סעיף 9.7 להלן.

במהלך שנת 2006 נבחנו אפשרויות שונות להחלפת מערכת "כרמל" ובמהלך שנת 2007 צפויה החברה להתקשר בהסכם עם חברת "אמדאוס" להחלפת מערכת ההזמנות הקיימת, לפרטים נוספים ראו סעיף 7.1.5 לעיל.

7.6.3 שיווק ומכירות לנוסעים

הקבוצה פועלת לפרסום שירותיה לנוסעים בשוק הישראלי ובשווקים גדולים אחרים. כמו-כן, יזמה הקבוצה אירועים שיווקיים, חסויות ושיתופי פעולה.

הקבוצה מוכרת ישירות לנוסעים באמצעות מחלקת ההזמנות של הקבוצה ואתר האינטרנט שלה בהיקפים לא מהותיים. בנוסף, מפעילה הקבוצה דסק עסקי הפועל לקידום מכירות לגופים עסקיים, בעיקר בישראל.

כדי להגביר את האטרקטיביות לטיסות הקבוצה עבור נוסעים המעוניינים לא רק בשרותי תובלה אל ומישראל, אלא גם בשרותי תיירות, משווקת הקבוצה באמצעות סוכני נסיעות ובמישרין, שירותי תיירות קרקעיים מגוונים (מלונות, סיורים, השכרת רכב) לנוסעים בודדים. לשם כך, משווקת הקבוצה חבילות באמצעות איירתור. לפרטים נוספים על פעילות איירתור ראו סעיף 9.7.2(ב) להלן. בנציגויות הקבוצה בחו"ל פעילות זו משווקת באמצעות חברת סופרסטאר הולידייס (אנגליה), בשיווק עצמאי ישיר או באמצעות סוכני הנסיעות. לפרטים ראו סעיף 9.7.1(ד) להלן. בנוסף, מחזיקה הקבוצה במניות משווקת חבילות תיירות הפועלת בישראל, קווי חופשה בע"מ (לפרטים ראו סעיף 9.7.2(ג) להלן).

לפרטים בדבר שיווק והפצה של הובלת מטען בגחון מטוסי נוסעים ראו סעיף 8.5 להלן.

7.6.4 תכנית הנוסע המתמיד

כחלק מאמצעי השיווק והגברת נאמנות הנוסעים לקבוצה, מציעה הקבוצה הטבות מיוחדות לנוסעים הנמנים עם מועדון ה"נוסע המתמיד" (frequent flyer), המבוסס על מאגר מידע רשום. הנוסעים מקבלים זיכוי בנקודות על טיסותיהם בכל קווי הקבוצה. נקודות אלה יכולות להקנות לנוסעים כרטיסי טיסה בהנחה או ללא תמורה, למעט מיסי נמל ותוספת דלק וכן שדרוג כרטיס הטיסה למחלקה בדרגה גבוהה יותר וכניסה לטרקלינים המשמשים את החברה בעולם.

החברה מפרישה בספריה סכומים למימוש נקודות מועדון הנוסע המתמיד כאמור (ראו באורים 2(יא) ו-13 לדוחות הכספיים).

בשנים האחרונות התקשרה הקבוצה בהסכמים המאפשרים מימוש הנקודות בחברות תעופה אחרות ו/או המרת נקודות/כוכבים מכרטיסי אשראי ומבתי עסק אחרים למועדון הנוסע המתמיד וכן בהסכמי שיתוף פעולה המאפשרים צבירת נקודות מועדון עקב רכישה בבתי עסק שונים. מועדון הנוסע המתמיד מונה מאות אלפי חברים ובו מספר דרגות, על פי רמת הפעילות של החברים: "רגיל-מתמיד", "כסף", "זהב" ו"פלטינה".

במקביל לשינויים מסחריים שנערכו בשנים האחרונות בתנאי המועדון, לרבות שינוי במדיניות ה"שדרוגים" והגבלת השימוש בכרטיסי בונוס בטיסות מבוקשות, נערכו שיפורים טכנולוגיים, אשר כללו שדרוג של מערכת המידע על ידי מתן אפשרות לביצוע פעולות בחשבונם באמצעות אתר האינטרנט, שיפור מערכת ניתוב השיחות במוקד השירות, שיפור במבנה דוח מצב החשבון ללקוחות ועוד.

תנועת חברי מועדון הנוסע המתמיד בשנת 2006 היוותה כ- 31% מכלל תנועת הנוסעים בחברה לעומת כ- 27% בשנת 2005.

בשנת 2006 המשיכה החברה בהפעלת תוכנית לטיפוח ושימור לקוחות היוקרה. החברה פועלת להרחבת מעגל שימור הלקוחות ולטיפוח לקוחות היוקרה.

7.7 צבר הזמנות

בדרך כלל, לקוח רשאי לבטל את ההזמנה, ללא תשלום, עד למועד הנפקת הכרטיס ללקוח ("כירטוס"). הלקוח רשאי לבטל כרטיסים מסוימים גם לאחר ה"כירטוס", לעיתים ללא תשלום דמי ביטול ולעיתים בתשלום דמי ביטול. קיימים גם כרטיסים אותם הלקוח אינו רשאי לבטל כלל לאחר ה"כירטוס". באופן כללי, ככל שרמת תעריף הכרטיס גבוהה יותר כך תהא הנטייה לאפשר ביטול הכרטיס ללא דמי ביטול או כנגד דמי ביטול בסכום נמוך. לפרטים בדבר שינויי חקיקה אפשריים בתחום הגנת הצרכן ראו סעיף 9.11.2(י) להלן.

לחברה אין נתונים כספיים בדבר היקף ההכנסות החזויות מכרטיסים אותם לא ניתן לבטל. כמו כן, חלק מכרטיסים אלה ניתנים למימוש על ידי הלקוח למשך תקופה ממושכת שאינה עולה על שנתיים ("כרטיס פתוח").

לחברה "הכנסות מראש" הנובעות מקבלת תשלום מראש עבור טיסות שטרם ביצעה. לפרטים בדבר יתרת ההכנסות מראש שרשמה החברה ליום הדוח ראו באור 13 לדוחות הכספיים.

7.8 תחרות

7.8.1 כללי

א. תחום ההובלה באמצעות מטוסי נוסעים מתאפיין בתחרות חריפה בין חברות תעופה המספקות שירותי הובלה בין אותם יעדים או יעדים חלופיים.

ב. החברה הינה המוביל הנקוב של מדינת ישראל למרבית היעדים מהם מופעלות טיסות סדירות לנמל התעופה בן גוריון (נתב"ג) וממנו. הקבוצה מפעילה טיסות למרבית היעדים הפועלים מנתב"ג.

ג. להערכת הקבוצה, למועד הסמוך לאישור הדוח, הקבוצה מתחרה בטיסות לישראל וממנה עם כ- 100 חברות תעופה, מהן כ- 43 חברות המבצעות טיסות סדירות לכ- 50 יעדים בכ- 35 מדינות וכ- 57 חברות המבצעות טיסות שכר, כולל החברות הישראליות: ארקיע וישראייר. להערכת החברה, בשנת 2006 חלקה של הקבוצה מסך התנועה לנתב"ג וממנו עמד על כ– 41%. כמו כן, התחרות בנושא הובלת מטען בגחון מטוסי הנוסעים הנכלל בתחום פעילות זה, הינה מול חברות העוסקות בהובלת מטען באמצעות מטוסי מטען ובגחון מטוסי הנוסעים. לפרטים נוספים ראו סעיף 8.7.1 להלן.

ד. לפרטים נוספים על מבנה התחרות בתחום הפעילות ראו סעיף 7.1.10 לעיל.

7.8.2 נתח השוק של הקבוצה בקבוצות שירותים

לנתח השוק של החברה בקבוצות השירותים ראו סעיף 7.2(ב) לעיל.

7.8.3 מתחרים משמעותיים בתחום ההובלה באמצעות מטוסי נוסעים

למיטב ידיעת הקבוצה, המתחרים המשמעותיים של הקבוצה, מבחינת נתח שוק, בתחום ההובלה באמצעות מטוסי נוסעים הינם: חברת קונטיננטל (ארה"ב), לופטהנזה (גרמניה), בריטיש איירוויס (בריטניה), אליטליה (איטליה), אייר פראנס - ק.ל.מ (צרפת והולנד) וסוויס (שוויץ).
לפרטים בדבר ההחרפה המשמעותית שחלה בתחרות בתחום החל מהרבעון השני של שנת 2006 – ראו סעיף 7.1.10 לעיל.

7.8.4 שיטות עיקריות להתמודדות עם התחרות

הקבוצה פועלת במספר מישורים לשם הגדלת רווחיותה, תוך שימור והגדלת נתח השוק שלה והגדלת תפוסת המושבים וביניהם:

א. התאמת לוח הזמנים, ככל שניתן, לעונתיות התנועה ולאירועים בינלאומיים.

ב. הגברת תדירות הטיסות ליעדים מבוקשים והגדלת מספר יעדי הטיסות גם באמצעות שיתופי פעולה עם חברות אחרות.

ג. שאיפה לשיפור מתמיד של השירות לנוסעים, לרבות שיפור נוחות המושבים, איכות ומגוון המזון והבידור בטיסה וכד', תוך התמקדות במחלקת עסקים.

ד. מתן הטבות לנוסעים הנמנים עם מועדון הנוסע המתמיד ולחברות עסקיות החברות בדסק העסקי של הקבוצה.

ה. פעולה באמצעות כל צינורות השיווק הרלוונטיים.

ו. פנייה לקהל הנוסעים במסעי פרסום בארץ ובעולם.

בין הגורמים החיוביים המשפיעים או עשויים להשפיע על מעמדה התחרותי של הקבוצה ניתן למנות את הגורמים הבאים: מערך טיסות רחב ומגוון, מערך הפצה בפריסה רחבה בישראל ובעולם; קיומו של מועדון לקוחות אטרקטיבי; מותג חזק בשוק המקומי; רמה גבוהה של בטיחות ובטחון; יציבות לוח זמנים ודיוק מבצעי; התאמת השירותים לצרכי השוק ומערך הסכמי שיתוף פעולה עם חברות תעופה אחרות.
בין הגורמים השליליים המשפיעים או עשויים להשפיע על מעמדה התחרותי של הקבוצה ניתן למנות את הגורמים הבאים: מצב גיאופוליטי המפחית באופן מהותי את אפשרות הקבוצה לבצוע טיסות בחופש שישי (טיסות לא ישירות דרך נתב"ג) למול הגברת טיסות בחופש שישי על ידי חברות תעופה זרות; אפשרות מינוי מתחרים כמובילים נקובים בישראל ליעדים אליהם טסה הקבוצה או ליעדים סמוכים; כניסת חברות low cost; עודף כושר ייצור אצל מתחרים; התבססות הקבוצה על הפצה באמצעות סוכנים למול התגברות המגמה של שיווק ישיר באמצעות האינטרנט והרעה אפשרית במצב הכלכלי, הבטחוני והפוליטי בישראל.

7.9 עונתיות

פעילות הקבוצה הינה עונתית ומתמקדת בתקופות שיא. תנועה גדולה של תושבי ישראל לחו"ל בעיקר בעונות הקיץ ובמועדי החגים, ותנועה גדולה של תיירים לישראל בעיקר בעונות הקיץ ולקראת חגים

יהודיים או נוצריים או חופשות במדינות המקור. שיא פעילות הקבוצה הינו ברבעון השלישי שבו היקף תנועת הנוסעים בשנת 2006, בשנת 2005 ובשנת 2004 היה כ- 29%, כ- 33% וכ- 34% בהתאמה, מכלל תנועת הנוסעים השנתית.

עקב המלחמה בלבנון שהתחוללה ברבעון השלישי של שנת 2006 (מיולי ועד אמצע אוגוסט), נפגעה באופן מהותי תנועת הנוסעים מישראל ואליה והדבר השפיע לרעה על התוצאות הכספיות של החברה לשנה זו. המלחמה בלבנון גרמה לירידה בביקושים, בעיקר מצד תיירים שביטלו את הגעתם לארץ, אך גם בקרב ישראלים נרשמה האטה בביקושים אשר התבטאה בביטול או דחיית טיסות. ברבעון זה בשנת 2006 קטנה תנועת הנוסעים של אל על וחברות השכר בכ- 15% ו- 12% בהתאמה. התנועה בחברת הסדירות הזרות עלתה בכ- 4% בלבד לעומת גידול של כ- 21% בקיבולת המושבים שלהן, שיצרה קיבולת עודפת בחברות אלה, אשר טסו בשיעור תפוסה נמוך מהמקובל לעונה זו של השנה.

גם בשאר הרבעונים בשנת 2006, ובמיוחד בחודשי החורף, היקף הפעילות היה מצומצם יותר לעומת הרבעונים המקבילים בשנים קודמות (בשנים 2004 עד 2006 נע בין 19% ל- 26% מכלל תנועת הנוסעים השנתית).

להלן מובאים נתונים על התפלגות הכנסות הקבוצה ממטוסי נוסעים לפי רבעונים[23]:

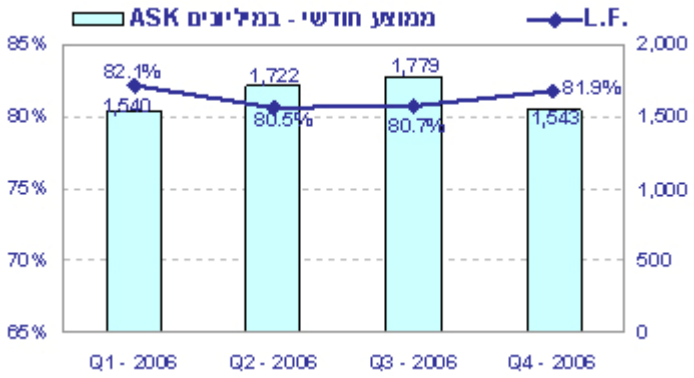
	הרבעון (באלפי דולר)			
שנה	**ינואר-מרס**	**אפריל-יוני**	**יולי-ספטמבר**	**אוקטובר-דצמבר**
2006	305,513	368,578	389,200	338,883
% מתחום הפעילות	21.8%	26.3%	27.7%	24.2%
2005	258,905	361,773	440,729	324,277
% מתחום הפעילות	18.7%	26.1%	31.8%	23.4%
2004	237,913	272,434	364,827	276,548
% מתחום הפעילות	20.6%	23.7%	31.7%	24.0%

[23] מועדי החגים היהודים לפי הלוח הגרגוריאני, משתנה משנה לשנה, ולכך עשויה להיות השפעה השוואתית בין פעילות רבעונית מקבילה בין שנה לשנה.

7.10 כושר יצור

מדדי התפוקה המקובלים בעולם התעופה לגבי מטוסי נוסעים הם שיעור התפוסה (load factor) [24] ו-ASK[25]. בשיא הביקושים (חודש אוגוסט) כושר הייצור של הקבוצה מגיע קרוב למלוא פוטנציאל התפוקה. בחודש אוגוסט 2006 היה ה-ASK כ- 1,911 מיליון ק"מ-מושב מוטס, שיעור התפוסה של הקבוצה בחודש אוגוסט 2006 עמד על כ- 83%. יצויין כי בחודש אוגוסט 2006 צמצמה החברה את הקיבולת המוצעת עקב הירידה בביקושים כתוצאה מהמלחמה בלבנון. לפיכך ה- ASK של חודש אוגוסט היה נמוך ב- 15% לעומת הנתונים המקבילים בשנה שעברה.

להלן גרף המתאר את הממוצע החודשי של ה- ASK ושיעור התפוסה הממוצע על פי רבעונים בשנת 2006. יצוין, כי שיעור התפוסה השנתי בחברות הסדירות המובילות בענף התעופה הבינלאומי הנחשב כשיעור תפוסה יעיל ביותר, אינו עולה בדרך-כלל על כ- 80%.



כאמור, בהתאם להחלטת הממשלה משנת 1982, הפסיקה החברה להפעיל טיסות נוסעים סדירות בשבתות ומועדי ישראל, ועקב כך אינה מנצלת באופן מלא את פוטנציאל כושר הייצור שלה. עם הפיכת החברה ל"חברה מעורבת" ביום 6 ביוני 2004 הוסר איסור זה.

במהלך חודש נובמבר 2006, פרץ סכסוך בין החברה לבין ראשי הציבור החרדי, על רקע טיסות שביצעה החברה בשבת, מפאת אילוצים שנוצרו כתוצאה מהשבתת נתב"ג בידי עובדי רשות שדות התעופה. כתוצאה מכך, לאחר משא ומתן בין נציגי ועדת הרבנים לשמירה על השבת לבין נציגי החברה, סוכם בין הצדדים כי החברה תמשיך לקיים את הסטטוס קוו שהיה קיים עד עתה ולפיו החברה אינה מבצעת טיסות נוסעים של חברת אל על בשבתות ומועדי ישראל, זאת בהתאם להחלטת הממשלה משנת 1982. לאור הצורך אשר קיים, מעת לעת, לביצוע טיסות בשבת, סוכם כי לפני ביצוע טיסות כאמור תפנה החברה לרב הראשי שלמה עמאר לשמוע עמדת ההלכה. כמו כן, גיבשו הצדדים הסכמות בנוגע להחזר דמי ביטול בגין מנות אוכל כשרות, במידה וכתוצאה מהפרת סיכום זה יאלצו לקוחות חרדיים לבטל טיסתם. לפרטים נוספים ראו סעיף 9.18.23 להלן.

---

[24] Passenger Load Factor - מחושב על ידי נוסע-ק"מ מוטס (RPK) – מספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק המוטס) כאחוז ממושב-ק"מ זמין (ASK – מספר המושבים שהוצעו למכירה כפול המרחק המוטס).

[25] Available Seat Kilometer – מספר המושבים שהוצעו למכירה כפול המרחק.

7.11 צי מטוסים

נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, החברה עושה שימוש ב- 32 מטוסי נוסעים[26]. צי מטוסי הנוסעים של הקבוצה יוצר כולו על ידי חברת בואינג.

א) הטבלה הבאה מפרטת את צי מטוסי הנוסעים שבבעלות הקבוצה, נכון ליום 31 בדצמבר 2006:

סוג המטוס	סה"כ	גיל ממוצע (בשנים)	מס' ממוצע של מושבים
747-400	4	11.2	408
757-200	5[27]	15.8	185
737-700	2	7.3	104
737-800	3	7.8	142
767-200	2	23.5	199
767-200ER	4	19.7	192
777-200ER	4[28]	5.6	283
סה"כ	**24**	**12.9**	**230.2**

בנוסף לאמור בטבלה, ביום 2 באוקטובר 2005, חתמה החברה על הסכם עם חברת בואינג לרכישת שני מטוסים רחבי גוף ארוכי טווח מסוג בואינג 777-200 ER, המיועדים להתקבל לשימוש החברה במהלך שנת 2007. עלות כל מטוס תעמוד על כ- 130 מיליון דולר, בהתאם להיקף התוספות וההתקנות שיבוצעו במטוס כדי להתאימו לצרכי החברה. אמצעי המימון העצמיים צפויים לעמוד על כ- 15% ממחיר המטוס, והיתרה תמומן באמצעות הלוואות. רכישת המטוסים היתה כפופה לקבלת התחייבות מקדמית מהרשות לעידוד הייצוא והייבוא של ארה"ב אשר תאפשר קבלת מימון ממוסדות פיננסיים כנגד ערבות הרשות הנ"ל. התחייבות מקדמית כאמור התקבלה בחודש דצמבר 2005. לפרטים נוספים בדבר המימון לרכישת שני מטוסי הבואינג 777-200 ER ראו סעיף 9.8.4 להלן.

בנוסף יצוין כי מכתב הכוונות שחתמה החברה בתחילת שנת 2006 עם חברת בואינג, לאספקת 10 מטוסים מדגם 787 במהלך השנים 2012 – 2013, לא הגיע לכלל חתימה על הסכם מחייב. כפי שדיווחה החברה בדוח מיידי מיום 14 בנובמבר 2006, מאחר ובמסגרת המשא ומתן שנוהל עם חברת

---

[26] בנוסף, לחברה מטוס יסיב אחד (הניתן להסבה בין מטוס מטען למטוס נוסעים). מטוס יסיב נוסף נמכר במהלך שנת 2006. בשנים האחרונות הופעלו מטוסים יסיבים כמטוסי מטען בעונת החורף (6-9 חודשים) וכמטוסי נוסעים בעונת הקיץ. החברה הפסיקה את הפעלתם של המטוסים היסיבים כמטוסי נוסעים בטיסות סדירות החל מתום עונת הקיץ 2005. לפרטים נוספים ראה סעיף 8.10 להלן.

[27] מטוס אחד הוחכר לצד ג'.

[28] מטוס אחד נחכר על ידי הקבוצה ל-12 שנה, כאשר לחברה אופציה לרכוש את המטוס בתום התקופה בתמורה לדולר

בואינג לא הושגו הסכמות בנוגע לנושאים שונים, ונוכח מצבה של החברה כפי שהשתקף בדוחות שפורסמו על ידיה, החליטה החברה כי לא ניתן, במסגרת הזמן שנקבעה על ידי חברת בואינג, להתקשר עם בואינג בהסכם מחייב לרכישת המטוסים הנ"ל. בהמשך לכך, התקבלה הודעה מחברת בואינג בדבר פקיעת תוקפה של ההצעה שנכללה במכתב הכוונות ובדבר החזרת הפקדון, שהופקד על ידי החברה במסגרת מכתב הכוונות. סכום הפקדון הינו מליון וחצי דולר ארה"ב. החברה בוחנת חלופות אפשריות לאספקת מטוסים, מתוצרת בואינג או איירבוס, בהתאם לצרכיה של החברה ובהתאם לאסטרטגיה העסקית של החברה "אל על 2010" (ראו סעיף 9.15 להלן).

ב) הטבלה הבאה מפרטת את צי המטוסים שהקבוצה חכרה, נכון ליום 31 בדצמבר 2006:

סוג המטוס	סה"כ	גיל ממוצע	מועד החזרה למחכיר	מס' ממוצע של מושבים
757-200	2	18.7	פברואר 2007 אוקטובר 2007	219
737-800	3	5.7	אוקטובר 2009 אוקטובר 2010 ינואר 2011	142
767-300	3	14.0	פברואר 2008 מאי 2011 נובמבר 2011	228
סה"כ	**8**	**12.1**		**194**

ג) במסגרת מדיניות כוללת של החברה לשיפור חווית הטיסה והשירות ללקוח, בוצעו גם בשנת 2006 פעולות לשיפור המוצר ורמת האחזקה של אלמנטים בתא הנוסעים אליהם נחשף הנוסע:

1) בוצעו ומבוצעות פעולות לשיפור איכות ורמת אחזקת הפריטים אליהם נחשף הנוסע במהלך הטיסה.
2) נחתם הסכם עם חברת HOT למתן שירותי בידור בטיסה.
3) הופסק השימוש במטוסים היסיבים מדגם 200-747 כמטוסי נוסעים בטיסות סדירות.

בנוסף, בחודש פברואר 2006 אישר דירקטוריון החברה פרויקט של רכישת מושבי מיטה (מושבים

אחד.

שיכולים להגיע עד למצב של שכיבה או קרוב לכך) למחלקות היוקרה במטוסים מדגם 400-747 ו- 777, בהשקעה של בין 22 ל- 27 מליון דולר. במסגרת הפרויקט צפויות להיות מופעלות שתי מחלקות יוקרה בציים הנ"ל – מחלקת עסקים שתכלול מושבים חדשים בשיפוע, ומחלקת עסקים FLAT שתכלול מושבי מיטה המתכוננים עד למצב שטוח ואופקי (במקום המחלקה הראשונה). לוח הזמנים להשלמת הפרויקט הינו כ- 3 שנים.

המידע בדבר הצפי לרכישת מושבי מיטה הינו מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח – 1968. מידע זה נסמך, בין היתר, על הערכות החברה. אפשרות הרכישה ו/או היקפה ו/או ביצוע ההתקנות ו/או מועד ביצוען עשויים להיות שונים באופן מהותי מאלה שנחזו, כתוצאה ממספר רב של גורמים, לרבות כתוצאה מגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 9.18 להלן.

8. תחום מטוסי המטען

8.1 מידע כללי על תחום הפעילות

להלן מתוארים מגמות, אירועים והתפתחויות בסביבה המקרו כלכלית של הקבוצה, שיש להם או צפויה להיות להם השפעה מהותית על התוצאות העסקיות או ההתפתחויות בקבוצה כולה, או בתחום פעילות מטוסי המטען, וזאת בנושאים הבאים:

8.1.1 מבנה תחום הפעילות ושינויים החלים בו

בשוק ההובלה התעופתית של מטען קיימים ארבעה סוגים של מתחרים: חברות המובילות מטען רק באמצעות מטוסי מטען; חברות המובילות מטען רק בגחון מטוסי נוסעים; חברות, כמו אל על, המובילות מטען הן במטוסי מטען והן בגחון מטוסי נוסעים; חברות בלדרות המטיסות בנוסף למטען הקשור לשירותי הבלדרות גם מטען אחר במטוסיהן.

בשנים האחרונות מתגברת מגמה של הובלת מטען בגחון מטוסי נוסעים. מגמה זו מתבטאת, בין היתר, במעבר למטוסי נוסעים בעלי קיבולת נשיאת מטען גדולה יותר. המשך מגמה זו עשוי להעביר פעילות הובלת מטען מתחום מטוסי המטען לתחום מטוסי הנוסעים.

המידע בדבר האפשרות להעברת פעילות הובלת מטען מתחום מטוסי המטען לתחום מטוסי הנוסעים הנו מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח - 1968. המידע נסמך על מגמות הקיימות בשוק כיום ועל הערכות החברה בדבר מגמות צפויות בשוק. לפיכך, מגמות אלה עשויות להיות בפועל שונות באופן מהותי מזה שנחזה כאמור, כתוצאה ממספר רב של גורמים, ובכלל זאת שינוי ברווחיות תחום מטוסי הנוסעים והקטנת הפעילות בו וכן הטלת מגבלות ביטחון על הטסת מטען במטוסי נוסעים אשר עשויות לפגוע במגמה כאמור.

8.1.2 מגבלות חקיקה, תקינה ואילוצים מיוחדים החלים על תחום הפעילות

המגבלות הרגולטוריות להובלת מטען במטוסי מטען דומות לאלה החלות על הובלת נוסעים במטוסי נוסעים. לפרטים ראו סעיף 7.1.2 לעיל.

גם בתחום המטען נקבעו הסדרים רגולטוריים בנוגע להיבטים תפעוליים רבים, כגון: קיבולת טיסה מותרת, אחריות המוביל האוירי לנזקים, סטנדרטים של בטיחות טיסה, בטחון ורעש. לפרטים ראו סעיפים 9.11 ו- 9.10.3 להלן. עם זאת, מדיניות רשויות התעופה בעולם במתן הרשאות לגבי מטוסי המטען נוטה להיות מקלה יותר מאשר בתחום מטוסי הנוסעים. הדבר משפיע במיוחד על האפשרות הגדולה יותר לבצע טיסות מטוסי מטען בחופש חמישי (טיסה בין שתי מדינות זרות ללא מעבר בנמל הבית של חברת התעופה) ובחופש שישי.

בשנת 2004, אישרה רשות התעופה האזרחית הובלת מטען בגחון מטוסי נוסעים בטיסות שכר. החלטה זו של משרד התחבורה הובילה לגידול שולי בהיצע הקיבולת. סה"כ כמות המטען, שהוטסה בטיסות

השכר לנוסעים בשנת 2006 הסתכמה בכ – 700 טון בלבד, כ- 0.2% מסה"כ הכמות המוטסת[29].

8.1.3 שינויים בהיקף הפעילות בתחום וברווחיותו

א) היקף ההובלה העולמית של מטענים

על פי נתוני יאט"א, במהלך 20 השנים האחרונות קיים גידול בתחום הובלת המטען (כ-6% בשנה בממוצע). בשנת 2005, בעיקר בגין עליית מחירי הדלק המשפיעים באופן ישיר על מחירי ההובלה, נרשמה האטה בגידול בתחום ההובלה העולמית של מטענים במטוסים (לרבות בגחון מטוסי נוסעים) והיא הסתכמה בשיעור של כ - 3.6% בלבד. להערכת יאט"א, בשנת 2006 גדלה ההובלה העולמית של מטענים במטוסים (לרבות בגחון מטוסי נוסעים) בכ- 4.6%. על פי הערכת יאט"א, עד לשנת 2010 צפוי גידול שנתי ממוצע של כ- 5.3% בהובלה העולמית של מטענים במטוסים (לרבות בגחון מטוסי נוסעים) ובכלל זאת אף צפוי גידול משמעותי בהובלת מטענים מהמזרח ובתוך המזרח הרחוק, ובפרט בסין והודו[30].

להלן טבלה המתארת את התפתחות היקף הפעילות בהובלת מטען תעופתי החל משנת 2001 ועד לשנת 2005, על בסיס נתוני יאט"א[31]:

שנה	תפוקה	
	RTK[32] (במיליונים)	שינוי שנתי ב-RTK (%)
2005	118,480	3
2004	115,140	11
2003	103,729	2
2002	101,700	6
2001	95,900	(6)

להערכת יאט"א[33], בשנת 2007 צפוי גידול של כ- 5.5% בהיקף ההובלה העולמית של מטענים במטוסים ביחס לשנת 2006.

המידע בדבר הערכות יאט"א לגבי היקף ההובלה העולמית של מטענים במטוסים כאמור הנו מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח - 1968. המידע נסמך במלואו על הערכות יאט"א. לפיכך, השינוי בפועל בהיקף הובלה העולמית באמצעות מטוסי מטען עשוי להיות שונה באופן מהותי מזה שנחזה כאמור, כתוצאה ממספר רב של גורמים, לרבות שינוי במצב הכלכלי, הבטחוני והפוליטי

---

29 מקור: רשות התעופה האזרחית.
30 תחזית יאט"א עד לשנת 2010 מתייחסת לגידול במשקל המטען המוטס בטונות, ללא התייחסות למרחק המוטס (RTK).
31 טרם פורסמו הנתונים לשנת 2006.
32 Revenue Ton Kilometer – המשקל בטונות של מטען במטוסי מטען, בתשלום כפול המרחק המוטס.
33 תחזית של יאט"א מתוך פרסומי יאט"א:IATA by published October 2006 Freight Forecast 2006-2010 .

בעולם.

ב) היקף הובלת מטענים במטוסים מישראל ואליה

להלן נתונים בדבר תנועת המטענים שנכנסו ויצאו מנמל התעופה בן גוריון בחמש השנים האחרונות (הנתונים כוללים מטען שהובל במטוסי מטען ובגחון מטוסי נוסעים)[34]:

תנועת המטענים בנתב"ג (אלפי טון) לשנה שהסתיימה ב- 31 בדצמבר									
	2006	שינוי מ-2005	2005	שינוי מ-2004	2004	שינוי מ-2003	2003	שינוי מ-2002	2002
ייצוא	182	3%	176	(9%)	194	9%	177	9%	162
ייבוא	134	6%	127	(2%)	130	11%	117	(9%)	128
סה"כ	316	4%	303	(6%)	323	10%	294	1%	290

בתנועת המטענים בנתב"ג במהלך שנת 2006 נרשמה עליה בשיעור של כ - 4%[35] לעומת שנת 2005. בין הגורמים לעליה בתנועה, שהתרחשה למרות העלייה במחירי הדלק הסילוני ובתעריפי ההובלה, נכללים הגידול המשמעותי בהיקף הסחר הבינ"ל של ישראל והגידול בהיצע הקיבולת המצרפית למטען של חברות התעופה.

כ- 65% מסה"כ תנועת המטען בנתב"ג הוטסה ב- 4,255 טיסות מטען. נמלי תעופה העיקריים בחו"ל, ששרתו את החברות המפעילות טיסות מטען לישראל וממנה, הם: אמסטרדם, ליאז', לוכסמבורג וניו יורק (לטיסות המטען של אל על), ליאז' וניו יורק (לטיסות חברת ק.א.ל), בריסל ומילאנו (לטיסות EAT), פרנקפורט, אתונה, ניו יורק וממפיס (לטיסות חברת פדקס) ואיסטנבול (לטיסות MNG וטורקיש).[36]

נתונים אלה אינם כוללים מטענים שהטיסה הקבוצה דרך נתב"ג במסגרת חופש שישי (טיסה ממדינה זרה אחת לאחרת דרך נתב"ג) בהיקף[37] של כ- 5 אלפי טון, 6 אלפי טון, 10 אלפי טון ו- 21 אלפי טון בשנים 2006, 2005, 2004 ו- 2003, בהתאמה. הקיטון שחל בשנים 2003 עד 2006 בהיקף המטען המוטס בחופש שישי נובע, בין היתר, מהגדלת היקף המטען המוטס בחופש חמישי (טיסות ממדינה זרה אחת למדינה זרה אחרת שלא דרך נמל הבית של הקבוצה).

להערכת יאט"א, בשנת 2007 צפוי גידול של כ- 3.1% לעומת שנת 2006 בתנועת המטענים מישראל ואליה.

---

[34] מקור: רשות התעופה האזרחית והערכת החברה הכוללת ניכוי פעילות החופש השישי של אל על דרך נתב"ג והוספת פעילות הדואר של אל על.

[35] גם ללא ניכוי פעילות החופש השישי של החברה דרך נתב"ג, שיעור העליה בתנועה בשנת 2006 הינו כ- 4%.

[36] מקור: רשות התעופה האזרחית.

[37] הנתונים כוללים מטען שהובל במטוסי מטען וכן מטען שהובל בגחון מטוסי נוסעים.

המידע בדבר השינוי הצפוי בתנועת המטענים מישראל ואליה הנו מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח - 1968. מידע זה נסמך, על הערכות יאט"א. לפיכך, השינוי בפועל בתנועת המטענים מישראל ואליה עשוי להיות שונה באופן מהותי מזה שנחזה כאמור, כתוצאה ממספר רב של גורמים, לרבות שינוי במצב הכלכלי, הבטחוני והגיאופוליטי בישראל, התפרצות מגפות ופעולות איתני טבע אחרות וכן שינויים רגולטוריים.

8.1.4 התפתחויות בשווקים של תחום הפעילות או שינויים במאפייני הלקוחות שלו

השוק הישראלי בתחום פעילות הובלת המטענים באמצעות מטוסי מטען מאופיין בתנודתיות עונתית גבוהה. זאת, עקב משקלו היחסי הגבוה של היצוא החקלאי (המבוצע בעיקרו בחודשי החורף) מסך היצוא. לפרטים אודות לקוחות החברה ראו סעיף 8.5 להלן.

להערכת יאט"א, השוק בו צפוי גידול משמעותי בשנת 2007 הוא שוק ההובלה העולמית מהמזרח הרחוק ובתוך המזרח הרחוק, ובפרט בסין והודו[38].

תחזיות ואמדני יאט"א לגבי הגידול בתחום הובלת המטען כאמור הינו מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח - 1968. לפיכך, השינוי בפועל בהיקף הפעילות עשוי להיות שונה באופן מהותי מזה שנחזה כאמור, כתוצאה ממספר רב של גורמים, לרבות שינוי במצב הכלכלי, הבטחוני והפוליטי בעולם ומהתפרצות מגפות ופעולות איתני טבע אחרות.

8.1.5 שינויים טכנולוגיים שיש בהם כדי להשפיע מהותית על תחום הפעילות

בשנת 2006 לא חלו שינויים טכנולוגיים שיש בהם כדי להשפיע מהותית על תחום מטוסי המטען.

יצוין כי החברה פועלת להרחבה ופיתוח של פתרונות מחשוב מתקדמים בתחום המטען, בנושא המסחר באינטרנט ויכולות שירות עצמי למען שיפור השירות והקטנת עלויות לחברה. כמו כן, במהלך שנת 2006 החברה החלה בהפעלת מערכת חדשה לניהול תחום הפעילות, הכוללת קישור EDI (Electronic Data Interchange) עם הסוכנים.

בנוסף, במסגרת שינוי ארגוני וטכנולוגי, הועבר מוקד השירות של תחום הפעילות למוקד הטלפוני של החברה, תוך תפיסה כי המוקד "המאוחד" ישפר את רמת השירות הניתנת לסוכנים וללקוחות, לפרטים נוספים ראו סעיף 7.1.5 לעיל.

לאור החמרת האיומים בענף התעופה בשנים האחרונות, נערך שוק התעופה להתמודדות עם אירועי טרור באמצעות הרחבת השימוש באמצעים טכנולוגיים מתקדמים ואחרים, בקרקע ובאויר. במסגרת הערכות זו פועלת החברה, בין היתר, לבחינה והתקנה של אמצעי מיגון כאמור לעיל.

בשנים האחרונות מסתמנת מגמה בשוק העולמי של חברות תעופה הבוחנות הסבת מטוסי נוסעים למטוסי מטען, וזאת בעיקר מטעמים כלכליים. גם הקבוצה בוחנת אפשרויות הסבה של מטוסי 747-400 ממטוסי נוסעים למטוסי מטען.

---

[38] תחזית יאט"א עד לשנת 2010 מתייחסת לגידול במשקל המטען המוטס בטונות, ללא התייחסות למרחק המוטס (RTK).

8.1.6 גורמי ההצלחה הקריטיים בתחום הפעילות והשינויים החלים בהם

בפעילות בתחום הובלת מטענים באמצעות מטוסי מטען ניתן להצביע על מספר גורמים להם השפעה על המעמד התחרותי בתחום: היכולת להציע הובלת מטען ליעדים מבוקשים במחיר תחרותי; פיתוח של רשת נתיבים באופן עצמאי ובכלל זה האפשרות לבצע טיסות בחופש חמישי (טיסות ממדינה זרה אחת למדינה זרה אחרת שלא דרך נמל הבית של הקבוצה) ובחופש שישי (טיסות ממדינה זרה אחת למדינה זרה אחרת באמצעות חניית ביניים בישראל), שתיהן כפעילות תומכת להובלה אל ו/מ ישראל; שיתופי פעולה עם חברות תעופה אחרות; הובלת מטען בתדירות הנדרשת, באיכות הנדרשת תוך עמידה בלוחות הזמנים; ניהול סיכונים וגידור סיכונים.

8.1.7 שינויים במערך הספקים וחומרי הגלם לתחום הפעילות

חומר הגלם העיקרי המשמש חברות תעופה הינו דלק למטוסים (דס"ל), והוא מהווה את אחד ממרכיבי ההוצאה העיקריים של חברת תעופה. לפרטים נוספים בנוגע לדלק ראו סעיף 9.5.1 להלן.

8.1.8 מחסומי הכניסה והיציאה העיקריים של תחום הפעילות ושינויים החלים בהם

מחסומי הכניסה הרגולטוריים (הצורך במינוי מוביל נקוב והרשאות בנוגע לתדירות טיסות, קיבולת וכד') לגבי טיסות סדירות במטוסי מטען דומים במהותם למחסומי הכניסה הרגולטוריים לגבי טיסות סדירות במטוסי נוסעים. לפרטים ראו סעיף 7.1.8 לעיל וסעיף 9.11 להלן.

להערכת החברה, בתחום טיסות המטען קיימת לגבי חלק מהמדינות מדיניות ליברלית יותר של מתן הרשאות. על כן, להערכת החברה בתחום טיסות המטען עשוי מחסום כניסה זה להיות פחות משמעותי בחלק מהמדינות.

מחסום כניסה נוסף בענף זה הוא ההשקעה הראשונית הגדולה, יחסית, הנדרשת להקמת חברת תעופה והפעלתה, לרבות רכישת מטוסים וכן השקעות משמעותיות שוטפות אחרות, לרבות חכירת מטוסים.

על פי הסכמי התעופה הבינלאומיים, קבלת המינוי כמוביל נקוב מותנית בכך שהבעלות העיקרית והשליטה בפועל (substantial ownership and effective control) על המוביל האוירי הן בידי ממשלת המדינה או בידי אזרחי המדינה אשר קבעה אותו כמוביל נקוב. דרישה זו מהווה מחסום כניסה בפני זרים מקבלת מינוי מוביל נקוב.

8.1.9 תחליפים לשירותי תחום הפעילות ושינויים החלים בהם

התחליף העיקרי להובלה אווירית במטוסי מטען הינו הובלת מטען בגחון מטוס נוסעים, הובלה ימית או שילוב של הובלה ימית לנמל יעד קרוב ומשם שינוע באמצעים יבשתיים. להערכת החברה, השיקולים העיקריים בבחירת הובלה אוירית על פני הובלה ימית ו/או יבשתית הם: אופי המוצר, התנאים הנדרשים להובלתו, הזמן הנדרש להובלה ועלות ההובלה. בשנת 2006 לא חלו שינויים מהותיים בתחליפים להובלה באמצעות מטוסי מטען.

8.1.10 מבנה התחרות בתחום הפעילות ושינויים החלים בו

בשוק הישראלי חל בשנים האחרונות שינוי במבנה הענף בשל הגדלת ההיצע ללקוחות בעקבות כניסת

חברות נוספות עם מטוסי מטען ייעודיים, בין היתר, באמצעות חופש חמישי וחופש שישי, שדרוג צי מטוסי הנוסעים של החברות הזרות למטוסים רחבי גוף אשר מסוגלים לשאת יותר מטען בגחון, וכן בשל הרחבת הפעילות של מוביל מטענים ישראלי נוסף - ק.א.ל. קווי אויר למטען בע"מ (לעיל ולהלן: קא"ל). לפרטים נוספים ראו סעיף 8.7 להלן.

8.2 השירותים בתחום הפעילות

בתחום הפעילות מציעה הקבוצה שירותי הובלת מטענים באמצעות מטוסי מטען מישראל ליעדים בחו"ל ומיעדים בחו"ל לישראל; הובלת מטענים ממדינה זרה אחת למדינה זרה אחרת (חופש חמישי), לדוגמה מלוקסמבורג לשנגחאי; או הובלת מטענים במסגרת חופש שישי (טיסות לא ישירות דרך יעדי ביניים במדינת האם של חברת התעופה), לדוגמה מאסיה לאירופה או לארה"ב עם חניית ביניים בישראל.

הקבוצה מבחינה בין שלוש קבוצות יעדים עיקריים: (1) צפון אמריקה; (2) אירופה; (3) המזרח הרחוק ומרכז אסיה.

במהלך שנת הדוח, הציעה הקבוצה בתחום הפעילות, שירותי הובלת מטענים לשלושה יעדים באירופה, חמישה יעדים במזרח הרחוק ומרכז אסיה ויעד אחד בצפון אמריקה. מעבר לכך, מציעה החברה שירותי הובלת מטענים ליעדים רבים נוספים באמצעות מטוסי הנוסעים של הקבוצה או באמצעות שיתוף פעולה עם חברות תעופה אחרות וכן באמצעות הובלה יבשתית מנמל התעופה.

להלן פילוח היקף תנועת המטענים במטוסי מטען של הקבוצה לפי קבוצות היעדים העיקריות בשנים 2003 עד 2006:

תנועת המטענים במטוסי המטען של הקבוצה, לפי אזורים (טון)
לשנה שהסתיימה ב- 31 בדצמבר

	2006	2005	2004	2003
אל ומ- ישראל לאירופה	63,727	61,802	74,164	67,823
אל ומ- ישראל לארה"ב	14,445	14,468	21,454	23,969
אל ומ- ישראל למזרח הרחוק ומרכז אסיה	14,997	14,768	15,546	11,529
סה"כ	**93,169**	**91,038**	**111,164**	**103,321**

נתונים אלה אינם כוללים מטענים שהטיסה הקבוצה שלא דרך נתב"ג במסגרת חופש חמישי ומטענים שהטיסה הקבוצה דרך נתב"ג במסגרת חופש שישי. הקבוצה הטיסה באמצעות מטוסי המטען מטענים בחופש חמישי בהיקף של 23 אלפי טון, 20 אלפי טון, 17 אלפי טון ו- 14 אלפי טון בשנים 2006, 2005, 2004 ו- 2003 בהתאמה. הקבוצה הטיסה באמצעות מטוסי המטען מטענים בחופש שישי בהיקף של 3 אלפי טון, 4 אלפי טון, 8 אלפי טון ו- 13 אלפי טון בשנים 2006, 2005, 2004 ו- 2003 בהתאמה.

השווקים העיקריים של שירותי הובלת המטען הם ליבואנים, מפעלים תעשייתיים ולמגזר החקלאי.
לצורך פיזור המטענים ממרכזי המטען שלה מפעילה החברה באירופה, באמצעות קבלני משנה, מערכת של הובלה במשאיות. החל מחודש ינואר בשנת 2007 הקבוצה אינה מפעילה בעצמה את מסוף המטען בלונדון, אלא שוכרת שירותי מסוף מטען מקבלני שינוע מקומיים, וזאת בדומה למרכזי המטען האחרים.
ביום 25 באוגוסט 2005, חתמה החברה על הסכם עם אגרקסקו חברה ליצוא חקלאי בע"מ (להלן: "אגרקסקו"), להובלה אווירית של מטען ייצוא חקלאי, במטרה להרחיב את הפעילות הקיימת בין החברות. תקופת ההסכם היתה לשנה אחת החל מחודש דצמבר 2005 עם אופציה להארכתו בשלוש תקופות נוספות בנות שנה כל אחת, כך שההסכם בין הצדדים יסתיים לכל המאוחר בחודש נובמבר 2009. על פי ההסכם, תעמיד הקבוצה לרשות אגרקסקו קיבולת במטוסיה לאירופה בנפח של עד 1,500 טון לשבוע בעונת החורף, ובעונת הקיץ נפח יומי שיאפשר הטסת כל מטען אגרקסקו לאירופה, במחירים שנקבעו בהסכם. במקביל, התחייבה אגרקסקו להטיס באמצעות החברה 70% מכלל כמות המטענים שתטיס אגרקסקו לאירופה בעונת החורף ובעונת הקיץ. כמו כן, נקבעו מנגנונים משלימים להתחשבנות בהתייחס להיקף ייבוא המטענים מאירופה אל מול הגידול בהיקף הייצוא.
על פי הבנות בין החברה לבין אגרקסקו, הוארכה ההתקשרות לשנה נוספת החל מיום 30 בנובמבר, 2006. כמו כן, סוכם באותן הבנות עם אגרקסקו, כי נפח הקיבולת שיועמד לרשות אגרקסקו במטוסיה של הקבוצה לאירופה יוקטן.
לאור המשך המגמה של החרפת התחרות בענף ומדיניות הקבוצה לאופטימיזציה של רשת הנתיבים שלה, הקבוצה צופה ירידה בנתח השוק שלה בשנת 2007.

המידע בדבר הצפי לשינוי בהיקף נתח השוק של הקבוצה הנו מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח - 1968. מידע זה נסמך, בין היתר, על הערכות של החברה לאור היקפי הפעילות הנוכחיים של הקבוצה ומידת התחרות בשווקים. לפיכך, השינוי בפועל בהיקף נתח השוק של הקבוצה עשוי להיות שונה באופן מהותי מזה שנחזה כאמור, כתוצאה ממספר רב של גורמים, לרבות מספר מטוסי המטען אשר יעמדו לרשותה של הקבוצה, מידת פתיחת השוק לתחרות נוספת, מידת התמודדות החברה עם התחרות וגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 9.18 להלן. לפרטים בדבר התחרות ראו סעיף 8.7 להלן.

8.3 פילוח הכנסות ורווחיות שירותים

א) להלן נתונים אודות התפלגות הכנסות החברה (במאוחד) בפילוח לקבוצות יעדים מרכזיות בתחום ההובלה באמצעות מטוסי מטען[39]:

[39] ההכנסות כוללות הכנסות מטיסות במסגרת חופש חמישי ושישי; הפילוח ליעדים נעשה לפי היעד הסופי.

קבוצת יעדים	הכנסות באלפי דולר			שיעור מכלל הכנסות הקבוצה (ב-%)		
	2006	2005	2004	2006	2005	2004
צפון אמריקה	63,139	46,319	56,582	3.8%	2.9%	4.1%
אירופה	64,422	60,048	61,805	3.9%	3.7%	4.5%
מזרח רחוק ומרכז אסיה	114,169	110,072	97,969	6.9%	6.8%	7.1%
ללא ייחוס גיאוגרפי	839	863	1,361	0.1%	0.1%	0.1%
סך הכל	242,569	217,302	217,717	14.6%	13.4%	15.7%

בשנת 2006 חל גידול של כ- 12% בהכנסות הקבוצה מתחום הפעילות לעומת ההכנסות בשנת 2005, כאשר שיעור הגידול בתנועת המטענים בנתב"ג במהלך שנת 2006 עמד על כ- 4% לעומת שנת 2005.

ב) להלן סכום הרווח הגולמי ושיעור הרווח הגולמי הנובעים ממגזר ההובלה באמצעות מטוסי מטען בשנים 2006, 2005 ו- 2004:

	2006	2005	2004
סכום הרווח הגולמי (באלפי דולר)	24,655	17,299	24,601
שיעור הרווח הגולמי (באחוזים)	10%	8%	11%

8.4 שירותים חדשים

הקבוצה בוחנת, מעת לעת, אפשרות לקיים טיסות ליעדים חדשים ותגבור תדירות יעדים קיימים, בהתאם לדרישות השוק. בחודש ספטמבר 2006 פתחה החברה מוקד שירות מטענים, במסגרת מוקד השירות הטלפוני המאוחד של החברה. לפרטים ראו סעיף 8.1.5 לעיל.

8.5 לקוחות, שיווק והפצה

עיקר מכירות הקבוצה בתחום ההובלה באמצעות מטוסי מטען מבוצעות באמצעות סוכני מטען (בשנת 2006 כ– 89%). יתר המכירות מבוצעות ישירות ללקוחות הסופיים.

החל מתחילת שנת 2006, החלה הקבוצה להפעיל תוכנית עמלות מכר חדשה לסוכני המטען בישראל. התוכנית מבוססת על סולם עמלות מכר אחיד לכל הסוכנים המתגמל על בסיס כמות המטען, מחיר ההובלה הממוצע וסוג הנתיב לגביו מבוצעת המכירה.

לחברה אין לקוחות שהכנסות הקבוצה מהם מהווה 10% או יותר מסך הכנסות הקבוצה. להערכת הקבוצה, יש לה תלות בלקוח אחד שהינו סוכן ועוסק בהקבצת מטענים (איחוד-קונסולידציה) אשר המכירות לו מהוות מרכיב משמעותי מתחום הפעילות.

בחודש נובמבר 2006, נמסר לחברה כי בעל עניין בחברה המכהן כדירקטור רכש בעלות בסוכן מטענים אשר לחברה קשרים עסקיים עימו. כתוצאה ממידע זה, גיבשה החברה מנגנון עבודה הכולל קריטריונים קבועים לעניין אופן ההתקשרות עם סוכן מטענים זה, אשר אושר על ידי ועדת הביקורת והדירקטוריון של החברה.

בנוסף, החברה הישראלית להקבצה (קונסולידציה) של מטענים (ACI או אק"י) ש- 50% ממניותיה מוחזקות על ידי אל על (ללא זכות לקבלת דיבידנד) עוסקת בהקבצה של מטעני אויר בנתב"ג והעברתם לחו"ל, בעיקר באמצעות אל על. אק"י, כמו גם חברות אחרות הפועלות בתחום זה, מקבצת מטענים של שוגרים בודדים למטען אחד ובתור שוגר מוסרת אותו למשלוח לאל על. על ידי פעולה זו נחסך הטיפול במספר רב של שוגרים ונשגרים, דבר המביא להוזלת דמי התובלה האוירית של משלוחים בקונסולידציה.

8.6 צבר הזמנות

ככלל, הטסת המטענים באמצעות מטוסי המטען נעשית בסמוך לביצוע הזמנת השירות. על כן, אין לקבוצה בשנת 2006 צבר הזמנות בהיקף מהותי.

8.7 תחרות

8.7.1 תנאי התחרות בתחום הפעילות

א. תחום ההובלה באמצעות מטוסי מטען מתאפיין בתחרות חריפה בין חברות תעופה המספקות שירותי הובלה בין אותם יעדים או יעדים חלופיים. חברות התעופה מתחרות בתחומים שונים, שהעיקריים שבהם הינם: מחיר ההובלה, לוח הזמנים של הטיסות ותדירות הטיסות.

ב. בשנים האחרונות נוטה רשות התעופה האזרחית לאשר בקשות של חברות תעופה סדירות זרות להגדלת תדירויות הטיסות שלהן לישראל.

הגידול המשמעותי בקיבולת ההטסה של חברות התעופה הזרות הסדירות החל מהרבעון השני של שנת 2006, כפי שפורט לעיל בהתייחס לתחום פעילות מטוסי הנוסעים, הוביל גם לגידול משמעותי בקיבולת הטסת המטענים בבטן מטוסי הנוסעים של חברות התעופה הזרות הסדירות אל ישראל וממנה. עיקר הגידול ניכר בקווים הטראנס-אטלנטיים, במיוחד עקב התחלת פעילותה של חברת דלתא. נוכח המפורט לעיל, קיימת החרפה משמעותית של התחרות בענף גם בנוגע לתחום פעילות מטוסי המטען.

בנוסף, בשיחות תעופה בין ישראל לירדן שהתקיימו בחודש נובמבר 2005, אישרה רשות התעופה האזרחית לחברת רויאל ג'ורדניאן ביצוע טיסות מטען ללא המגבלות שהוטלו בעבר (הותרה הובלת מטען בחופש שישי מישראל). במסגרת סבב שיחות נוסף בין ישראל לירדן, אשר התקיים במהלך חודש דצמבר 2006, הוחלט על הגדלת מכסת טיסות המטען של חברת רויאל ג'ורדניאן משתיים לשלוש טיסות בשבוע. להערכת הקבוצה, פעילות הובלת המטענים על ידי חברת רויאל ג'ורדניאן

הביאה לקיטון בהיקף המטענים שהקבוצה הובילה לאירופה ולמזרח הרחוק.

ג. עד לשנת 1999 היתה החברה המוביל הנקוב היחיד של מדינת ישראל למרבית היעדים מהם מופעלות טיסות סדירות של מטוסי מטען לנמל התעופה בן גוריון וממנו. בשנים האחרונות נכנסו לתחום הפעילות בישראל חברות זרות נוספות המפעילות מטוסי מטען. החל משנת 1999 ניתן לקא"ל רשיון להפעלה מסחרית מלא ובמשך הזמן היא מונתה כמוביל נקוב למספר יעדים. קא"ל מפעילה שני מטוסי מטען מדגם 200 - 747 שבבעלותה וכמו-כן חוכרת לפי הצורך מטוסים נוספים. נכון למועד הדוח, קא"ל פועלת בטיסות ליעדים שונים בארה"ב ואירופה. הענקת רשיון להפעלה מסחרית מלא לקא"ל גרמה בעבר לצמצום בפעילות המטען של הקבוצה. בעבר, ביקשה קא"ל לקבל מינוי כמוביל נקוב ליעדים נוספים בהם אל על היא המוביל הנקוב היחיד, ואשר על פי הסכמי התעופה הנוכחיים לא ניתן למנות בהם יותר ממוביל נקוב אחד. בחודש ינואר 2007 ביקשה קא"ל לקבל מינוי כמוביל נקוב למטענים בקו תל אביב – מוסקבה, נתיב שגם בו אל על היא המוביל הנקוב היחיד. עד למועד פרסום דוח זה לא מונתה קא"ל כמוביל נקוב ליעדים נוספים כלשהם. החברה אינה יכולה להעריך האם הבקשות או חלק מהן יאושרו בעתיד (תוך תיקון ההסכמים הבינלאומיים). אם יאושרו הבקשות או חלק מהן עלול הדבר להשפיע לרעה על תוצאות החברה.

בנוסף לאמור יצוין כי בשנת 2002 מונתה חברת ארקיע כמוביל נקוב לאוזבקיסטן, במקום החברה אשר הפעילה עד לאותו מועד טיסות מטען ליעד זה. בשנת 2006, לאחר פניה של החברה לרשות התעופה האזרחית, מונתה החברה מחדש כמוביל הנקוב לאוזבקיסטן.

המידע בדבר השלכות אפשריות במקרה של אישור בקשות של קא"ל, אם וככל שיאושרו, ובמקרה של מינוי חברות תעופה ישראליות אחרות כמוביל נקוב ליעדים כלשהם, הנו מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח - 1968. המידע נסמך במלואו על הערכות החברה נכון למועד דוח זה. לפיכך, ההשלכות בפועל עשויות להיות שונות באופן מהותי מזה שנחזה כאמור, כתוצאה ממספר רב של גורמים, לרבות שינוי בהיקף הפעילות בתחום, יכולתה של קא"ל או חברת תעופה ישראלית אחרת לבצע טיסות ביעדים בהם תקבל (אם תקבל) מינוי כמוביל נקוב ומידת התחרות עם מתחרים אחרים.

ד. הקבוצה מתחרה בהובלת מטען במטוסי מטען לישראל וממנה עם כשבע חברות תעופה המפעילות מטוסי מטען בטיסות לנתב"ג וממנו. בחודש אוקטובר 2004 החלה חברת DHL להפעיל מטוס מטען בטיסה יומית בנתיב תל אביב-ברגמו-בריסל. פעילות זו פגעה בסך המטענים שהטיסה הקבוצה לאירופה. החל מחודש דצמבר 2006, החלה חברת התעופה הקוריאנית לבצע טיסות מטען סדירות (אחת לשבוע) למזרח אסיה. בנוסף, רשות התעופה האזרחית אישרה את בקשתה של חברת התעופה הקוריאנית לבצע שתי טיסות שבועיות לסיאול, כאשר בשלב זה האישור הנו לתקופה שבין חודש מרץ 2007 ועד לחודש אוקטובר 2007. לפעילות זו עלולה להיות השפעה על היקף המטענים המוטסים על ידי הקבוצה למזרח הרחוק, וזאת בין השאר אם תקבל חברה זו היתר להפעלת טיסות בתדירות גבוהה יותר. המידע בדבר השלכות אפשריות של פעילות חברת התעופה הקוריאנית על היקף פעילות הובלת המטענים של החברה למזרח הרחוק, הנו מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק

ניירות ערך, התשכ"ח - 1968. המידע נסמך במלואו על הערכות החברה נכון למועד דוח זה. לפיכך, ההשלכות בפועל עשויות להיות שונות באופן מהותי מזה שנחזה כאמור, כתוצאה ממספר רב של גורמים, לרבות שינוי בהיקף הפעילות בתחום, יכולתה של החברה הקוריאנית לבצע טיסות ביעדים אלה ומידת התחרות עם מתחרים אחרים.

ה. הקבוצה מתחרה עם רוב חברות התעופה הסדירות המפעילות מטוסי נוסעים ומובילות מטען בגחונם[40]. על פי נתוני רשות התעופה האזרחית, כ– 35% מההובלה האוירית של מטען לישראל וממנה, בשנת 2006, בוצעה בגחון מטוסי הנוסעים (בעיקר מטוסים רחבי גוף) בטיסות סדירות, בעוד יתר המטען (כ- 65%) מוטס לישראל או ממנה במטוסי מטען. להערכת הקבוצה, חלקה של הקבוצה בהובלת מטען בשנים 2006, 2005 ו- 2004 נאמד בכ- 43.1%, כ- 44.7% ובכ- 47.8% בהתאמה מכלל המטענים המובלים באויר לישראל וממנה (לרבות מטענים שהובלו בגחון מטוסי נוסעים. לא כולל חופש שישי וכולל את פעילות הדואר).

ו. בשנים האחרונות התגברה מגמת פעילות הקבוצה באמצעות שימוש בחופש חמישי, זאת במקביל לירידה בפעילות החופש השישי של הקבוצה. בכוונת הקבוצה לפעול להרחבת השימוש בחופש החמישי ליעדים נוספים, זאת בכפוף לקבלת אישורים מתאימים. המידע בדבר הכוונה לפעול להרחבת השימוש בחופש החמישי ליעדים נוספים של הקבוצה, הנו מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח - 1968. המידע נסמך במלואו על כוונות והערכות החברה נכון למועד דוח זה. לפיכך, ההשלכות בפועל עשויות להיות שונות באופן מהותי מזה שנחזה כאמור, כתוצאה ממספר רב של גורמים, לרבות קבלת אישורים מתאימים מגורמים רגולטוריים ויכולתה של החברה לעשות שימוש בחופש חמישי כאמור.

8.7.2 מתחרים משמעותיים בתחום ההובלה באמצעות מטוסי מטען

למיטב ידיעת הקבוצה, המתחרה המשמעותית של הקבוצה, מבחינת נתח שוק, בתחום ההובלה באמצעות מטוסי מטען הינה חברת קא"ל.

8.7.3 שיטות עיקריות להתמודדות עם התחרות

הקבוצה פועלת במספר מישורים לשם הגדלת רווחיותה, תוך שימור והגדלת נתח השוק שלה וכן הגדלת היקף המטענים שהיא מובילה, וביניהם:

א. התאמת לוח הזמנים, ככל שניתן, לעונתיות התנועה ושמירה על יציבות לוח הזמנים.

ב. הגברת תדירות הטיסות ליעדים מבוקשים והגדלת מספר יעדי הטיסות באמצעות שיתופי פעולה עם חברות אחרות.

ג. הצעת מחיר תחרותי.

---

[40] בשנים האחרונות מתגברת מגמה של הובלת מטען בגחון מטוסי נוסעים. מגמה זו מתבטאת, בין היתר, במעבר למטוסי נוסעים בעלי קיבולת נשיאת מטען גדולה יותר.

ד. הגברת תדירות טיסות המטען של החברה בין שתי מדינות זרות (לדוגמה בין לוקסמבורג לשנגחאי).

בין הגורמים החיוביים המשפיעים או עשויים להשפיע על מעמדה התחרותי של הקבוצה ניתן למנות את הגורמים הבאים: מותג חזק בשוק המקומי; רמה גבוהה של שירות; רמה גבוהה של בטיחות; יציבות לוח זמנים ודיוק מבצעי.

בין הגורמים השליליים המשפיעים או עשויים להשפיע על מעמדה התחרותי של הקבוצה ניתן למנות את הגורמים הבאים: אפשרות מתן הסמכה כמוביל נקוב בישראל למתחרים נוספים או ליעדים נוספים; שינויים רגולטוריים המגבילים אפשרות לעריכת הסכמים עם חברות תעופה אחרות; כניסת מתחרים זרים חדשים; הגדלת קיבולת ההטסה של חברות זרות (לרבות בחופש חמישי ושישי); הרעה במצב הכלכלי, הבטחוני והפוליטי בישראל.

המידע בדבר הגורמים העשויים להשפיע על מעמדה התחרותי של הקבוצה, הינו מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח – 1968. מידע זה נסמך, בין היתר, על הערכות החברה. הגורמים העשויים להשפיע על מעמדה התחרותי של הקבוצה ומידת השפעתם בפועל, עשויים להיות שונים באופן מהותי מאלה שנחזו, כתוצאה ממספר רב של גורמים, לרבות שינוי במצב הכלכלי, הבטחוני והפוליטי בעולם, שינויים רגולטוריים מידת פתיחת השוק לתחרות נוספת, מידת התמודדות החברה עם התחרות וגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 9.18 להלן.

8.8 עונתיות

תחום הפעילות מאופיין בתנודתיות עונתית גבוהה עקב משקלו היחסי הגבוה של היצוא החקלאי מסך היצוא באמצעות מטוסי מטען.

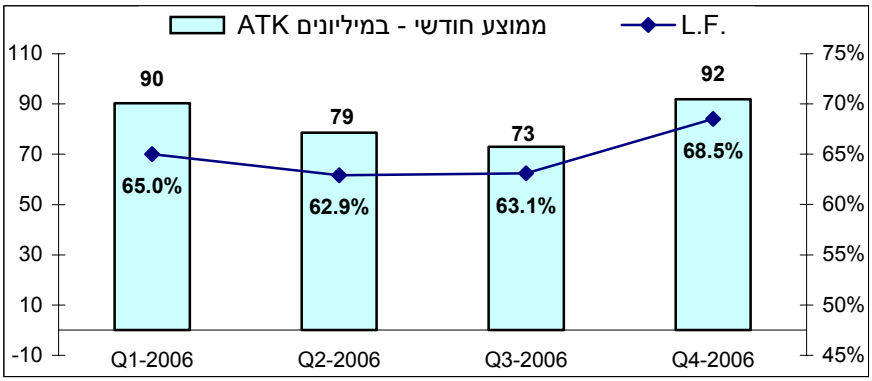
להלן מובאים נתונים על התפלגות הכנסות הקבוצה ממטוסי מטען לפי רבעונים:

שנה	הרבעון (באלפי דולר)			
	ינואר-מרס	אפריל-יוני	יולי-ספטמבר	אוקטובר-דצמבר
2006	63,027	55,322	53,010	71,210
% מתחום הפעילות	26.0%	22.8%	21.9%	29.3%
2005	57,131	56,673	40,232	63,266
% מתחום הפעילות	26.3%	26.1%	18.5%	29.1%
2004	60,087	46,579	44,732	66,319
% מתחום הפעילות	27.6%	21.4%	20.5%	30.5%

8.9 כושר יצור

מדדי התפוקה המקובלים בהובלת המטען התעופתי באמצעות מטוסי מטען הם שיעור התפוסה (load factor) [41] ו-טון-ק"מ זמין (ATK)[42]. בשיא הביקושים (בשנת 2006 - חודש נובמבר) כושר הייצור של הקבוצה מגיע קרוב למלוא פוטנציאל התפוקה. בחודש נובמבר 2006 עמד ה-ATK של הקבוצה על כ-102,738 אלפי טון ק"מ זמין (כולל המטוס היסיב של החברה- לפרטים ראה סעיף 8.10 להלן) ושיעור התפוסה עמד על כ- 66.7%. יודגש, כי אינדיקטור שיעור התפוסה מחושב אך ורק בהתאם למשקל המטען ואינו מתחשב בנפח המטען.

להלן גרף המתאר את שיעור התפוסה הממוצע ומדד הטון-ק"מ זמין של הקבוצה הממוצע לרבעון בשנת 2006:



8.10 צי מטוסים

א) נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, החברה עושה שימוש ב-3 מטוסי מטען וכן במטוס אחד יסיב מדגם 747-200C (הניתן להסבה בין מטען ובין נוסעים). צי מטוסי המטען של הקבוצה יוצר כולו על ידי חברת בואינג.

יצוין כי עד לחודש אפריל 2006 עשתה החברה שימוש במטוס יסיב נוסף מדגם 747-200C. הפעלתו של מטוס זה הופסקה בחודש אפריל 2006, ובחודש יולי 2006 נחתם חוזה למכירתו. בגין מכירה זו רשמה הקבוצה רווח הון בסך של כ- 5.9 מיליון דולר.

---

[41] מחושב על ידי טון-ק"מ מוטס (RTK – המשקל בטונות של מטען בתשלום כפול מרחק הטיסה) כאחוז מטון-ק"מ זמין (ATK – הקיבולת הזמינה להובלה של מטען כפול המרחק המוטס).

[42] הקיבולת הזמינה להובלה של מטען כפול המרחק המוטס (Available Ton Kilometer).

ב) הטבלה הבאה מפרטת את צי מטוסי המטען שבבעלות הקבוצה, נכון ליום 31 בדצמבר 2006:

סוג המטוס	סה"כ	גיל ממוצע (בשנים)	כושר נשיאה מירבי
747-200F	2	26.4	127 טון
747-200SF	1	25.9	110 טון
747-200C[43]	1	27.2	109 טון
סה"כ	4	26.5	-

יצוין כי עקב משא ומתן שמתנהל למכירת המטוס היסיב מדגם 747-200C, פנתה החברה בחודש אפריל 2006 לרשות החברות הממשלתיות בבקשה לקבל את אישורו של מחזיק מניית המדינה המיוחדת למכירת מטוס המטען הרביעי והקטנת מספר מטוסי המטען של החברה לשלושה. בחודש אוקטובר 2006 התקבלה הסכמת מחזיק מניית המדינה המיוחדת למכירת המטוס הנוסף, בכפוף למספר תנאים, כאשר תוקף ההסכמה הוכפף לכך שהעברת הבעלות במטוס תושלם עד ליום 31 בדצמבר 2006. מאחר ולא ניתן היה להשלים את המשא ומתן למכירת המטוס והעברת הבעלות בו עד למועד שנקבע בהסכמת מחזיק מניית המדינה המיוחדת, פנתה החברה בחודש נובמבר 2006 לרשות החברות הממשלתיות בבקשה לקבל הארכת תוקף של ההסכמה הנ"ל. בחודש ינואר 2007 התקבל אישורו של מחזיק מניית המדינה המיוחדת למכירה כאמור, כאשר תוקף ההסכמה הוכפף לכך שהעברת הבעלות במטוס תושלם עד ליום 30 ביוני 2007. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, טרם נחתם הסכם למכירת המטוס כאמור.

ג) בנוסף, החברה חוכרת לפי הצורך מטוסי מטען ב"חכירה רטובה" (חכירת מטוס על צוותו).

ד) במהלך השנים הקרובות עלולה החברה להידרש להחליף את צי המטוסים מדגם 747-200, וזאת מכמה טעמים: שיקולי כדאיות כלכלית בהפעלת הצי לנוכח גילם המתקדם של המטוסים ובעיית עמידה במגבלות רעש המנועים המרבי המותר בשדות תעופה שונים ברחבי העולם (לפרטים בדבר מגבלות הרעש ראו סעיף 9.10.3 להלן).

ה) בשנים האחרונות מסתמנת מגמה בשוק העולמי של חברות תעופה הבוחנות הסבת מטוסי נוסעים למטוסי מטען, וזאת בעיקר מטעמים כלכליים. גם הקבוצה בוחנת אפשרויות הסבה של מטוסי ה-747-400 ממטוסי נוסעים למטוסי מטען (הסבת מטוסי 747-400 שבבעלות החברה לתצורת מטען או רכישת מטוסי 747-400 והסבתם).

---

[43] מטוס הניתן להסבה בין מטוס מטען למטוס נוסעים. החל מתום עונת הקיץ בשנת 2005 הופסקה הפעלתם של שני המטוסים היסיבים, שהיו באותה עת בבעלות החברה, כמטוסי נוסעים בטיסות סדירות. במהלך שנת 2006 מכרה החברה מטוס אחד מבין השניים.

8.11 חומרי גלם וספקים

חומר הגלם העיקרי של החברה הוא דלק. לפרטים נוספים ראו סעיף 9.5.1 להלן. בתחום מטוסי המטען מפעילה הקבוצה בתחנותיה השונות בעולם ספקים העוסקים בפריקה והעמסה של המטוס, באחסון המטען במחסנים ובהובלה יבשתית של המטען מהלקוח לנמל התעופה ולהיפך. שיעור ההוצאה בגין התקשרויות עם ספקים אלה עמד בשנת 2006 על כ-12% מהוצאות תחום הפעילות. בשנת 2006 אין לקבוצה תלות בספק יחיד.

9. פרטים לגבי שני תחומי הפעילות

9.1 רכוש קבוע ומיתקנים

9.1.1 מקרקעין:

א. בבעלות הקבוצה שטח של כ-1560 מ"ר בבית אל על שבתל אביב, המשמש כמשרדי סניף ישראל של החברה. בשנת 2006, הועברו חלק ממשרדי סניף ישראל לנתב"ג לצורך חיסכון בעלויות. הקבוצה שוקלת אפשרויות שונות לגבי יעוד השטח שנתפנה. בנוסף, בבעלות הקבוצה משרדים בספרד (מדריד) ובארגנטינה (בואנוס-איירס) בשטח כולל של כ- 269 מ"ר.

ב. להלן פירוט נכסי מקרקעין מהותיים שהקבוצה שוכרת בישראל:

הנכס	הצדדים להסכם	התמורה	תקופת החוזה ואופציה להארכה
מתחם אל על בנתב"ג בשטח של כ- 290 אלף מ"ר	הסכם הרשאה בין רשות שדות התעופה (המרשה) לבין אל על (בר הרשות)	ראו סעיף (ה) להלן	תוקף החוזה עד 31 בדצמבר 2010. כמו כן קיימת אופציה להארכה לתקופה נוספת של 25 שנה.
שטחים בטרמינל 3 בנתב"ג	ראו סעיף (ו) להלן	ראו סעיף (ו) להלן	ראו סעיף (ו) להלן
שטחים בנתב"ג עבור פעילות החברה בתחום הטסת המטענים, הכוללים שטח בבניין ממן ושטח בבניין אשדוד (לשעבר בניין אגרקסקו) בשטח כולל של כ- 536 מ"ר.	הסכמים בין אל על לבין ממן מסופי מטען וניטול בע"מ ואשדוד בונדד בע"מ	דמי שימוש שנתיים בסך של 202 אלפי דולר	בניין ממ"ן עד 31 בדצמבר 2006 (כיום מצוי בשיפוץ). בניין אשדוד עד 31 בדצמבר 2007.

ג. הקבוצה שוכרת שטחים במקומות שונים בארץ לשימוש כמשרדים, חנויות ומחסנים בשטח כולל של כ-1,135 מ"ר בעבורם משלמת הקבוצה דמי שכירות של כ-200 אלפי דולר בשנה.

ד. הקבוצה שוכרת נכסי מקרקעין שונים ברחבי העולם, ביעדים המרכזיים אליהם היא טסה, המשמשים אותה לקיום פעילותה השוטפת, ועיקרם משרדים בערים ותחנות בנמלי התעופה. סך ההוצאות בעבור דמי שכירות בחו"ל בשנת 2006 הסתכמו בסך של כ-5,910 אלפי דולר. הנכסים העיקריים הם בניו יורק (כ-3,400 מ"ר בדמי שכירות של כ-1,170 אלפי דולר בשנה), בלונדון (כ-2,860 מ"ר בדמי שכירות של כ-1,300 אלפי דולר בשנה) ובצרפת (כ-1,350 מ"ר בדמי שכירות של כ- 641 אלפי דולר בשנה).

ה. זכויות שימוש בקרקע בנמל התעופה בן גוריון (נתב"ג)

נמל התעופה בן - גוריון (נתב"ג) משמש כנמל האם וכבסיס המבצעים המרכזי של הקבוצה. בנתב"ג

ממוקמים המשרד הראשי של הקבוצה, מוסכי המטוסים (הנגרים), רחבות חניה למטוסים, בתי מלאכה, מחסנים ושאר משרדי הקבוצה ומתקניה. רוב המשרדים, מוסכי המטוסים ושאר המבנים שבשימוש בנתב"ג נבנו על ידי הקבוצה על קרקע, שהקבוצה הינה ברת-רשות לגביה לזמן ארוך.

מכוח הסכם עם רשות שדות התעופה (רש"ת) מיוני 1992, כפי שתוקן בחודש פברואר 1995, יש לחברה זכות שימוש (הרשאה) בקרקע בשטח של 290 דונם בנתב"ג, וזאת עד ליום 31 בדצמבר 2010. תקופה זו ניתנת להארכה לתקופה נוספת של עד 25 שנה סך הכל, על פי תנאי החוזה או בתנאים אחרים כפי שיוסכם עם רש"ת. מימוש האופציה יחייב, כפי הנראה, תשלום מס רכישה.

על פי ההסכם הנ"ל, מרשה רש"ת לחברה להשתמש בנכס ובדרכי הגישה אליו וכן מאפשרת לחברה להפעיל בנכס ו/או באמצעותו שירותי חברת תעופה. על פי ההסכם, לרש"ת זכות לדרוש מהחברה לפנות שטח ו/או מבנה שיידרש לה לתפעול נמל התעופה, בטיחותו, פיתוחו או בטחונו.

בשנת 2005, שילמה החברה תמורת זכות השימוש הנ"ל דמי הרשאה בסך של 960 אלפי דולר והחל משנת 2006 ואילך דמי ההרשאה יוגדלו ב-7.4% מדי שנה עד לתום תקופת החוזה, ובלבד שהתשלום השנתי המקסימלי לא יעלה על 4 מליון דולר. בהתאם לתיקון ההסכם מיום 19 באוקטובר 2004 בנוסף לתשלום בעבור הקרקע, החברה תשלם לרש"ת דמי שימוש שנתיים בעבור מבנים ומתקנים מסוימים, אשר לגביהם הסתיימה תקופת הפחת. התשלום יהיה בשיעור שיעלה באופן הדרגתי (בהתאם ובכפוף לכמות וסוג המבנים שיסיימו את תקופת הפחת בכל שנה), החל מסכום של כ- 900 אלף דולר בשנת 2006 ועד לסכום של כ- 4,000 אלפי דולר בשנת 2025.

ו. טרמינל 3 (נתב"ג 2000)

במסגרת פרויקט "נתב"ג 2000", הקימה רש"ת בנתב"ג, מסוף נוסעים חדש (טרמינל 3), רחבות חניה למטוסים ושטחי תמך לתפעול השירותים הנדרשים לפעילות במקום. הפעלת טרמינל 3 החלה בחודש נובמבר 2004. רש"ת סגרה את טרמינל 1 (הטרמינל בו נעשה שימוש עד לפתיחת טרמינל 3) לפעילות בינלאומית.

רוב מתקני החברה היו ממוקמים בסמוך לטרמינל 1: משרדים, עמדות חניה למטוסים, הנגרים, מחסנים ובתי מלאכה שונים, בשטח של כ- 75,000 מ"ר. לאור העברת הפעילות לטרמינל 3, חלק מפעילות הקבוצה עבר לטרמינל 3 ולשטחים חדשים בסמוך לו. ההעתקה גרמה לשינוי מהותי במתכונת התפעול של הקבוצה ולפיצול פעילותה על פני שטחים נרחבים. המעבר לטרמינל החדש הגדיל את עלות התפעול השוטפת של החברה, בין היתר, בשל הסכמים חדשים עם רש"ת, הסעת מטוסים, שינוע עובדים והסעתם, בסכום המוערך בכ- 6 מיליון דולר בשנה. ביום 11 בדצמבר 2006, נחתם ההסכם למתן הרשאה להפעלת טרקלין הנוסעים (כ- 1,400 מ"ר), אשר החברה מפעילה מאז חודש נובמבר 2004. ההסכם הינו בתוקף למשך 6 שנים החל מיום 2 בנובמבר 2004 בתמורה כוללת של עד 1,750 אלפי דולר בשנה, בתוספת אופציה לקבוצה להארכה בעוד 3 שנים. כמו כן, נחתמו הסכמים למתן הרשאה בשטחים האחרים, לתקופה של כ- 10 שנים החל מיום 2 בנובמבר

2004, בתמורה לדמי שכירות בגובה כ- 1,770 אלפי דולר בשנה[44]

במסגרת הפעלת טרמינל 3, הקבוצה שוקלת להקים בשלבים מרכז לתחזוקת מטוסים בסמוך לטרמינל 3. בחודש אפריל 2000 נחתם הסכם עקרונות בין החברה לרש"ת בדבר חכירת שטח של כ- 20 דונם להקמת מרכז תחזוקה, האנגר ומבני עזר בסמוך לטרמינל 3. דירקטוריון רש"ת אישר את ההתקשרות, אך ההתקשרות כפופה לחתימת הסכם מפורט בין הצדדים, ואישור ההסכם על-ידי דירקטוריון החברה.

9.1.2 אביזרים, חלפים ומנועים להחלפה

החברה מחזיקה במחסניה אבזרים, חלפים ומנועים להחלפה, שעלותם המופחתת נכון ליום 31 בדצמבר 2006 הינה כ- 122 מליוני דולר. בשנים האחרונות החלה החברה לרכוש שירותי תמיכה לוגיסטית חיצונית על ידי ספקים ייעודיים בחו"ל כהשלמה לחלקי חילוף הנרכשים על ידי החברה.
לפרטים נוספים בדבר רכוש קבוע ראו באור 9 לדוחות הכספיים.

9.2 **ביטוח**

הכיסוי הביטוחי של החברה מתייחס בעיקרו לשני היבטים: ביטוח רכוש החברה לסוגיו וביטוח אחריות חוקית לנזק לגוף ולרכוש.
ביטוח חבויות חברת תעופה (Airline liability) של אל על מוגבל לתקרה של 1,500 מיליון דולר לכל מקרה (occurrence). בעקבות הפיגועים בארה"ב בספטמבר 2001 הפוליסה נותנת מענה לנזקי גוף של נוסעים הנובעים מפעולות טרור ומלחמה בגבולות הנ"ל בעוד שנזקי צד ג' מבוטחים באותה פוליסה עד לגובה של 150 מיליון דולר. לפיכך, רכשה החברה כיסוי ביטוחי נוסף של 850 מיליון דולר, מעל לרובד הביטוחי הראשון, כך שסך הכיסוי הביטוחי לנזקי צד ג' מפעולות טרור ומלחמה עומד על כ- 1,000 מיליון דולר.
להערכת החברה הכיסויים הנ"ל יש בהם כדי לתת כיסוי ביטוחי נאות לפעילותה.
הביטוח של גוף המטוסים שבבעלות או שרות החברה, מפני כל הסיכונים (Hull All Risk Insurance) , וכן ביטוח מפני אבדן או נזק של מטוסים שהחברה הסכימה להיות אחראית לביטוח שלהם, הינו על בסיס "ערך מוסכם" של כל מטוס ומטוס, וכולל רמות של כיסוי עצמי המקובלות בענף התעופה.
הביטוח של גוף המטוסים נגד סיכוני מלחמה וסיכונים דומים מכסה, בין היתר, פעולות מלחמה, מעשי איבה, מלחמת אזרחים, שביתות, מהומות, נזק שנגרם בזדון, חטיפה והחרמה.

יצוין כי לבקשת חברת כנפיים החברה התקשרה עמה בהסכם, על פיו נעשתה פניה משותפת למבטחים של החברה והוספו לפוליסות הביטוח של החברה שלושה נספחי ביטוח לכיסוי פעילויות הקשורות לכנפיים:

---

[44] כולל תשלומים בגין תקשורת.

- נספח "רובד מותנה" ל- 11 מטוסים בבעלות קבוצת כנפיים המוחכרים לחברות תעופה שונות. הביטוח נועד להבטיח את זכויות חברת כנפיים למקרה בו החוכרים או מבטחיהם יפרו את התחייבויותיהם הביטוחיות.
- נספח "סיכוני קרקע" ל- 3 מטוסים בבעלות קבוצת כנפיים ביחס לביטוח בגין פגיעות למטוסים על הקרקע בלבד. לחברה נמסר כי מטוסים אלה נמכרו על ידי קבוצת כנפיים בשלהי שנת 2006 ולפיכך בוטל הכיסוי הביטוחי בגינם.
- נספח חבות צד ג' בגין פעילות תחזוקה שניתנת על ידי "כנפי תחזוקה" (תאגיד מקבוצת כנפיים) למטוסי חיל האויר.

תוספת הפרמיה בגין שלושת נספחים אלה עמדה על הסך של כ- 70,000 דולר לשנה, ועל פי ההסכם בין החברה לכנפיים נושאת כנפיים במלוא תוספת הפרמיה הנ"ל וכן משלמת לחברה 15% מתוספת הפרמיה. כמו כן, כנפיים התחייבה כי במקרה של אירוע בקשר עם אחד מהנספחים האמורים היא תישא בתוספת לפרמיות שאל על תדרש לשלם, אם וככל שתדרש לכך.

בנוסף, מבוטחת החברה בביטוחים שונים, אשר להערכת החברה יש בהם כדי לתת חיסוי ביטוחי מתאים לסיכונים העיקריים להם חשופים החברה ועובדיה. המדובר בפוליסות לביטוח חבות מעבידים, ביטוח מבנים מפני אש, רעידות אדמה וכדומה, ביטוח תאונות אישיות לעובדי החברה ועוד. הפוליסות מתחדשות מדי שנה בשנה.

דירקטורים ונושאי המשרה בקבוצה מבוטחים בביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה במסגרת הכיסוי הביטוחי שנערך על ידי כנפיים ובהתאם להסכם עם כנפיים (לפרטים ראו סעיף 9.12 להלן).

העלות הכוללת לחברה בגין פרמיות ביטוח בשנת 2006 היתה כ- 11.8 מיליון דולר.

9.3 נכסים לא מוחשיים

לקבוצה בעלות בסימן המסחר: "אל על" המהווה מותג העוגן של הקבוצה. תוקפו של רישום סימן מסחר בישראל הינו לתקופות מוגבלות הקבועות בחוק, וניתן לחדשו בתום כל תקופה. להערכת הקבוצה, אורך החיים הכלכלי של סימן המסחר "אל על" הינו רב שנים, לנוכח היותו חלק משם החברה, שנות השימוש הרבות בסימן זה ומעמדו הדומיננטי בשוק. לפרטים בדבר הרישיונות וזכויות הטיס שניתנו לקבוצה – ראו סעיף 9.11 להלן ובאור 10(ג) לדוחות הכספיים.

לפרטים בדבר זכויות השימוש של החברה בציוד בטחוני ראו סעיף 10(ב) לדוחות הכספיים.

9.4 הון אנושי

9.4.1 המבנה הארגוני

קביעת המדיניות הכללית לחברה והפיקוח על פעילות המנכ"ל הינם בסמכות דירקטוריון החברה. הניהול השוטף של עניני החברה מופקד בידי מנכ"ל החברה, הנעזר לצורך מילוי תפקידו בצוות הנהלה,

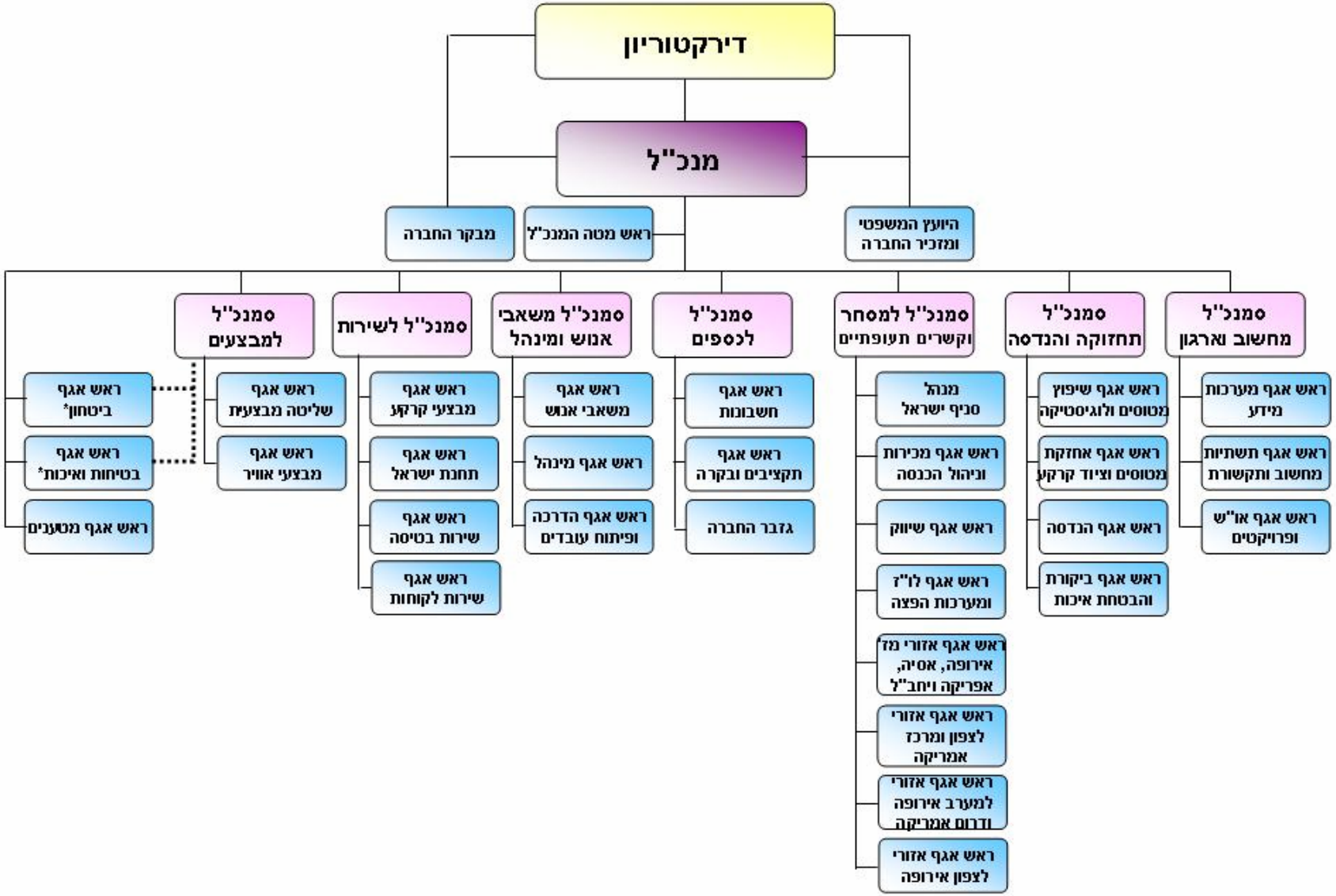
המשמש כמטה הראשי של החברה, ומורכב מסמנכ"ל לכספים, סמנכ"ל לתחזוקה והנדסה, סמנכ"ל למסחר וקשרים תעופתיים, סמנכ"ל למשאבי אנוש ומינהל, סמנכ"ל לשירות, סמנכ"ל מבצעים, סמנכ"ל מחשוב וארגון, היועץ המשפטי ומזכיר החברה ומבקר החברה.

במהלך שנת 2006 ועד למועד סמוך לאישור דוח זה חלו השינויים המפורטים להלן במטה החברה:

- בחודש ינואר 2006 נפתח אגף בטיחות ואיכות, הכפוף מנהלית למנכ"ל ומקצועית לסמנכ"ל מבצעים.
- בחודש מרץ 2006 נפתח אגף תחנת ישראל, שהוכפף לסמנכ"ל שירות;
- בחודש יולי 2006 נוצר אגף הדרכה ופיתוח עובדים, שהוכפף לסמנכ"ל משאבי אנוש ומינהל, וכן נוצר תפקיד ראש מטה המנהל הכללי, שהוכפף למנכ"ל;
- בחודש נובמבר 2006 החליטה החברה על צמצום תקנים למשרות בכירות. במסגרת החלטת החברה כאמור בוצעו השינויים כמפורט להלן:

  - בחודש נובמבר 2006 בוטל תפקיד ראש אגף אזורי אפריקה, אסיה והים התיכון ותחומי אחריותו חולקו בין ראשי האגפים האזוריים האחרים;
  - בחודש נובמבר 2006 בוטל תפקיד מנהל מכירות סניף ישראל, שהיה בכפיפות למנהל סניף ישראל (דרג ראש אגף);
  - בחודש דצמבר 2006 שונה תארו של נציג החברה בממלכה המאוחדת ואירלנד ל"ראש אגף אזורי לצפון אירופה". כמו כן, שונה תארו של ראש אגף יחסים בינלאומיים, הכפוף לסמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים, ל"ראש אגף מזרח אירופה, אסיה, אפריקה ויחסים בינלאומיים".
  - בחודש דצמבר 2006 שלושת ראשי האגפים האזוריים (רא"ג אזורי לצפון ומרכז אמריקה, רא"ג אזורי למערב אירופה ודרום אמריקה, ורא"ג אזורי לצפון אירופה) שהיו כפופים קודם לכן ישירות למנכ"ל - הוכפפו לסמנכ"ל למסחר וקשרים תעופתיים;
  - בחודש דצמבר 2006 בוטל תפקיד סמנכ"ל מכירות עולמי, וסמכויותיו הועברו לסמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים.
  - בחודש ינואר 2007 בוטל תפקיד ראש אגף תכנון וכלכלה (שהיה בכפיפות לסמנכ"ל כספים);
  - בחודש ינואר 2007 הומר אגף תכנון מסחרי ובקרה שיווקית לתת אגף (בכפיפות לסמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים);
  - בחודש מרץ 2007 נוסף תקן ראש אגף דסק עסקי שהינו כפוף למנהל סניף ישראל.

להלן תרשים המתאר את המבנה הארגוני של הקבוצה:



* ראג"ג ביטחון וראג"ג בטיחות ואיכות כפופים למנכ"ל ומתואמים ע"י סמנכ"ל למבצעים

9.4.2 העובדים המועסקים

בתאריך 31 בדצמבר 2006 הועסקו בחברה 3,561 עובדים קבועים מתוכם 402 עובדים (כולל 34 מוצבים ישראליים) בנציגויות החברה בחו"ל. בנוסף, העסיקה החברה בשנת 2006 בממוצע שנתי כ-2,500 עובדים זמניים, מהם 164 בחו"ל[45]. העונתיות החריפה בענף, מחייבת לווסת את כוח-האדם, דבר הנעשה, בהתאם לביקושים, באמצעות מספר משתנה של עובדים זמניים. במסגרת מערך הבטחון של הקבוצה פועלים גם עובדים המועסקים באמצעות המדינה והחברה משלמת מחצית משכרם (בהתאם לחלוקת הוצאות הבטחון בין החברה למדינה – לפרטים ראו סעיף 9.11.12 להלן).

להלן התפלגות עובדי החברה הקבועים בארץ ובחו"ל לפי תחומי עיסוק ליום 31 בדצמבר 2006 ו- 31 בדצמבר 2005:

תפקיד	31 בדצמבר 2006	31 בדצמבר 2005
עובדים בכירים	42	42
שיווק ומכירות	457	551
טייסים ומהנדסי טיס	524	506
דיילים	297	315
מבצעי קרקע, בטחון, שליטה, מבצעים ושירות	561	490
תחזוקה, שיפוץ, הנדסה וביקורת	1,065	1082
שירותי עזר	615	594
סה"כ עובדים קבועים[46]	3,561	3,580

9.4.3 תלות מהותית בעובד מסוים

לחברה אין תלות מהותית בעובד מסוים.

9.4.4 השקעה באימונים והדרכה

מרכז ההדרכה של החברה הוסמך כ"מכון הסמכה" לפי תקנות הטיס (מכון בדק, מכון הסמכה ואחזקה

[45] התפלגות העובדים הזמניים לפי תחומי עיסוק היתה: דיילי אויר (1,015), מבצעי קרקע ושרות (630), תחזוקה והנדסה (297), שיווק ומכירות (95), חו"ל (164), השאר (297) בתפקידים אחרים.

[46] כולל עובדים קבועים בדור א' ובדור ב' (דור המשך).

עצמית), תשל"ט – 1979. המרכז מכשיר עובדים ומקיים השתלמויות לרוב המקצועות הנדרשים על ידי הקבוצה: טייסים, מהנדסי טיס, טכנאי מטוסים, דיילים, קציני תנועה, דיילי קרקע, עובדי הזמנות וכרטוס, מנהלי שיווק ומכירות, ניהול בדרג התיכון וכד'. בנוסף, עורכת החברה קורסים והשתלמויות לסוכני נסיעות וסוכני מטען בישראל ובחו"ל.

פרט לפעילות במסגרת מרכז ההדרכה, החברה מסייעת לעובדים לרכוש השכלה טכנולוגית והשכלה גבוהה. כמו-כן, שולחת החברה עובדים להשתלמויות וקורסים מקצועיים וניהוליים בחו"ל ובארץ וכן ללימודים לתואר אקדמי.

בשנת 2006 השקיעה החברה כ- 10 מיליון דולר באימונים ובהדרכת עובדים[47].

9.4.5 תוכניות תגמול לעובדים

א. לפרטים בדבר זכותם של עובדים ושל תאגיד העובדים לרכוש מניות מהמדינה - ראו סעיף 3.3 לעיל.

ב. עובדים מקומיים שהועסקו בחו"ל על ידי הקבוצה ואשר ביום פרסום התשקיף (מאי 2003) מלאו שישה חודשים לפחות לעבודתם, היו זכאים למענק מהמדינה, במקום המניות שהוענקו לעובדי הקבוצה המועסקים בישראל. בחודש דצמבר 2005 העבירה המדינה לחברה סך של כ- 2.4 מליון ₪, לצורך תשלום המענק הנ"ל, והחברה העבירה את התשלום לעובדים הזכאים, בניכוי המס החל לכל עובד מקומי בחו"ל.

ג. ביום 26 בפברואר 2006, החליט דירקטוריון החברה על אימוץ תוכנית אופציות 2006 לעובדים ונושאי משרה של החברה (בסעיף זה: "**התכנית**"). באותו מועד אישר דירקטוריון החברה כי כמות האופציות אשר תשמש כמאגר להקצאה תחת התוכנית תעמוד על 17,092,129 אופציות הניתנות למימוש לעד 17,092,129 מניות רגילות בנות 1 ש"ח ע"נ כ"א של החברה, בכפוף להתאמות. הדירקטוריון רשאי להוסיף על כמות אופציות זו, מעת לעת. כמו כן, אישר דירקטוריון החברה הקצאה של 17,092,129 אופציות לא סחירות לכ-50 ניצעים, מתוכם כ- 10 נושאי משרה בכירה בחברה וכ-40 מנהלים אחרים בחברה. הקצאת האופציות לנושאי המשרה בחברה אושרה גם על ידי ועדת הביקורת של החברה ביום 26 בפברואר 2006. הקצאת האופציות תוארה במיתאר שפרסמה החברה ביום 27 בפברואר 2006, ואשר תוקן ביום 15 במרץ 2006.

הקצאת האופציות היתה כפופה לאישור האסיפה הכללית של החברה להגדלת ההון הרשום של החברה. אישור זה התקבל ביום 23 במרץ 2006 ובאותו יום בוצעה ההקצאה.

האופציות כאמור לא נרשמו למסחר בבורסה, אולם המניות שינבעו עקב מימוש האופציות נרשמו למסחר בבורסה.

האופציות הוקצו במסגרת מסלול רווחי הון עם נאמן בהתאם לסעיף 102 לפקודת מס הכנסה.

האופציות יבשילו ותהיינה ניתנות למימוש בחלקים שווים לאורך תקופה של 4 שנים החל מיום 1

---

[47] עלות זו כוללת את תקציב ההדרכה הישיר, תשלומי אימון בסימולאטורים כולל הוצאות נלוות וכן את שכר העובדים במהלך ימי ההדרכה שלהם.

בינואר 2007 (בכל שנה יבשילו רבע מהאופציות), ובתנאי שהניצע יהיה מועסק על ידי החברה, או יספק שירותים לחברה במועד ההבשלה. התכנית מאפשרת גם האצת ההבשלה במקרים מסוימים. אלא אם פקעו קודם לכן על פי הוראות תוכנית זו, כל האופציות שהוענקו אך לא מומשו, יפקעו ויבוטלו בתום 3 שנים מהמועד בו בשלה כל אופציה.

מחיר המימוש התיאורטי של אופציה אחת למניה אחת, יעמוד על 297.33 אגורות (85% מהשער הממוצע ל- 30 ימי המסחר שקדמו למועד ההקצאה). מחיר המימוש הינו מחיר תיאורטי שאינו משולם על ידי העובד. במקרה של מימוש אופציה יהיה זכאי העובד למניות במספר השווה להפרש בין מחיר מניית המימוש (שער הסגירה בבורסה לניירות ערך בתל-אביב של מניה רגילה של החברה בסוף יום המסחר בו נמסרה לחברה הודעת המימוש) לבין מחיר המימוש התיאורטי, מוכפל במספר האופציות שלגביהן נמסרה הודעת מימוש, ומחולק במחיר מניית המימוש.

בעת המימוש, תהפוך החברה בדוחות הכספיים שלה את גובה הערך הנקוב של מניות המימוש שהקצתה מ"קרנות הון" ל"פרמיה" ול"הון מניות", בהתאם לסעיף 304 לחוק החברות, התשנ"ט – 1999. במידה שהדבר לא יהיה אפשרי, יקבע מנהל התכנית הוראות להקצאה ללא תמורה של מניות המימוש לניצעים, באופן שלא יפגע בהטבה לניצעים.

מחיר המימוש התיאורטי כפוף להתאמות מקובלות במקרה של חלוקת דיבידנד ושינויים בהרכב הון החברה. לעניין ההשלכות החשבונאיות של התכנית הנ"ל ראו באור 19(ח)(1) לדוחות הכספיים.

ביום 23 במאי 2006 החליט דירקטוריון החברה על הוספת 3,000,000 אופציות למאגר האופציות להקצאה בהתאם לתכנית אופציות 2006. כמו כן, מינה דירקטוריון החברה את ועדת משאבי אנוש ומינויים של דירקטוריון החברה כמנהל תכנית אופציות 2006 והסמיך את הועדה להקצות אופציות למנהלים בחברה בהתאם לאמות המידה שקבע הדירקטוריון. בנוסף, אישר הדירקטוריון פרסום מתאר, שפורסם ביום 29 במאי 2006. בהמשך לכך, ביום 27 בדצמבר 2006, החליטה ועדת משאבי אנוש ומינויים של דירקטוריון החברה להקצות אופציות למנהלים בחברה. הקצאת האופציות בוצעה על ידי החברה ביום 31 בדצמבר 2006. מחיר המימוש התיאורטי של אופציה אחת מבין אלה שהוקצו במועד זה למניה אחת, עומד על 188.94 אגורות (85% מהשער הממוצע ל- 30 ימי המסחר שקדמו למועד ההקצאה). לעניין ההשלכות החשבונאיות של התכנית הנ"ל, ראו באור 19(ח)(2) לדוחות הכספיים.

נכון ליום 31 בדצמבר 2006, סה"כ האופציות שהוקצו עפ"י תכנית אופציות 2006, בניכוי האופציות שהוחזרו למאגר מכל סיבה שהיא, עומד על 17,809,236 אופציות.

ד. ביום 20 במאי 2004 חתמה החברה על הסכם עקרונות (הסכם קיבוצי מיוחד) עם ההסתדרות ונציגות העובדים, בין היתר, בדבר קיצור שהייה בצפון אמריקה והפעלת בסיס אנשי צוות אויר בטורונטו ופיצוי עובדים בגין התייעלות. התגמול לפי ההסכם שולם לפי מדרגות המותנות ברווחיות שהושגה בשנת 2004. בחודש יולי 2006 נחתם הסכם חדש בין הצדדים כמפורט בסעיף 9.4.7(ח) להלן.

ה. בהתאם להחלטת הדירקטוריון מחודש מרץ 2006 חולק בונוס לתגמול עובדים ומנהלים בחברה, בגין התוצאות העסקיות של שנת 2005, בעלות כוללת של כשמונה מליון דולר, אשר נכללה בדוחות הכספיים לשנת 2005.

9.4.6 תחולת חוק יסודות התקציב

בהיותה בעבר חברה ממשלתית וכיום חברה מעורבת - על החברה חלות מספר הוראות בחוק יסודות התקציב, התשמ"ה – 1985. בהתאם להוראות סעיף 29 לחוק יסודות התקציב, החברה לא היתה יכולה להסכים לשינויים בשכר, בתנאי פרישה או בגמלאות, או על הטבות כספיות אחרות הקשורות לעבודה, ולא להנהיג שינויים או הטבות כאמור, אלא בהתאם למה שהוסכם או הונהג לגבי כלל עובדי המדינה או באישורו של שר האוצר. בקשת החברה לפטור מסעיף 29 לחוק יסודות התקציב, אושרה על-ידי שר האוצר וביום 17 במרץ 2005 אושרה על ידי ועדת הכספים של הכנסת.

9.4.7 הסכמים קיבוציים מיוחדים

בנוסף לחקיקת העבודה ולצווי הרחבה, תנאי העבודה של עובדי החברה המועסקים בישראל, למעט העובדים הבכירים ועובדים אחרים המועסקים בהסכמים אישיים, מוסדרים בהסכמים קיבוציים מיוחדים הנחתמים מפעם לפעם בין החברה לבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה (לעיל ולהלן - "ההסתדרות") וכן בנהלים המפורסמים מזמן לזמן על ידי ההנהלה. להלן תיאור תמציתי של ההסכמים הקיבוציים העיקריים, החלים על החברה ועובדיה:

א) הסכם קיבוצי מיוחד לעובדי החברה הקבועים ("הסכם דור א'" או "ההסכם הקיבוצי")

על כל עובדי החברה הקבועים בארץ, לרבות צוותי האוויר, חל הסכם קיבוצי מיוחד. ההסכם לא חל על עובדים בכירים (נושאי משרה בכירה ואחרים) להם הסכמי עבודה אישיים וכן על עובדים זמניים להם הסכם קיבוצי מיוחד.

ההסכם מסדיר את כל תנאי העבודה של העובדים הקבועים, וקובע, בין היתר, סדרי עבודה, זכויות וחובות בסיסיות, תמריצי פריון[48], מינויים והצבות לחו"ל, מכרזים פנימיים, ביטוחים, הסדרים פנסיוניים, סדרי פיטורים, טיפול בעבירות משמעת, זכויות לכרטיסי טיסה בחינם ובהנחה וכן מנגנון לפתרון חילוקי דעות.

ההסכם אוסר קיום שביתות ועיצומים, אלא אם השביתה הוכרזה על ידי ההסתדרות בכפוף לחוק יישוב סכסוכי עבודה, התשי"ז – 1957, ובכפוף לחוקת ההסתדרות, כולל הצבעה חשאית של כלל העובדים.

על פי ההסכם כל עובדי החברה הקבועים מדורגים בדירוג שכר מפעלי, שאין לו כל זיקה לדירוגים הארציים. קיימים מספר דירוגים: דירוג לעובדי קרקע, דירוג לאנשי צוות אויר (אצ"א) "וותיקים"; דירוג נפרד בשכר נמוך יותר לאצ"א "חדשים"; דירוג לאנשי צוות דיילי אויר (אצד"א) "וותיקים" ודירוג נפרד בשכר נמוך יותר לאצד"א "חדשים".

ההסכם תוקן מעת לעת וביום 20 במאי 2004 הוארך תוקף ההסכם עד ליום 31 בדצמבר 2005, ועד לחודש ספטמבר 2006, במקביל לקיום משא ומתן בנוגע לתנאי הסכם זה, המשיך ההסכם לחול לאור העובדה שלא נחתם הסכם חדש ו/או בוטל ההסכם הקיים.

ביום 5 בספטמבר 2006 חתמו החברה, הסתדרות העובדים הכללית החדשה-האגף לאיגוד מקצועי ונציגות העובדים על הסכם קיבוצי מיוחד המאריך את תוקפו של ההסכם הקיבוצי המיוחד לעובדי החברה הקבועים ("הסכם דור א'") עד ליום 31 בדצמבר 2007. ביום 5 באוקטובר 2006 התקבל אישור דירקטוריון החברה להסכם זה. במקביל, התקבלה בנציגות העובדים החלטה, לאור מצבה הכלכלי של החברה כפי שהשתקף בדוחות שפרסמה החברה, להיכנס למשא ומתן לצורך מציאת פתרונות משותפים ומוסכמים להתייעלות בחברה, ובחודש אוקטובר 2006 הוחל בפועל בקיום משא ומתן כאמור. בין הנושאים העיקריים הנדונים במסגרת זו: צמצומים בכוח אדם (עובדים זמניים וקבועים), צמצום הוצאות בתחומי השכר והנלוות לרבות באמצעות הגדלת שיעור ההשתתפות של העובדים בשירותים הניתנים להם, איחוד פונקציות על פי צרכי החברה ושינויים שונים בפעילות עובדי הקרקע וצוותי האויר שיתרמו לגמישות התפעולית ולהפחתת ההוצאות. יודגש כי נכון למועד הסמוך לאישור דוח זה אין כל הערכה מבוססת ו/או ודאות לגבי ההסכמות שיושגו בסופו של המשא ומתן לגבי כל אחד מהנושאים שפורטו לעיל ו/או נושאים אחרים שעשויים לעלות במהלך המשא ומתן.

במסגרת המו"מ על תוכנית ההתייעלות, נחתמו ביום 7 בדצמבר 2006 שני הסכמים קיבוציים מיוחדים המאריכים את תוקף הזמניות של עובדים אשר היו צריכים להיכנס למסלול "עובד קבוע" בתאריך 31 בדצמבר 2006. תקופת הארכת הזמניות של עובדים אלה, תהיה עד ליום 31 בדצמבר 2007 עבור עובדים אלו.

ב) הסכם קיבוצי מיוחד בדבר העסקת עובדים זמניים ("הסכם הזמניים")

תנאי ההעסקה של העובדים הזמניים מוסדרים בהסכם קיבוצי מיוחד, שהוארך ביום 20 במאי 2004 עד ליום 31 בדצמבר 2008. ההסכם קובע את משך ההעסקה המרבי של עובדים זמניים, בהתאם לסוג העבודה והמחלקה בה מועסק העובד. ההסכם מסדיר את כל תנאי העבודה של העובדים הזמניים, לרבות שכר, גמולים, הפרשות לפנסיה מקיפה, ביטוח דמי-מחלה, זכאות לכרטיסי טיסה וכיו"ב.

ג) הסכם קיבוצי מיוחד בדבר דור המשך "קבוע"

ההסכם נחתם ביום 20 במאי 2004 לגבי מקצועות מנהליים מסחריים ומבצעיים, כולל תפקידי פיקוח וניהול, דיילי אוויר ואקדמאים במקצועות מינהליים. הסכם זה מסדיר את תנאי העבודה של עובדים, שהינם שונים מאלו החלים על עובדי דור א' תוך חסכון בעלויות בעתיד והשגת גמישות ניהולית, לרבות פיטורי עובדים בשל אי התאמה מקצועית או תפקודית. תוקף הסכם זה עד ליום 31 בדצמבר 2008.

ד) הסכם קיבוצי מיוחד (עובדי קרקע – "דור ביניים קבוע")

---

[48] ראו באור 15(ב)(14) לדוחות הכספיים.

ההסכם נחתם ביום 20 במאי 2004, הוא מתייחס לעובדים שהחלו עבודתם לפני 1 בינואר 1999 ונועד להחיל עליהם תנאים שונים מאלה הקבועים בהסכם לעובדי דור א' ומאלה הקבועים לעובדי דור ההמשך.

ה) **הסכם קיבוצי מיוחד (אצד"א – "דור ביניים קבוע")**

ההסכם נחתם ביום 20 במאי 2004, הוא מתייחס לדיילים (אצד"א) שהחלו עבודתם לפני 1 בספטמבר 1996 ואצד"א שהחלו עבודתם בין התאריכים 1 בינואר 1996 עד 31 בדצמבר 1997 ונועד להחיל עליהם תנאים שונים מאלה הקבועים לעובדים בהסכם דור א' ומאלה הקבועים לעובדי דור ההמשך.

ו) **הסכם קיבוצי מיוחד (בטחונות)**

ההסכם נחתם ביום 20 במאי 2004, הוא מחייב את החברה לפעול לאיזון בין כלל העובדים שהעסקתם מוסדרת עפ"י הסכמים קיבוציים מיוחדים (דור א', דור ביניים, דור המשך), למניעת העדפת מגזר אחד על פני משנהו ולגבי מתן תוספות שכר בעתיד למגזרים שונים. ההסכם קובע, בין היתר, שמספר העובדים הקבועים במקצועות מסוימים לא יפחת במועדים שונים מזה שנקבע בהסכם.

ז) **הסכם עידוד הצמיחה במשק**

מכח היותה חברה ממשלתית בעבר וחברה מעורבת כיום, חלה על עובדי החברה (לרבות העובדים הבכירים) הפחתת שכר מדורגת ודחיית מועד תשלומי דמי הבראה, וזאת כהוראת שעה לתקופה שמיום 1 ביולי 2003 ועד ליום 30 ביוני 2005. בהתאם לאישורים שהתקבלו בחודש פברואר 2005 הופסק ניכוי עידוד הצמיחה משכר עובדי החברה החל ממשכורת חודש פברואר 2005. לפרטים ראו סעיף 9.11.2(יג) להלן.

ח) **הסכמים קיבוציים מיוחדים בנוגע לאצ"א ואצד"א (קיצור שהייה)**

בחודש יולי 2006 נחתמו בין החברה לבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה-האגף לאיגוד מקצועי ונציגות העובדים מספר הסכמים קיבוציים מיוחדים בנוגע לאצ"א ואצד"א, לצורך שיפור הגמישות התפעולית של החברה על ידי הסרת מגבלות קיימות לביצוע טיסות ישירות ללא חניית ביניים וקיצור שהיית צוותים בצפון אמריקה.

9.4.8 הסדרים פנסיוניים

הסכם הפנסיה

החל מספטמבר 1992 זכויותיהם הסוציאליות של חלק מעובדי החברה מוסדרות במסגרת הסכם פנסיה. על פי הסכם זה, עובד המצטרף לפנסיה מקיפה, חייב לבטח בפנסיה חלק משכרו ואת היתרה הוא יכול להפנות לביטוח מנהלים או לקופת התגמולים של עובדי החברה. לאחר חתימת ההסכם, עובדים חדשים חייבים להיות מבוטחים בפנסיה מקיפה.

בהסכם נקבע, כי תשלומי החברה לקרן הפנסיה ולקרן מאושרת (ביטוח מנהלים או קופת תגמולים) בגין עובד שיצטרף לפנסיה, 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. עד לתאריך הצטרפות העובד לפנסיה העובד זכאי לקבל פיצויי פיטורים לפי משכורתו האחרונה.

בשנת 2005 נערכו תיקונים בתקנות מס הכנסה (כללים לאישור וניהול קופות גמל), המשנים את כללי ההפקדה והמשיכה של הכספים בתוכניות לביטוח פנסיוני, בין היתר בנוגע להקטנה של תקרת הסכום אותו ניתן לבטח בביטוח הוני. בחודש יוני 2005 חתמו החברה, הסתדרות העובדים הכללית החדשה-האגף לאיגוד מקצועי והנציגות המשותפת לעובדי אל על, על הסכם קיבוצי מיוחד המאפשר את התאמת ההפרשות לכללים החדשים, על פי בחירת העובדים.

הסכם ביטוח מנהלים

הסכם בין החברה לבין הפניקס הישראלי חברה לביטוח בע"מ, שנכנס לתוקף ביום 1 בדצמבר 1990 והוארך עד לתום תקופת תוקפן של הפוליסות לביטוח מנהלים שהונפקו לעובדים מכוחו.

על פי האמור בהסכם הפנסיה, הפניית חלק מהשכר לביטוח מנהלים מותנית בהצטרפות לפנסיה מקיפה. ביטוח המנהלים יכול לכלול מרכיב חסכון בלבד או מרכיב חסכון וביטוחים(ביטוח כנגד אבדן כושר עבודה ו/או ביטוח למקרה מוות). ההפרשות לביטוח הן בשיעור 1/3% 18 מהשכר המבוטח, מזה 1/3% 8 לפיצויי פיטורין, 5% לתגמולים ע"ח החברה ו- 5% לתגמולים ע"ח העובד.

הגרעון בנושא פיצויי פיטורים וכיסויו

עד לחתימת הסכם הפנסיה לא היה לעובדי החברה המועסקים בישראל, שההסכם הקיבוצי חל עליהם, ביטוח פנסיוני.

על פי הוראות ההסכם הקיבוצי, מאז ינואר 1983, מפקידה החברה (לגבי עובדים שלא הצטרפו לפנסיה) 1/3% 8 משכרם השוטף של העובדים בקופות גמל לפיצויים בבנקים ישראליים. ההפקדה היא על שם החברה.

מאחר שהחברה לא הפקידה כספים בגין פיצויי פיטורים בקופות גמל לפיצויים עד לינואר 1983, ומאז ינואר 1983 שולמו פיצויי פיטורים לעובדים שפרשו מהצבירה בקופות הגמל לפיצויים נוצר חסר משמעותי בקופות הגמל לפיצויים כמפורט בטבלה שלהלן (לעניין זה - ראו באור 15(ב)(4)(ב) לדוחות הכספיים).

בנוסף, בספרי החברה ישנה התחייבות בגין מענק אי-ניצול ימי מחלה. המענק משתלם עפ"י הוראות ההסכם הקיבוצי בעת פרישה מהעבודה בחברה מחמת נכות או גיל או לאחר תקופת שירות ובתנאי שהעובד זכאי לפיצויי פיטורים. ההתחייבות היא בהתאם לזכאות שנצברה לעובדים כמפורט בטבלה שלהלן ובכפוף לתקרה מקסימלית לפידיון ימי מחלה כמפורט בבאור 15(ב)(5) לדוחות הכספיים.

כמו כן, בספרי החברה רשומה התחייבות בגין צבירת ימי חופשה עד שנת 1982, אשר בהתאם להסכם עם העובדים, תשולם בעת פרישת העובדים הזכאים.

להלן פירוט התחייבויות הקבוצה בשל סיום יחסי עובד מעביד, נטו
(נתונים מאוחדים באלפי דולר):

	31 בדצמבר 2006 אלפי דולר	31 בדצמבר 2005 אלפי דולר	31 בדצמבר 2004 אלפי דולר
התחייבויות לפיצויי פיטורים לעובדים	133,743	125,264	134,731
בניכוי - יעודות בקופות פיצויים	(86,752)	(80,243)	(53,661)
התחייבויות בגין מענק בשל אי ניצול ימי מחלה, הפרשה לחופשה לזמן ארוך והטבות לפורשים	35,440	31,570	32,781
התחייבות לתוכנית פרישה בהסכמה, נטו	37,981	45,855	44,684
בניכוי – חלות שוטפת	(837)	(1,920)	(1,918)
סה"כ	119,575	120,526	156,617

בחודש יוני 2003 נחתם הסכם בין המדינה, החברה ונציגות העובדים, בו התחייבו המדינה והחברה לפעול לכיסוי הגרעון שבין ההפרשות הרשומות בספרי החברה בגין פיצויי פיטורין ("עתודה") לבין הכספים שהופקדו בפועל בקופת גמל לפיצויים ("יעודה"), ואשר קשור לזכאות עובדים שהיו מועסקים בחברה ערב כניסתה לניהול כונס הנכסים הרשמי בשנת 1982 והמשיכו להיות מועסקים בחודש יוני 2003 (להלן: "**העובדים הזכאים**"). במועד ההסכם עמד הגרעון לגביו חלה ההתחייבות על סך של 516,240,000 ₪ והוא צמוד למדד ונושא ריבית שנתית של 5.05% החל מיום 1 ביוני 2003.

על פי הסכם זה, העבירו המדינה והחברה לקופת הפיצויים של העובדים הזכאים את התמורה המיידית שקיבלו ממכירת ניירות ערך במסגרת התשקיף שפורסם בחודש מאי 2003 ("ההנפקה הראשונה"), בהפחתת הוצאות (סכום היעודות בקופות הפיצויים כולל את התמורה כאמור).

כמו כן, התחייבו המדינה והחברה להעביר לקופת הפיצויים של העובדים הזכאים, כל סכום שיגייסו עקב מימוש ניירות ערך המירים שהונפקו בהנפקה הראשונה או מכירת ניירות ערך בהנפקות אחרות שיבצעו עד למועד תום תקופת המימוש האחרונה של ניירות ערך שהנפיקה החברה בהנפקה הראשונה (5 ביוני 2007).

במידה שביום 6 ביוני 2007 הסכומים לעיל לא יכסו את מלוא הגרעון – התחייבה המדינה להעביר לקופת הפיצויים של העובדים הזכאים את יתרת הגרעון.

יצוין כי ביום 11 בספטמבר 2005 קיבלה החברה מכתב מרשות החברות הממשלתיות, בו הודיעה רשות החברות הממשלתיות לחברה, על דעת אגף החשב הכללי במשרד האוצר, כי מדינת ישראל לא תתנגד לפרשנות לפיה ההתחייבות האמורה להפקדת התמורות בקופת העובדים הזכאים לא תחול על תמורה שתקבל החברה בגין הנפקה הכוללת רק אג"ח שאינו ניתן להמרה, וזאת בכפוף לכך שנציגות

עובדי אל על, החתומה על ההסכם, תאשר כי אינה מתנגדת לפרשנות הנ"ל. עד כה טרם התקבלה הסכמת נציגות העובדים.

להלן נתונים בדבר הפקדות המדינה והחברה בקופת הפיצויים של העובדים הזכאים בשנים 2004, 2005 ו- 2006 ועד סמוך למועד אישור הדוח (באלפי דולר):

שנה	הפקדות המדינה	הפקדות החברה	סה"כ
מ- 1 בינואר 2007 ועד ליום 11 במרץ 2007	-	189	189
2006	775	296	1,071
2005	25,791	535	26,326
2004	38,396	712	39,108
2003	11,296	4,909	16,205
סה"כ:	76,258	6,452	82,710

9.4.9 תיקוני חקיקה הנוגעים לגיל פרישה ולהסדרי פרישה

במסגרת תיקוני חקיקה שתוקפם מתחילת 2004 וחלים על כלל המדינה (ולא רק על הקבוצה) נקבע, בין היתר, כלהלן:

א. הגיל בו ניתן לחייב עובד ועובדת לפרוש מעבודתם מטעמי גיל הוא 67. עובד זכאי לקבל גמלה בגיל 67 ואילו עובדת רשאית לפרוש מעבודתה כבר בגיל 62 ולקבל גמלה (בכפוף לתנאים שנקבעו בחוק).

ב. עובד ועובדת, אשר יפרשו לאחר גיל 60 אך לפני גיל 67 לעובד או 62 לעובדת, יהיו זכאים לקבל פנסיה מוקטנת.

ג. בנוסף הוגדלו באופן הדרגתי בשנים 2004 – 2006 שיעורי דמי הגמולים שישולמו על ידי המעביד והעובדים לקרנות פנסיה וותיקות גרעוניות.

עובדים שפרשו במסגרת תוכניות פרישה מוקדמת לפני ה-1 בינואר 2004

תיקוני החקיקה לא עסקו בשאלת זכאות עובדים שפרשו בפרישה מוקדמת לפני ה-1 בינואר 2004 (בתקופה בה גיל הפרישה היה 65 לעובד ו-60 לעובדת) לגמלה מקרן הפנסיה בין גיל הפרישה הישן לגיל הפרישה החדש. בהסכם שנחתם בין הממשלה לבין לשכת התאום של הארגונים הכלכליים ביום 5 בינואר 2005 הוסכם, כי הממשלה תממן את העלות הנוספת הכרוכה בהעלאת גיל הפרישה, לעובדים כאמור בכלל המשק.

טייסים להם מלאו 65 שנה

לפי מגבלות רגולטוריות, עובד לא יכול לשמש כטייס בטיסה מסחרית לאחר שמלאו לו 65 שנה. לאור הבעייתיות בהעלאת גיל הפרישה ל-67 בנוגע לקבוצה זו, פנתה החברה למנכ"ל משרד האוצר בבקשה, כי גיל פרישה לטייסים יישאר 65 שנה, אך הפניה לא נענתה בחיוב. החברה פועלת להעסקת טייסים להם מלאו 65 שנה בתפקידי קרקע. לפרטים בדבר הליך משפטי בנושא שכר טייסים אלה ראו סעיף 9.14.10 להלן.

יצוין כי במסגרת ההסכם הנזכר לעיל בדבר פרישה מוקדמת לפני ה- 1 בינואר 2004, ניתן ע"י משרד האוצר תקציב של 600 מליון ש"ח לצורך סיוע בפתרון קשיים כספיים ממשיים הנובעים מהעלאת גיל הפרישה, והוקמה ועדה של לשכת התיאום של הארגונים הכלכליים אשר תדון בשימוש בתקציב האמור.

9.4.10 זכאות לכרטיסי טיסה

על-פי תקנות יאט"א זכאים עובדי החברה עבורם ועבור בני ביתם, כולל עובדים שפרשו, לקבל כרטיסי טיסה שירות-חופשה (בחינם או בהנחה), שרובם המכריע על בסיס מקום פנוי. זכות זו מעוגנת בהסכם העבודה (ולגבי נושאי משרה בכירה - בהסכמי העבודה האישיים שלהם), בהסכמי הפרישה האישיים, בנהלי החברה ובהוראות מקצועיות של אגף משאבי אנוש. מיכסת כרטיסי הטיסה בחינם או בהנחה מוגבלת עפ"י הוראות שבהסכם העבודה, בהסכמים האישיים או בהסכמי הפרישה ובנהלי החברה. החברה כללה בדוחותיה הכספיים ליום 31 בדצמבר 2006, הפרשה בגין העלות הצפויה לחברה בגין ניצול כרטיסי טיסה על ידי עובדים לאחר פרישתם מהחברה. לפרטים בדבר שומת מס הכנסה בנושא כרטיסי טיסה לעובדים ראו באור 17(א)(10)(א) לדוחות הכספיים.

9.4.11 תכניות לפרישה מוקדמת של עובדים בהסכמה

במסגרת מאמצי החברה להתייעלות וחיסכון גיבשה ההנהלה תכניות לפרישה מוקדמת מרצון. בשנים 2006, 2005, 2004 ו- 2003 פרשו במסגרת תוכניות הפרישה 95 עובדים[49], 53 עובדים, 55 עובדים ו- 79 עובדים, בהתאמה. סה"כ בתקופה שבין ינואר 2003 ועד ליום הדוח, פרשו במסגרת תוכניות הפרישה המוקדמות 282 עובדים. לפרטים נוספים ראו באור 15(ב)(13)(ד) לדוחות הכספיים.

לביצוע הסדרי הפרישה נכרתו הסכמים בין העובד לבין החברה, בין העובד לבין מוסדות פיננסיים, ובין החברה והמוסדות הפיננסיים. במסגרת ההסכמים הנ"ל המוסדות הפיננסיים משמשים כגורם משלם המבצע את תשלומי הפנסיה לאותם פורשים. להבטחת התחייבויות החברה לפורשים העמידה המדינה ערבויות לפיהן, בין היתר, החברה תפקיד בכל תקופה (לרוב, לשנה מראש) בידי המוסדות הפיננסיים, או תשעבד לטובתם פיקדון בבנק מסחרי, סכום הזהה לסך הסכומים שעל החברה לשלם כפנסיה לפורשיה בגין השנה הקרובה ומכספים אלה יבוצעו תשלומי החברה לפורשים.

המוסדות הפיננסיים מעריכים, מעת לעת, את העלויות הצפויות עקב תכנית הפרישה, והחברה מעדכנת

[49] 95 עובדים חתמו על הצטרפות לתכנית הפרישה בשנת 2006. נכון למועד הסמוך לאישור דוח זה, רוב החותמים פרשו

את הערכותיה במידת הצורך לפי העלויות בפועל והניסיון שהצטבר בנושא. במסגרת זו, בעקבות קבלת ערבויות המדינה להבטחת התחייבויות החברה לפורשים ולאור שיעור הריבית ארוכת הטווח הצפוי בשוק הבינלאומי והישראלי, ביצעה החברה בשנת 2004 שינוי באומדן שיעור הריבית להיוון של ההתחייבות בשל פרישה מוקדמת של העובדים מ-2% ל-3.8% (שיעור תשואה חסר סיכון של אג"ח ממשלתי).

9.4.12 עובדים מקומיים בנציגויות החברה בחו"ל

מרבית עובדי החברה בחו"ל, למעט עובדים ישראלים המוצבים בחו"ל, מועסקים על פי הסכמי עבודה קיבוציים בין החברה לבין האיגוד המקצועי באותה המדינה, או על פי הסכמי עבודה עם נציגות העובדים, או על פי הסכמים בין ארגון המעבידים (חברות התעופה הזרות) לבין איגוד הגג של עובדי חברות התעופה או על פי הסכמים אחרים. תנאי העבודה של העובדים בשאר המדינות אינם מעוגנים בהסכם קיבוצי, אלא נקבעים על ידי החברה בהתאם למקובל בענף התעופה או בחברות התעופה הלאומיות באותן מדינות. בחלק מהנציגויות מועסקים העובדים על-פי הסכמים אישיים או באמצעות קבלן.

בחלק מהנציגויות קיימת חובת תשלום פיצויי פיטורים על פי הדין או ההסכם, בחלק מהנציגויות קיימת חובת ביטוח פנסיוני או זכות לפנסיה מכח הסכם. החברה מעבירה באופן סדיר את התשלומים לביטוח פנסיוני וכוללת בספריה הפרשה מלאה בגין החבות לתשלום פיצויי פיטורים. ביום 23 בפברואר 2007 הושגה הסכמה עם האיגוד המקצועי בארה"ב לחידוש הסכם העבודה הקיבוצי עבור עובדי החברה בארה"ב וזאת עד ליום 31 בדצמבר 2008 וביום 19 במרץ 2007 התקבל אישור נציגות העובדים בארה"ב להסכם כאמור.

9.4.13 עובדים ישראלים המוצבים בחו"ל

החברה מעסיקה בחו"ל, בין היתר, עובדים קבועים, תושבי ישראל, הנשלחים למלא תפקידי ניהול בחו"ל (להלן "מוצבים"). ביום 31 בדצמבר 2006 היו 34 מוצבים מכלל המועסקים הקבועים (402) בחו"ל.

בדומה לשליחי המדינה בחו"ל, גם משכורתם של המוצבים בעת כהונתם בחו"ל (להלן "משכורת חו"ל") שונה ממשכורתם הישראלית, וזאת בהתחשב ברמת החיים והמיסוי בחו"ל, וכן בעובדה שמשכורתם חייבת במס הכנסה ובמיסוי סוציאלי, הן בחו"ל והן בישראל. משכורת החו"ל, לרבות השתתפות באחזקת רכב, משתלמת לעובד המוצב על בסיס "שכר נטו" (המס, כולל מיסוי סוציאלי והגילום בחו"ל, משולם ע"י החברה).

אם מתחייב מס בישראל על משכורת חו"ל או תשלומים מיוחדים מעל לתקרה הפטורה ממס, נושאת החברה במס הישראלי. בנוסף למשכורת חו"ל, נושאת החברה בשכר הדירה של המוצבים ובהוצאות שכר הלימוד של ילדיהם. תשלומים אלה (עד לתקרה מסוימת) פטורים ממס בישראל, אך חייבים במס על פי דיני המדינות השונות.

בפועל והחלק האחר יפרשו עד לתחילת חודש אפריל 2007.

משכורתו הישראלית של עובד מוצב (משכורת לפי דרגה ומעמד אילו היה מועסק בישראל) משמשת כמשכורת קובעת לצורך ביצוע הפרשות של החברה לפיצויים, לתגמולים (או פנסיה וביטוח מנהלים) ולקרן השתלמות, כאמור במכתב ההצבה.

9.4.14 שרותי ותשלומי רווחה

בנוסף לשכר, מקבלים חלק מעובדי החברה הקבועים גם שירותי רווחה ותשלומי רווחה, הכוללים בין היתר: סבסוד ארוחות לעובדים וגילום המס בקשר לכך, בדיקות רפואיות לעובדים, השתתפות בביטוח רפואי וסיעודי ובביטוח שיניים לעובדים, ביגוד, מדים והשתתפות חלקית בחינוך על תיכוני. חלק מהטבות אלה ניתנות גם לעובדים זמניים.
עובדים יכולים בתנאים מסוימים לקבל ערבויות להלוואות למטרות שונות. ההלוואות הן לתקופה של עד 60 חודש וניתנות על ידי החברה ובנק יהב על פי תנאים שאושרו על ידי משרד האוצר. לפרטים ראו באור 7(א)(3) לדוחות הכספיים.

9.4.15 מגבלות על חכירת מטוסים ב"חכירה רטובה"

על פי מכתב של מנכ"ל החברה מדצמבר 1999 ליו"ר האגף לאיגוד מקצועי של ההסתדרות, החברה תגביל עצמה לחכור בעתיד עד 4 מטוסים מחברות תעופה ישראליות, כך ששעות הטיסה שיבוצעו על ידי חברות התעופה הישראליות עבור החברה לא יעלו על 10% מסך כל שעות הטיסה הכולל של החברה (כולל שעות הטיסה שיבוצעו בחכירה רטובה על ידי חברות תעופה הישראליות ולא כולל מטוסים חכורים מחברות זרות), והן יפעלו בדגמי מטוסים מסוימים בנתיבים מ/אל ישראל ליעדים שטווח הטיסה אליהם מישראל הינו עד 2,400 מייל ימי. החברה תמשיך לתכנן העסקתם של צוותי האוויר שלה בהיקף של 83 שעות טיסה לחודש בממוצע שנתי כפי שנהגה עד כה, ובמקרה של שינוי משמעותי בנסיבות חיצוניות שיגרמו לצורך לשנות מדיניות זו, מנכ"ל החברה יבוא בדברים עם יו"ר האגף לאיגוד מקצועי של ההסתדרות, לפני שיקבל החלטה בנדון.

9.4.16 נושאי משרה ועובדי ההנהלה הבכירה

חברי דירקטוריון החברה אינם עובדי החברה.
שירותי יו"ר הדירקטוריון ניתנים לחברה במסגרת הסכם ניהול בין החברה לבין כנפיים, בעלת השליטה בחברה. גמול הדירקטורים (למעט יו"ר הדירקטוריון והדח"צים) כולל גמול בגין השתתפות בישיבות הדירקטוריון ו/או וועדותיו, וכן זכאות לכרטיסי טיסה בחינם או בהנחה בטיסות אל על, בכפוף לתשלום על ידי הזכאים של מס הכנסה כדין וכל תשלום נוסף המתחייב מנהלי החברה. לפרטים נוספים ראו דוח מיידי של החברה מיום 10 במאי 2005 על תוצאות אסיפה לאישור עסקה עם בעל שליטה.

בנוסף למנכ"ל מועסקים עובדים בכירים נוספים על פי הסכמי עבודה אישיים. עד להפיכת החברה לחברה מעורבת היה נוסח ההסכמים האישיים טעון אישור על ידי רשות החברות הממשלתיות.
שכרם של העובדים הבכירים בהסכם אישי מתעדכן באופן שהמשכורת הכוללת צמודה למדד המחירים לצרכן ומעודכנת מדי שנה בשנה בחודש ינואר, בניכוי תוספות היוקר ששולמו.

החברה נוהגת לאשר לעובדים בכירים, שבהסכם האישי לא הוגדרו כזכאים לפיצויים מוגדלים, תוספת לפיצויי הפיטורים בשיעור של חודש לשנת עבודה ונכללה בגין כך הפרשה בדוחות הכספיים. בנוסף, ראו תיאור תכנית האופציות לעיל בסעיף 9.4.5 ג.

באסיפה מיוחדת של בעלי מניות החברה שנערכה ביום 14 ביולי 2005 התקבלה החלטה על הוספת תקנה 158 א' לתקנון החברה. בתקנה שהוספה נקבע, בין היתר, כי שכרם של נושאי משרה (לא כולל דירקטורים, שאינם עובדי החברה, ולמעט מנכ"ל, בעל שליטה, קרוב של בעל שליטה, ובעל עניין בבעל השליטה), כאשר אין המדובר בעסקה חריגה, יאושר ע"י ועדת משאבי אנוש ומינויים של הדירקטוריון.

להלן פירוט מספר העובדים בקבוצת נושאי המשרה ועובדי ההנהלה הבכירה בקבוצה בשנים 2006 ו-2005 :

	מספר עובדים[50]	
	31 בדצמבר 2006	31 בדצמבר 2005
מנכ"ל	1	1
הנהלה בכירה	9	9
הנהלה מורחבת ועובדים בכירים נוספים[51]	32	32

9.5 חומרי גלם וספקים

9.5.1 דלק

א. חומר הגלם העיקרי המשמש את החברה הינו דלק למטוסים (דס"ל). דלק למטוסים (דס"ל) הוא אחד ממרכיבי ההוצאה העיקריים של החברה, כבכל חברת תעופה. בשנת 2006 היוו הוצאות הדס"ל של החברה כ- 33% מהוצאות ההפעלה של הקבוצה (לעומת כ- 31% בשנת 2005).

ב. מחיר הדס"ל משפיע מהותית על רווחיות החברה. להערכת החברה, ברמת הפעילות ביום הדוח, כל שינוי של 1 סנט במחירו של גלון דס"ל במשך שנה, מגדיל את הוצאות החברה לדלק בכ- 2.6 מליון דולר.

ג. החל משנת 2001 הקבוצה נוקטת בפעולות לגידור חלק מתצרוכת הדס"ל החזויה. ועדה מיוחדת של דירקטוריון החברה לניהול סיכוני שוק קובעת את מדיניות החברה בנושא גידור מחירי הדס"ל, את תקופת הגידור ואת שיעור הגידור מתוך כלל צריכת הדס"ל לאותה תקופה. החברה מבקשת הצעות ממספר מוסדות פיננסיים וחברות דלק, עמם קשורה החברה, על הסדרי מסגרת, מנהלת עימם משא

[50] בהתאם למבנה הארגוני (להבדיל מדרגות שכר).
[51] לא כולל מנכ"ל והנהלה בכירה.

ומתן מסחרי ומבצעת עימם את עסקאות הגידור. ההתחשבנות בין הצדדים מתבצעת אחת לתקופה, כאשר במידה והמחיר הממוצע בתקופה האמורה בשוק גבוה מהמחיר המגודר, מקבלת החברה החזר בגובה ההפרש במחיר במכפלת הכמות לאותה התקופה ואילו כאשר המחיר החודשי הממוצע בשוק נמוך מהמחיר המגודר, משלמת החברה את ההפרש במכפלת הכמות לאותה התקופה. לפרטים בדבר מדיניות הגידור של החברה ראו סעיף 7.2 לדוח הדירקטוריון וכן באור 20(א)(1) לדוחות הכספיים.

ד. מחירו הממוצע של הדלק הסילוני בשוק בשנת 2006 עלה ביחס לשנת 2005 בשיעור של כ-15% לפני פעילות הגידור. השפעתה של עליית מחירים זו על תוצאותיה הכספיות של החברה היא מהותית. פעולות הגידור שננקטו על ידי החברה מיתנו חלק מהשפעת עליית המחירים כאמור. כמו כן, נוקטת החברה בתהליך התאמת מחירי כרטיסי הטיסה על מנת למתן את השפעת העלייה במחירי הדס"ל על התוצאות העסקיות.

ה. הקבוצה רוכשת דלק בישראל ובחו"ל. בישראל רוכשת הקבוצה דלק משני ספקים שנבחרו בהליך של מכרז, כאשר החל מיולי 2004, החברה רוכשת מאחד הספקים (חברת סונול) כ- 65% מרכישות הדלק שלה בישראל.

ו. הקבוצה רוכשת בחו"ל את הדס"ל ממספר ספקים, ביניהם חברות דלק המספקות דס"ל במספר ניכר של שדות תעופה. החוזים בחו"ל הם בדרך כלל לתקופה של שנה אחת. רוב החוזים נחתמים בעקבות ניהול מו"מ מסחרי עם מספר גורמים אליהם פונה החברה לקבלת הצעות מדי שנה בשנה, פרט לאותן תחנות בהן קיים ספק יחיד או תחנות שבהן מצאה החברה כדאיות להתקשר עם הספק שנבחר לתקופה העולה על שנה. נכון למועד הגשת הדוח, לקבוצה הסכמים לרכישת דס"ל בחו"ל בתוקף עד ליום 31 במאי 2007.

ז. החברה בוחנת מעת לעת את הכדאיות שבייבוא דס"ל באופן עצמי מול רכישה מספקים מקומיים, ומבצעת פעולות אלה בהתאם לתנאי השוק.

ח. החברה רכשה בשנת 2006 מספק אחד (חברת סונול) כ- 30% מכלל רכישות כמות הדלק שלה באותה שנה (בישראל ובחו"ל). לחברה שבעה ספקי דלק נוספים אשר מכל אחד מהם רכשה החברה מעל ל-5% מכלל רכישות הדלק שלה באותה שנה. החברה אינה סבורה כי היא תלויה בספק דלק כלשהו.

ט. בשנת 2003 החלה החברה במדיניות של החזקת מלאי דס"ל, אשר נרכש מספקים בארץ. נכון ליום 31 בדצמבר 2006 החזיקה החברה במלאי דס"ל, שנרכש מספקים בארץ ובחו"ל, בסך של כ- 10.5 מיליון דולר.

י. בנוסף לספקי הדלק, מקבלת הקבוצה שירותי תדלוק בישראל מספקים אחרים.

9.5.2 מטוסים

א. כל המטוסים המופעלים על ידי הקבוצה הם מתוצרת חברת "בואינג". לחברה תלות מהותית בבואינג הן בנוגע לחלפים והן בנוגע לתמיכה הנדסית. עם זאת, להערכת החברה הסבירות להפסקת התמיכה ההנדסית, הינה נמוכה.

ב. לפרטים בדבר הסכמים לרכישת מטוסים ראו באור 9 לדוחות הכספיים.

9.6 הון חוזר

9.6.1 לחברה מלאי מוצרי גלם הכולל מלאי של דלק סילוני לתצרוכת, מוצרים פטורים ממכס הנמכרים בטיסותיה וכן מלאי מתכלה (שמיכות, חומרי נקיון וכו') המשמש את הנוסעים בטיסותיה. לפרטים בדבר היקף המלאי ראו באור 6 לדוחות הכספיים. רב המלאי הינו מלאי מתכלה המוחזק לתקופות קצרות.

9.6.2 מדיניות ביטול הזמנות – בדרך כלל, לקוח רשאי לבטל את ההזמנה, ללא תשלום, עד למועד הנפקת הכרטיס ללקוח ("כירטוס"). הלקוח רשאי לבטל כרטיסים מסוימים גם לאחר ה"כירטוס", לעיתים ללא תשלום דמי ביטול ולעיתים בתשלום דמי ביטול. קיימים גם כרטיסים אותם הלקוח אינו רשאי לבטל כלל לאחר ה"כירטוס". באופן כללי, ככל שרמת תעריף הכרטיס גבוהה יותר כך תהא הנטייה לאפשר ביטול הכרטיס ללא דמי ביטול או עם דמי ביטול בסכום נמוך.

9.6.3 מדיניות מתן אחריות לשירותים – אחריות הקבוצה לנזקים (נזקי גוף ונזקי רכוש), שנגרמו במהלך תובלה אוירית בינלאומית נקבעו באמנות בינלאומיות שאומצו בחוק התובלה האוירית, התש"ם – 1980 ובצווים שהוצאו מכוחו. לאחרונה, הפיץ משרד התחבורה תזכיר חוק שנועד לעדכן את החוק הקיים, תוך התאמתו לאמנת מונטריאול משנת 1999. בנוסף, פועלת הקבוצה בהתאם להנחיות יאט"א בנושאים שונים הקשורים לאחריות לנוסעים ולכבודתם. אחריותה של הקבוצה בגין דחיית נוסעים מטיסות בשל רישום יתר, קבועה בתקנות רישוי שירותי תעופה, תשמ"ה-1985. בנוסף ובכל הנוגע לדחיית נוסעים מטיסות, עיכובים בטיסות וביטול טיסות אל וממדינות החברות באיחוד הארופי, חלה על החברה תקנה 261/04 של האיחוד האירופי (ראו סעיף 9.11.2(ה) להלן).

9.6.4 מדיניות אשראי

א. **אשראי ללקוחות**: סוכני נסיעות או מטען המאושרים על ידי יאט"א נהנים מהסדרי תשלום מיוחדים בהתאם להוראות יאט"א (סוכן שלא מאושר על ידי יאט"א חייב בערבות או תשלום במזומן). הקבוצה מעניקה לסוכנים בארץ אשראי לתקופות שנעות בממוצע, בין 28 ל- 45 יום. ככלל, מכירות ישירות של תובלה אווירית ללקוחות נעשות במזומן, פרט למכירות באשראי למשרדי ממשלה וללקוחות מסחריים מסוימים.

ב. **אשראי מספקים**: הקבוצה מקבלת אשראי מספקיה בארץ ובחו"ל לתקופות שנעות בין 30 ל-90 יום, בהתאם לסוג הספק ולהתקשרות עימו.

ג. להלן היקף האשראי הממוצע ותקופות האשראי הממוצעות מלקוחות ומספקי הקבוצה נכון ליום 31 בדצמבר 2006:

	שנת 2006	
	היקף אשראי ממוצע במיליוני דולר	**ממוצע ימי אשראי**
לקוחות	152	33
ספקים	145	50

9.6.5 גרעון בהון החוזר

נכון ליום 31 בדצמבר 2006 לקבוצה גרעון בהון חוזר בסך של כ- 211 מיליון דולר לעומת כ- 107 מיליון דולר לתום השנה קודמת. היחס השוטף של החברה בתום שנת 2006 הוא כ- 64% לעומת כ- 81% בתום השנה הקודמת. לפירוט הגורמים לגידול בגרעון בהון החוזר ראו סעיף 2 לדוח הדירקטוריון.

הגרעון הכולל בהון החוזר, נובע מההתחייבויות השוטפות של הקבוצה אשר כוללות שני מרכיבים מהותיים: הכנסות מראש ממכירת כרטיסי טיסה וכן חלויות שוטפות של הלוואות לזמן ארוך (כולל חלות שוטפת חד פעמית). מרכיבים אלה אשר מאופיינים במחזוריות עסקית שוטפת כלולים כאמור בהתחייבויות השוטפות ומסבירים למעשה את מרבית הגרעון בהון החוזר.

להערכת הקבוצה, הגרעון בהון החוזר הנ"ל אינו יוצר קשיים בתזרים המזומנים השוטף של הקבוצה.

9.7 השקעות

לפרטים בדבר כלל החברות המוחזקות בידי הקבוצה, ראו באור 8 לדוחות הכספיים.

9.7.1 להלן תיאור תמציתי של עסקי החברות הבנות העיקריות:

א) סאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ ("סאן דור")

פעילות השכר של הקבוצה, המתוארת לעיל ולהלן בדוח זה, מבוצעת באמצעות סאן דור (חברה בבעלותה המלאה של אל על). סאן דור פועלת בהחכרת קיבולת מטוסים שלמים לצד ג', או קיבולת של חלקי מטוס למספר שותפים במחירים מוסכמים מראש. לסאן דור רשיון הפעלה מסחרית ורישיון הפעלה מבצעית להובלת נוסעים ומטענים בטיסות שכר מישראל ואליה לתקופה בלתי מוגבלת. ברשיון ההפעלה המסחרי נקבע, בין היתר, כי הטיסות יבוצעו במטוסים שאל על תחכיר לה וכי בסיס האם של סאן דור יהיה נתב"ג. במהלך שנת הדוח, פנתה סאן דור לרשות התעופה האזרחית

בבקשות הרחבת הרשיון להפעלה מבצעית שלה לצורך ביצוע טיסות סדירות לזאגרב, אנטליה ורייקה. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח טרם ניתן אישור כאמור.

הכנסות סאן דור בשנת 2006 היו כ-39,574 אלפי דולר. נכון ליום הדוח, העסיקה סאן דור 23 עובדים.

לפרטים נוספים על סאן דור ראו באור 8 (ב)(4) לדוחות הכספיים.

ב) תמ"מ - תעשיות מזון מטוסים (נתב"ג) בע"מ ("תמ"מ")

תמ"מ (חברה בבעלותה המלאה של אל על) עוסקת בעיקר בייצור ואספקה של ארוחות מוכנות כשרות לחברות תעופה. אל על היא הלקוח העיקרי של תמ"מ. בשנת 2006 היו כ- 92% ממכירותיה לחברת אל על, והשאר לחברות תעופה אחרות וללקוחות אחרים. הכנסות תמ"מ בשנת 2006 היו 18,166 אלפי דולר. נכון ליום הדוח, העסיקה תמ"מ כ- 363 עובדים (לא כולל עובדי חברה קבלנית).

לפרטים נוספים על תמ"מ ראו באור 8(ב)(1) לדוחות הכספיים.

ג) בורנשטיין קייטררס אינק. (ארה"ב) ("בורנשטיין")

עיסוקה העיקרי של בורנשטיין (חברה בבעלותה המלאה של אל על), הרשומה בארה"ב והפועלת בנמל התעופה ע"ש קנדי בניו-יורק, הוא ייצור ואספקה של ארוחות מוכנות לחברות תעופה ולמוסדות אחרים. אל על הינה הלקוח העיקרי של בורנשטיין (בשנת 2006 כ- 76% מהמכירות).

הכנסות בורנשטיין בשנת 2006 היו 10,352 אלפי דולר. נכון ליום הדוח, העסיקה בורנשטיין 102 עובדים.

לפרטים נוספים על בורנשטיין ראו באור 8(ב)(2) לדוחות הכספיים.

ד) סופרסטאר הולידייס לימיטד (אנגליה) ("סופרסטאר")

סופרסטאר (חברת בבעלותה המלאה של אל על), הינה סיטונאית תיירות המשווקת חבילות תיור לסוכני נסיעות ולנוסעים בודדים ומוכרת כרטיסי טיסה במחירים מוזלים על קווי אל על. החברה הפכה בשנים האחרונות לאחד המארגנים (Tour Operators) הגדולים של תיירות לישראל בבריטניה. לחברה פעילות במספר מדינות נוספות.

הכנסות סופרסטאר בשנת 2006 היו 17,679 אלפי דולר[52]. נכון ליום הדוח, העסיקה סופרסטאר 20 עובדים.

לפרטים נוספים על סופרסטאר ראו באור 8(ב)(3) לדוחות הכספיים.

9.7.2 להלן תיאור תמציתי של עסקי החברות המוחזקות העיקריות, שאינן חברות בנות[53]:

א) הקבצת מטענים: אייר קונסולידטורס ישראל בע"מ (אק"י)

עיסוקה העיקרי של אק"י (חברה בבעלות 50% של אל על), הוא הקבצה של מטעני אויר בנתב"ג כדי לאפשר הוזלת משלוחים בדרך האויר. הובלת המשלוחים נעשית באמצעות אל על, במחירים מיוחדים, וכן באמצעות חברות זרות. המניות המוחזקות בידי אל על מקנות לה את הזכות למנות

[52] הסכום באלפי דולרים מחושב מליש"ט לפי שער חליפין ליום 31 בדצמבר 2006.

מחצית ממספר הדירקטורים וכן את הזכות להשתתף ולהצביע באסיפות הכלליות. המניות אינן מקנות לאל על זכות לקבלת רווחים בדרך של חלוקת דיבידנד או טובת הנאה אחרת שתעמוד לחלוקה באק"י, למעט רווחים ודיבידנד מרווחים הנובעים מרווחי הון. בשנת 2006 שילמה החברה לאק"י עמלות בסך של 703 אלפי דולר. הקבוצה בוחנת אפשרות של שינוי בהחזקותיה באק"י.
הכנסות אק"י בשנת 2006 היו 25,088 אלפי דולר. נכון ליום 31 בדצמבר 2006, העסיקה אק"י 22 עובדים.

ב) שיווק טיסות: תור אויר (ישראל) בע"מ ("איירתור" או "תור אויר")

איירתור (חברה בבעלות 50% של אל על) עוסקת כיום בעיקר בשיווק טיסותיה ומבצעיה המיוחדים של אל על לכל היעדים בהם היא טסה. כ- 55% מכלל המכירות של סניף ישראל נעשו בשנת 2006 באמצעות איירתור. מניות איירתור המוחזקות בידי הקבוצה מקנות לה את הזכות להשתתף ולהצביע באסיפות בעלי המניות ולמנות מחצית ממספר הדירקטורים, אך אינן מקנות לקבוצה זכות לקבלת דיבידנד או רווחים, פרט לרווחים הנובעים מהשקעת הון המניות של איירתור.
אל על משלמת לאיירתור עמלה ובנוסף משתתפת במחצית מהוצאות התפעול שלה. חברות תעופה זרות בודדות המשתמשות בשירותי איירתור משלמות אף הן עמלה דומה לזו המשולמת על ידי אל על.
מדיניות איירתור הינה להעביר את חלק הארי של התמריצים שהיא מקבלת לסוכני הנסיעות, בהתאם למחזור המכירות שלהם באיירתור ואת הרווחים לחלק לבעלי מניותיה הרגילות (סוכני הנסיעות) באמצעות דיבידנדים. הכנסות איירתור בשנת 2006 היו 7,619 אלפי דולר. נכון ליום הדוח, העסיקה איירתור 74 עובדים.

ג) תיור ומלונאות: קווי חופשה בע"מ ("קווי חופשה")

קווי חופשה (חברה המוחזקת בכ- 20% על ידי אל על) עוסקת בשיווק ומכירה של שירותי תיירות לרבות כסיטונאי וכמארגן של טיסות שכר מישראל ואליה. השקעתה של אל על בחברה בוצעה מתוך מטרה להגדיל את ערוצי השיווק בתחום טיסות השכר ולהרחיב את אחיזת הקבוצה בשיווק תנועת התיירות. השיווק של קווי חופשה מתבצע באמצעות סוכני נסיעות וכן בהפצת מושבים וחבילות תיור לצרכן הסופי.

ד) מערכת הזמנות: סייבר ישראל טכנולוגיות נסיעות בע"מ ("סייבר ישראל")

סייבר ישראל הינה חברה פרטית, שנתאגדה בישראל כמיזם משותף בין אל על (49%) לבין Sabre Inc. (51%) (להלן "Sabre"). סייבר ישראל מספקת למגזר סוכני הנסיעות בישראל שירותי הזמנות לטיסות חברות התעופה בעולם וכן הזמנות למגוון שירותי תיירות נוספים בעולם (מלונות, הזמנות כלי רכב וכיו"ב). כמו כן, סייבר ישראל מספקת שירותי תמיכה ותחזוקה למערכת "כרמל" אצל הסוכנים.
מערכת "כרמל" משמשת כמערכת הזמנות כרטיסי טיסה, תמחור, כרטוס, ניהול מלאי ושירותי בידוק. למערכת "כרמל" קשורים באופן מקוון (on line) כל משרדי המכר של החברה בארץ ובחו"ל,

---

[53] התיאור בפרק זה הינו למיטב ידיעת החברה, בהתאם לנתונים שנמסרו לה מהחברות המתוארות.

רוב סוכני הנסיעות בישראל, סוכנים כלליים של החברה ומספר סוכנים גדולים בחו"ל. לפרטים נוספים על מערכת כרמל והחלפתה המתוכננת ראו סעיף 7.6.2 לעיל.

הכנסות סייבר ישראל בשנת 2006 היו 8,410 אלפי דולר. נכון למועד הסמוך ליום הדוח, העסיקה סייבר ישראל 39 עובדים.

בין החברה לבין סייבר ישראל קיים הסכם לשיתוף פעולה החל מיום 30.11.2001. החלפת מערכת כרמל עשויה להביא לסיום ההתקשרות בין הצדדים ו/או לשנות את אופן והיקף ההתקשרות בין הצדדים ובכך להביא לקיטון בהכנסות סייבר ישראל מן ההסכם. השלכות נושא זה נבחנות על ידי החברה.

לפרטים נוספים בעניין סייבר ישראל, ראו באור 8(ב)(7) לדוחות הכספיים.

9.8 **מימון**

9.8.1 הלוואות שלא לשימוש ייחודי

לקבוצה אין הלוואות (בין ממקורות בנקאיים ובין ממקורות שאינם בנקאיים) שאינן לשימוש ייחודי, למעט מסגרות אשראי כאמור בסעיף 9.8.3 להלן.

9.8.2 מגבלות על התאגיד בקבלת אשראי

א) שמירת יחס בטחונות

החברה התחייבה כלפי מרבית נותני אשראי לטווח ארוך לשמור על יחס בטחונות הולם בין יתרת האשראי הבלתי מסולקת לביטחונות המשועבדים לבנק וזאת בהתאם לקבוע בכל הסכם והסכם. בדרך-כלל נקבע בהסכמי האשראי שנטלה החברה ששווי השוק של המטוסים המשועבדים יהיה גבוה ב- 25% מיתרת החוב לבנק וכי בדיקה כזו תבוצע פעם אחת או פעמיים בשנה, בהתבסס על פרסומים מקצועיים בינלאומיים שנקבעו. בכל מקרה בו שווי הביטחונות פוחת מהמוגדר בהסכם, חלה על החברה חובה לשעבד למלווה בטחונות נוספים באופן שהיחס יישמר כמוגדר בהסכם. למועד הדוח, החברה עומדת במגבלות ואמות המידה הפיננסיות שנקבעו עם התאגידים הבנקאיים.

ב) מגבלת לווה בודד וקבוצת לווים

הוראות המפקח על הבנקים בישראל כוללות מגבלות לפיהן חבות של "לווה בודד" ושל "קבוצת לווים" לתאגיד בנקאי בישראל לא תעלה על שיעור מסוים מהונו של אותו תאגיד בנקאי. ההוראות הנ"ל יכולות להשפיע מפעם לפעם על יכולת חלק מהתאגידים הבנקאיים בישראל להעניק אשראי נוסף לחברה. כתוצאה משינוי האחזקות בחברה באופן בו חברת כנפיים הינה בעלת השליטה ומחזיקה למעלה מ-25% מהון המניות המונפק של החברה, הרי שהקבוצה נחשבת כחלק מקבוצת כנפיים לעניין המגבלה המוטלת על מתן אשראי בנקאי לקבוצת לווים. כמו כן, עקב משקל התחייבויותיה של החברה לזמן ארוך לתאגידים בנקאיים בישראל, ובהתחשב בהיקף האשראי שמעמידים תאגידים אלו לקבוצת כנפיים, עלולה החברה להתקשות בגיוס סכומים משמעותיים של אשראי נוסף מתאגידים בנקאיים בישראל, שעשוי להידרש לצורכי הצטיידות במטוסים והשקעות אחרות.

ג) מגבלות על העברת שליטה

קיימות התחייבויות של החברה לטובת מוסדות בנקאיים, לפיהן אם תועבר או תשתנה השליטה בחברה בדרך כלשהי ללא אישור מאת המלווים, המלווים רשאים לדרוש פירעון מיידי של יתרות האשראי. להלן התחייבויות של החברה ו/או בעלי השליטה בה בקשר למגבלות הנ"ל:

- בסמוך לפרסום התשקיף במאי 2003 התחייבה המדינה כלפי בנק הפועלים בע"מ, כי עד לחודש דצמבר 2004, אחזקות המדינה ועובדי החברה לא יפחתו בכל עת שהיא מ – 50.00001% (בדילול מלא) מהון המניות המונפק של החברה. ביום 28 בספטמבר 2004 אישר בנק הפועלים, כי העברת השליטה בחברה לכנפיים, לא תחשב על ידי הבנק כאירוע המקנה לבנק את הזכות להעמיד את האשראי נשוא ההסכמים, או חלק ממנו, לפירעון מיידי.
- בחודש מאי 2003, הודיע בנק לאומי לישראל בע"מ ("בל"ל") לחברה כי אם תועבר או תשתנה השליטה בחברה בדרך כלשהי ללא הסכמה בכתב או מראש, יהיה בל"ל רשאי לדרוש את סילוקם המיידי של חובות החברה כלפיו. ערב ההפרטה, בל"ל הסיר התנגדותו לביצוע הנפקת המניות לציבור. בנוסף, ביום 28 במרץ 2005, הודיע בל"ל לחברה כי אין לו התנגדות לכך שכנפיים תגדיל את שיעור אחזקותיה באופן שתהיה בעלת שליטה בחברה, בכפוף לכך, שבעלי השליטה בכנפיים יהיו משפחת בורוביץ (כהגדרת "שליטה" בחוק הבנקאות (רישוי) התשמ"א- 1981) וששינוי הבעלות כמפורט לעיל יתבצע עד ולא יאוחר מיום 5 ביוני 2007. בכפוף לאמור לעיל, הודיע בל"ל כי לא ישתמש בזכותו להעמדה לפרעון מיידי של חובות והתחייבויות החברה בגין שינוי השליטה הנ"ל בלבד וזאת מבלי לגרוע מזכויות אחרות של הבנק כלפי החברה ומהתחייבויות החברה כלפיו על פי ההסכמים הקיימים. במקביל, ביום 28 במרץ 2005, שלחה כנפיים, בעלת השליטה בחברה, לבל"ל מכתב כמפורט בסעיף 4 לעיל. לפרטים ראו באור 14(ו)(2) לדוחות הכספיים.

ד) העמדה לפרעון מיידי על-ידי הבנק

הסכמי הלוואה שנטלה החברה כוללים זכות לבנק לדרוש פרעון מיידי של יתרת ההלוואה כלפי אותו בנק, אם לדעת הבנק, על-פי קריטריונים סבירים, אירע שינוי לרעה במצב הכספי, בפעולותיה או בעסקיה של החברה או ביחסים הפיננסיים שלה, באופן המסכן או העלול לסכן, את יכולת ההחזר של האשראי לבנק. לפרטים ראו באור 14(ה) לדוחות הכספיים.

9.8.3 מסגרות אשראי

לחברה מסגרות אשראי בתאגידים בנקאיים שהסתכמו נכון ליום 31 בדצמבר 2006 בסך של כ- 87.5 מיליון דולר, גידול של כ- 35% ביחס למסגרת המאושרת ליום 31 בדצמבר 2005. מסגרות האשראי הן לטווח של עד שנה ובריבית משתנה.

9.8.4 הלוואות לשימוש ייחודי

- לחברה הלוואות לרכישת מטוסים ומנועים שתנאיהן העיקריים מפורטים בבאור 14 לדוחות הכספיים. יתרת ההלוואות מתאגידים בנקאיים נכון ליום 31 בדצמבר 2006 עמדה על כ-667.4 מיליון דולר.
- כמו-כן, לחברה הלוואה שנתקבלה מחברה אחרת למימון רכישת מטוס מטען נוסף, שיתרתה ליום 31 בדצמבר 2006, הינה כ- 2 מיליון דולר, כאמור בבאור 16(ב) לדוחות הכספיים.
- בחודש אוקטובר 2006 חתמה החברה על הסכם עם בנק זר לקבלת מימון כנגד שעבוד של 2 מטוסי 747-400 בהיקף של כ- 80 מליון דולר (עם אופציה של 10 מליון דולר נוספים לכל מטוס למימון עלות ההסבה למטען – באם יוחלט להסבם למטען). התמורות שיתקבלו עשויות לשמש לפריסה מחדש של חלק מההלוואות הקיימות או להשקעות אחרות, כפי שהחברה תמצא לנכון בעת משיכת ההלוואות. המימון הוא לתקופה של 10 שנים מהמשיכה הראשונה בהחזרי קרן וריבית רבעוניים. בחודש נובמבר 2006 משכה החברה כ- 40 מליון דולר במסגרת זו. לחברה זכות למשיכת 40 מיליון דולר נוספים עד חודש נובמבר 2007.
- בחודש נובמבר 2005 התקבלה התחיבות ראשונית (Preliminary Commitment) מבנק The Export-Import Bank of the United States (EXIM), הבנק לעידוד הייצוא והיבוא של ארה"ב, לצורך הקלה על מימון שני מטוסי בואינג 777 חדשים שאמורים להגיע באמצע שנת 2007. לכשיתקבל האישור הסופי (Final Commitment) מ- EXIM הוא ישמש בטוחה לבנקים המממנים ובעקבותיו ישתפרו תנאי המימון של המטוסים.
בחודש נובמבר 2006 אישר דירקטוריון החברה התקשרות עם שני בנקים זרים שישמשו יחד כממנים לעיסקת רכישת שני מטוסי ה- 777. ובחודש מרץ בשנת 2007 חתמה החברה על הסכם התקשרות עם שני הבנקים הזרים לגבי עיקרי המימון. ההסכם מתבסס על ערבות בנק EXIM וכפוף לתנאיו. הבנקים המממנים לקחו על עצמם מתיחה של המימון הנ"ל לתקופה של עד 15 שנים. בהתאם נערכה פנייה לבנק לעידוד הייצוא והייבוא של ארה"ב לשינוי ההתחייבות המקדמית שניתנה בעבר להתחייבות סופית. לפרטים נוספים בדבר רכישת שני מטוסי בואינג 777 ראו סעיף 7.11(א) לעיל.

להערכת הקבוצה בשנה הקרובה היא לא תידרש לגייס מקורות מימון נוספים לתפעול עסקיה השוטפים. סעיף זה כולל מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968, המבוסס על אינפורמציה הקיימת בחברה נכון ליום הדוח, וכולל הערכות של החברה או כוונות שלה נכון למועד זה. לפיכך, התוצאות בפועל עשויות להיות שונות באופן מהותי מן התוצאות המוערכות או משתמעות ממידע זה כתוצאה ממספר רב של גורמים, בין היתר, החרפת התחרות, שיקולי נזילות, ביצוע הצטיידות ושינויים בשערי ריבית.

9.9 **מיסוי**

9.9.1 דיני המס החלים על התאגיד

על החברות המאוחדות העיקריות של החברה הפועלות בישראל חל חוק מס הכנסה (תיאומים בשל אינפלציה), התשמ"ה - 1985 ("חוק התיאומים"), המביא למדידת התוצאות על בסיס ריאלי.

על פי חוק התיאומים ותקנות 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 התאמה לשער החליפין של הדולר ארה"ב.

התוצאות העסקיות לצרכי מס של שאר חברות הבת בישראל נמדדות על בסיס התאמה לשינויים במדד המחירים לצרכן.

חלק מהחברות המאוחדות נישומות במשולב עם החברה.

על פי תקנות מס הכנסה (פחת), 1941, זכאית החברה לפחת בגין מטוסים שבבעלותה, בשיעור שנתי של 30% מהעלות ובגין מנועי רזרבה שבבעלותה, בשיעור שנתי של 40%.

בהתאם לחוק מס ערך מוסף, התשל"ו - 1975, הוגדרו עסקאות למכירת כרטיסי טיסה מישראל ואליה, או מיעד אחד בחו"ל ליעד אחר, וכמו כן הובלת מטענים בדרך האויר מישראל ואליה, כעסקאות שהמע"מ עליהן הוא בשיעור אפס.

9.9.2 סטאטוס שומות המס של התאגיד

ביום 26 במאי 2003, חתמה החברה על הסכם עם נציבות מס הכנסה לפיו לחברה נקבעו שומות מס סופיות עד לשנת 2002 (כולל). במסגרת זאת נקבע, כי יתרת ההפסדים לצורכי מס להעברה לשנת 2003, לאחר מחילת חוב של ממשלת ישראל, יסתכמו לסך של 2,219 מליון ₪.

לחברה ולחברות מאוחדות שומות מס סופיות (לרבות שומות עצמיות הנחשבות כסופיות) לתקופה עד וכולל שנת המס:

	שנת המס
החברה	2002
חברות מאוחדות ישירות עיקריות	2002

9.9.3 דיני המס החלים על חברות קשורות מהותיות המאוגדות בחו"ל

החברות המאוחדות בחו"ל כפופות לחוקי המס החלים במדינות המושב.

עם מרבית המדינות בהן פועלות נציגויות החברה קיימות אמנות למניעת כפל מס או הסדרים הדדיים בין המדינות, הפוטרות את החברה מתשלום מסי הכנסה על פעילותן באותן מדינות.

9.9.4 סיבות לשוני מהותי בין שיעור המס האפקטיבי לשיעור המס הסטאטוטורי

ראו באור 22(ב) לדוחות הכספיים.

9.9.5 הפסדים צבורים לצורכי מס

יתרת ההפסדים לצרכי מס הכנסה לתום שנת המס 2006 (עפ"י דוח המס המשוער לשנת 2006), מסתכמת בסך של כ- 558 מיליון דולר.

9.9.6 מס הכנסה – ניכויים

לעניין מחלוקות עם רשויות המס בנוגע לניכויים בגין הטבות לעובדים ראה באור 17(א)(10) לדוחות הכספיים. לפרטים נוספים ראו באור 22 לדוחות הכספיים.

9.10 איכות הסביבה

9.10.1 השלכות מהותיות הנובעות מהוראות הנוגעות לאיכות הסביבה

מדינות רבות ובכללן ישראל אימצו את הסטנדרטים הבינלאומיים המוסכמים לגבי רעש מטוסים וקבעו כללים נוספים לשמירת איכות הסביבה. בשדות תעופה שונים בעולם קיימות הגבלות לגבי זמני ההמראה והנחיתה של מטוסים. לוח הזמנים של חברות התעופה, ובכלל זה של הקבוצה, נקבע בהתאם למגבלות אלה.

9.10.2 מגבלות על המראות בלילה מנתב"ג

על פי החלטת הממשלה (פש/15 מיום 15 ביולי 1997), החל מ- 30 באוקטובר 1998, הופסקו בנתב"ג המראות לילה בין השעות 02:00 ל- 05:30. עוד נקבע בהחלטה להרחיב ב- 1 ביוני 1999 את האיסור על המראות לילה מנתב"ג לשעות מ- 01:00 עד 05:30. כמו כן, נאסר ביצוע הרצת מנועים בשעות הלילה (בין 21:00 ל- 06:00). החלטת הממשלה להרחבת ההגבלות לא מומשה, ואולם בקיץ 2002 החליט שר התחבורה להרחיב החל מחודש אוקטובר 2002 את האיסור על המראות הלילה ולקבע אותו בין 1:30 ל- 06:00. חלק מחברות התעופה הזרות בישראל עתרו לבג"ץ. ההליך הסתיים בפשרה, לפיה הותר לעותרות להתניע מטוסים ולעשות סידורים שיאפשרו יציאת מטוסים ב-05:50. כיום משרד התחבורה ורשות התעופה האזרחית בוחנים את נושא הפעלת נמל התעופה בן-גוריון בשעות הלילה בכפוף לקביעת מגבלות לעניין ספי הרעש שיוצרים המטוסים הממריאים וכן קיימת הצעת חוק בנושא.

9.10.3 תקנות רעש בשדות תעופה

מגבלות הרעש המוגדרות ע"י רשויות התעופה של ארה"ב מקוטלגות ב- 3 דרגות: Stage 1 עד Stage 3. Stage 3 היא הדרגה המחמירה ביותר, ובעתיד צפויה להיקבע גם דרגה Stage 4. המגבלה המקובלת ברוב שדות התעופה בעולם היא כזו המקבילה ל- Stage 3. בשדות תעופה מרכזיים, כמו לונדון, אמסטרדם, בריסל, טורונטו, ניו יורק, פריס ונתב"ג נקבעו מגבלות חמורות יותר מ-Stage 3. כתוצאה מכך מוטלות מגבלות תפעול על מטוסי 200-747 בשדות אלה (משקל המראה מותר, קצב טיפוס לאחר המראה). כל מטוסי הקבוצה עומדים במגבלת Stage 3 ורובם אף עומדים במגבלת Stage 4 , אולם עבור מטוסי 200-747 הממריאים במשקל מרבי מגבלה זו היא גבולית. בנוסף, על פי החלטת הפרלמנט

ונציבות האיחוד האירופאי המשותף מחודש מרץ 2002, נדרשות המדינות החברות באיחוד ליישם מדיניות המכוונת להגבלת פעילות מטוסים המוגדרים גבוליים מבחינת רמת הרעש. לקבוצה 4 מטוסים מסוג 200 – 747 עליהם עשויה לחול מגבלה זו. מדיניות זו אמורה להיות מיושמת בשלבים הבאים: (א) כל מדינה באיחוד תחוקק את החקיקה הנדרשת לאפשר הוצאה משירות של מטוסים כאמור; (ב) ביצוע הערכה סביבתית בנמלי התעופה במדינות האיחוד הכוללת ניתוח עלות-תועלת בגין המשך הפעלת מטוסים גבוליים בנמלי התעופה. ההערכה תבוצע תוך התייעצות עם הצדדים המושפעים ממסקנותיה; (ג) במידה ותוצאות שלב (ב) כאמור יובילו למסקנה לפיה יש מקום להטיל מגבלות על המשך הפעלת מטוסים גבוליים באיזה מבין נמלי התעופה, בידי רשויות התעופה הסמכות להורות לחברות התעופה על הקפאת מספר הטיסות בהן יופעלו מטוסים גבוליים, ברמה שלא תחרוג ממספר הטיסות ב- 6 החודשים שקדמו להודעה בדבר ההקפאה; (ד) החל ממועד שייקבע על ידי רשויות התעופה בכל מדינה, ולאחר מתן הודעה מוקדמת של 12 חודשים, תצומצם פעילות מטוסים גבוליים בעד 20% לשנה בהשוואה להיקף הפעילות המירבי שייקבע.

במחצית שנת 2006 קיבלה החברה הודעה מהרשויות בנמל התעופה סכיפהול אמסטרדם בדבר כוונתן לקיים דיון בנושא רעש ובדבר הטלת מגבלות תפעול על מטוסים מרעישים. בשלב זה לא ניתן להעריך את לוח הזמנים ו/או היקף המגבלות שיוטלו.

פרט לכך, למיטב ידיעת החברה, נכון למועד הסמוך לאישור הדוח טרם החל שלב ההתייעצויות עם חברות התעופה באף מדינה באירופה ובחלק מהמדינות אף טרם חוקקו החוקים המתאימים. על בסיס מידע זה מעריכה הקבוצה, כי תהליך הגבלת פעילות מטוסי 200 – 747 של הקבוצה לא יתחיל לפני המחצית השניה של שנת 2009. לכשיוטלו המגבלות, עשוי תפעולם של מטוסים מדגם 200-747 להפוך בהדרגה לבלתי כדאי מבחינה כלכלית, ולבסוף לבלתי אפשרי מבחינה משפטית. המטוס הראשון אשר תפעולו צפוי להפוך לבלתי כדאי הוא המטוס היסיב (747-200C), מאחר ועליו מורכבים מנועים מיושנים יותר מאלו המורכבים על מטוסי המטען האחרים. אם תחול התקדמות בנושא זה, תבחן החברה בעתיד את החלפתם או התאמתם של המטוסים לחקיקה הרלוונטית. כיום קיימת הצעה להחלטת ממשלה שהוגשה על ידי משרד התחבורה והמשרד לאיכות הסביבה בנושא מגבלות על הפעלת טיסות לעניין ספי הרעש שיוצרים המטוסים הממריאים.

המידע בדבר מועד תחילת המגבלות על הפעלת מטוסי 200 – 747 או קבלתה של החלטת ממשלה הכוללת מגבלות מסוימות כאמור הנו מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח – 1968, הנסמך על הערכות החברה בהתבסס על המידע שבידי החברה בדבר התקדמות הליכי החקיקה בנושא ואופן יישומם. לפיכך, מועד תחילת המגבלות על הפעלת המטוסים בפועל עשוי להיות שונה באופן מהותי מזה שנחזה כאמור, כתוצאה ממספר רב של גורמים הנובעים מהתנהלות הרשויות השונות במדינות האירופאיות השונות.

9.10.4 טיפול בשפכים

שפכי החברה מטופלים במתקן שבתחום נתב"ג המתופעל על ידי רשות שדות התעופה כאשר החברה שותפה ב- 10% מהוצאות התפעול. מתקן זה אמור היה להסגר עד תחילת 2005, ובמקומו מתוכנן

להיות מופעל מתקן חדיש שאושר על ידי המשרד לאיכות הסביבה. החברה מתוכננת להפעיל החל משנת 2007 מתקן קדם בעלות של 250 אלף דולר. מתקן הקדם, אשר יבנה בשטחה של הקבוצה, אמור לטפל בשפכים ולהביאם לאיכויות הנדרשות בכניסה למתקן המרכזי, אשר ייבנה על ידי רשות שדות התעופה. עבור השימוש במתקן המרכזי תשלם הקבוצה לרשות שדות התעופה דמי שימוש בגובה של כ-75,000 דולר לשנה במשך 22 שנים. במקביל, השפכים הרעילים הנוצרים בחברה מפונים לחברה לשירותי איכות הסביבה ברמת חובב.

על פי לוח הזמנים שנמסר מרשות שדות התעופה, סגירתו והחלפתו של המתקן המרכזי של רשות שדות התעופה לטיפול בשפכים בתחום נתב"ג, אשר היו מתוכננות לתחילת שנת 2005, נדחו לשנת 2007. החברה תפעל בהתאם ללוח הזמנים האמור.

יצוין כי רשות שדות התעופה (להלן: רש"ת) ותמ"מ – תעשיות מזון מטוסים (נתב"ג) בע"מ (להלן: תמ"מ), חברה בת של הקבוצה, הורשעו בדין פלילי בגין זיהום בתעלות ניקוז בשדה התעופה עקב הזרמת מזוט. על תמ"מ הוטל קנס בסך 180 אלפי ש"ח ועל רש"ת הוטל קנס בסך 250 אלפי ש"ח. בחודש ינואר 2006 הגישה רש"ת תביעה כנגד תמ"מ ע"ס 1.9 מליון ₪ בגין עלות ניקוי ופינוי המזוט שגרם לזיהום.

9.10.5 דלק

כל מיכלי הדלק של החברה נבדקו במהלך המחצית האחרונה של שנת 2002 על ידי יועץ חיצוני אשר מצא, כי כל המיכלים אטומים. בנוסף, נערכה בדיקה על ידי מעבדה מוסמכת בחודש דצמבר 2003, נמצא כי כל המיכלים תקינים. כמו כן, חברת הדלק סונול התקינה ברבעון האחרון של שנת 2004 פיזומטרים בחלק ממיכלי הדלק על פי תקנות המשרד לאיכות הסביבה. הקבוצה מבצעת באופן שוטף טיפול נקודתי בזיהומי קרקע, אם קיימים.

9.10.6 עלויות והשקעות סביבתיות מהותיות לשנת הדוח והצפויות לאחר מכן:

	2006	2007 (צפי)
עלויות מהותיות	0[54]	דמי שימוש למתקן טיפול בשפכים: עד 75 אלפי דולר לשנה
השקעות מהותיות	כ-250 אלפי דולר לשנה[55]	כ- 450 אלפי דולר לשנה
סה"כ	כ-250 אלפי דולר בשנה	כ- 525 אלפי דולר לשנה

המידע בדבר עלויות והשקעות סביבתיות מהותיות צפויות הנו מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח - 1968. המידע מתבסס על דרישות דיני איכות הסביבה כיום ועל מחירי השוק הנוכחיים של המוצרים והשירותים שהקבוצה צריכה לרכוש במסגרת ההשקעות הסביבתיות. לפיכך,

[54] דמי השימוש ישולמו לרש"ת לאחר שיושלם מתקן טיהור השפכים בנתב"ג (מט"ש). הואיל ועל פי התכנית שהוצגה ע"י רש"ת המט"ש יושלם במהלך שנת 2007, החברה לא שילמה עבור שנת 2006 ותשלם רק חלק יחסי עבור שנת 2007 ומשנת 2008 תשלם את מלוא הסכום.

[55] בגין טיפול בלוחות אסבסט, שדרוג בית מלאכה ציפויים וטיפול במפגעי איכות סביבה אחרים.

העלויות וההשקעות בפועל עשויים להיות שונות באופן מהותי מזה שנחזה כאמור, כתוצאה ממספר רב של גורמים, לרבות שינויי חקיקה, דרישות רשויות ושינויים בעלויות המוצרים והשירותים אותם תידרש הקבוצה לרכוש במסגרת ההשקעות הסביבתיות.

9.10.7 מגבלות על רמת זיהום אויר ממנועים (EMISSION)

בעקבות התגברות המודעות העולמית לתהליך התחממות כדור הארץ, ממשלות מעוניינות לפקח ולהגביל את רמת זיהום האויר הנגרם על ידי מנועים. במהלך השנים הקרובות צפויים להיחקק חוקים בנושא במדינות שונות ברחבי העולם. החברה בוחנת את ההשלכות האפשריות שיכולות להיות לחקיקת חוקים כאמור על פעילותה.מגבלות ופיקוח על עסקי התאגיד.

9.11 מגבלות ופיקוח על עסקי התאגיד

9.11.1 כללי

רוב ההיבטים הנוגעים לתפעול החברה כמוביל אוירי כפופים למערכת של הסדרים רגולטורים, ישראליים ובינלאומיים, הנוגעים, בין היתר, לזכויות טיס, קביעת תעריפים, קיבולת וסטנדרטים של בטיחות טיסה, בטחון ורעש ומותנים ברשיון להפעלה מסחרית וברשיון הפעלה מבצעית. על ההסדרים הרגולטורים - ראה סעיף 9.11.2 להלן. על רשיונות הפעלה ועסק – ראו סעיפים 9.11.3- 9.11.5 להלן.
פעילות החברה, בנוסף לרשיונות ההפעלה, מותנית בהיותה מוביל אוירי ישראלי (בעלות עיקרית ושליטה ממשית בידי המדינה או אזרחיה), במינויה כמוביל נקוב ובהיתרים של מדינות זרות לניצול זכויות הטיס שהוענקו לה כמוביל נקוב. על הסכמי התעופה ומדיניות התעופה האזרחית והבינלאומית של ישראל - ראו סעיפים 9.11.6- 9.11.8 להלן.
בנוסף, קיימות מגבלות נוספות החלות על הפעלת החברה מכוח מניית המדינה המיוחדת. על המגבלות מכוח מניית המדינה המיוחדת - ראו סעיף 9.11.9 להלן.

9.11.2 הסדרים רגולטוריים

להלן עיקרי ההסדרים הרגולטוריים, ישראליים ובינלאומיים, הנוגעים לתפעול החברה כמוביל אוירי.
(על חקיקה ספציפית לענין בטחון בתעופה האזרחית - ראו סעיף 9.11.2 (יא) להלן, לעניין הפעלה בעיתות חירום - ראה סעיף 9.11.13 להלן).

(א) **חוק הטיס 1927 (להלן "חוק הטיס")** - חוק זה, והתקנות שהוצאו מכוחו, מסדירים, בין היתר, את הנושאים הבאים: רישום ולאומיות של כלי טיס, אישור כלי טיס כבעלי כושר לטיסה, אישור צוותים ורישוי עובדי טיס, בטיחות, הפעלת כלי טיס וכללי טיסה, רישוי מכוני בדק, אחזקה עצמית ועוד (ראה גם דבר המלך על הטיס במושבות (הטלת חוקים), 1937 (להלן - דבר המלך)).

תקנות הטיס (אגרות רישום, רישוי ותיעוד) התשמ"ט – 1989

תקנות אלה קובעות את סכומי האגרות שישולמו לפי חוק רישוי שירותי תעופה (ראה להלן) ולפי תקנות הטיס בעניין הפעלת כלי טיס וכללי טיסה, בעניין רישום כלי טיס וסימונם, בעניין רשיונות

לעובדי טיס, בעניין נהלי תיעוד כלי טיס וחלקיהם, בעניין מכוני בדק הסמכה ואחזקה עצמית ובעניין טיסות שכר.

יצוין כי בחודש נובמבר 2006 נכנס לתוקף תיקון לתקנות הנ"ל הקובע סכומי אגרות גבוהים מאלה שהתקיימו עד אז. תיקון זה נועד לממן את השינויים המוצעים במבנה הארגוני והתקציבי של רשות התעופה האזרחית, שהוקמה בחודש מאי 2005 (ראה להלן ס"ק (ו) - חוק רשות התעופה האזרחית).

(ב) **חוק רישוי שירותי התעופה, התשכ"ג - 1963 (להלן "חוק הרישוי")**[56]

להלן עיקרי החוק(לאחר תיקונו)[57]:

(1) החוק אוסר הפעלת כלי-טיס בטיסה מסחרית (הובלת נוסעים או טובין בתמורה) או השכרת כלי-טיס לשם טיסה מן המדינה או אליה או בשטחה, אלא על פי רשיון מאת שר התחבורה ובהתאם לתנאי הרשיון (סעיף 2 לחוק).

(2) החוק מעניק לשר התחבורה, בהתייעצות עם שר התיירות ולאחר קבלת חוות דעתה של הוועדה המקצועית[58], סמכות, הן בשעת מתן הרשיון והן בשעת חידושו, לקבוע בו תנאים, בין היתר, לגבי הפעלת כלי-הטיס, השירותים המוצעים, הכשרתם וניסיונם של המועסקים בהפעלת כלי-הטיס ובבדק שלהם, קווי התעופה שבעל הרשיון יקיים ונוהג המבצעים שינהג לפיו, תדירות השירותים, תעריפים וביטוחים (סעיף 3 לחוק).

(3) החוק מעניק לשר התחבורה, בהתייעצות עם שר התיירות ולאחר קבלת חוות דעתה של הוועדה המקצועית, סמכות לסרב לתת רשיון, בין השאר, אם מתן הרשיון עלול לפגוע בהסדר במשק התעופה, או בתכנונו או בביטחון המדינה או שאינו לטובתה או שהדבר אינו תואם הסכם בינלאומי בענייני תעופה בין ישראל למדינת חוץ או אם הטיסה עשויה לפגוע בבטיחות הציבור או הטיסה או עלול להביא לתחרות בלתי הוגנת בענף התעופה האזרחית בשל קביעת מחיר הנמוך מן המחיר ההוגן (סעיף 5 לחוק).

(4) החוק מעניק לשר התחבורה, בהתייעצות עם שר התיירות ולאחר קבלת חוות דעתה של הועדה המקצועית, סמכות להתלות רשיון או לבטלו אם ראה אחת מאלה: (א) לא נתמלא תנאי מתנאי הרשיון או הוראה מהוראות כל דין החל על הפעלת כלי הטיס; (ב) אין הפעלת כלי הטיס מתנהלת בבטיחות, ביעילות, בהכשרה או בהתחשבות הראויה בצרכי הציבור; (ג) קיים נימוק מן הנימוקים שבגללם רשאי שר התחבורה לסרב לתת רשיון לפי חוק זה.

משמעות התיקון לחוק היא מעורבות של משרד התיירות (ובמידה מסוימת גם של משרד האוצר ומשרד ראש הממשלה) בהחלטותיו של שר התחבורה במסגרת סמכויותיו עפ"י החוק.

---

[56] מכוחו של חוק זה ניתנו לאל על רשיון להפעלה מסחרית ורשיון להפעלה מבצעית - ראה סעיפים 9.11.4- 9.11.5

[57] החוק תוקן במסגרת חוק ההסדרים במשק המדינה (תיקוני חקיקה להשגת יעדי התקציב והמדיניות הכלכלית לשנת הכספים 2006). התיקון נכנס לתוקף ביום 1.7.2006.

[58] ועדה בהרכב מנכ"לי משרד התחבורה, התיירות, ראש הממשלה, האוצר ורשות התעופה האזרחית שתפקידה לחוות דעתה לפני שר התחבורה בכל עניין הנוגע לרשיונות שלגביו נדרשת חוות דעתה.

להערכת החברה, לאור דברי ההסבר להחלטת הממשלה ולאור המגמה המסתמנת בדבר שינוי מדיניות התעופה למדיניות "שמים פתוחים" (בין היתר, צמצום המגבלות על מספר המובילים האוויריים אל ישראל וממנה והיקף הקיבולת המותרת למובילים השונים) והחלטת שר התיירות מחודש ינואר 2006 להעניק ל"ישראייר" מעמד של מוביל ישראלי נקוב נוסף לניו יורק, מבנה התחרות בתחום מטוסי הנוסעים עלול להשתנות באופן משמעותי ולפגוע בתוצאותיה העסקיות של החברה. החברה בוחנת את ההשלכות הרלוונטיות של יישום התיקון בחוק הרישוי על פעילותה של הקבוצה ותוצאותיה העסקיות.
לעניין השפעתם של שינויים בתחרות על החברה ראה סעיפים 7.1.10, 7.8.4 לעיל ו- 9.18.3 להלן.
לעניין השפעתם של שינויים במדיניות התעופה בנושאי מוביל נקוב וקיבולת והשפעתן של החלטות ממשלתיות בנושאי תעופה ורישוי של החברה כמוביל אוירי ראו סעיפים 9.11.7.2, 9.11.7.4 ו- 9.18.5 להלן.
הערכות החברה המפורטות לעיל, לעניין המשמעות המעשית של התיקון לחוק רישוי שירותי התעופה ותקנותיו ולעניין ההשלכות העתידיות של החלטת הממשלה הינן "מידע צופה פני עתיד" כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח- 1968, ומבוססות על הנחות ותחזיות של החברה. מידע צופה פני עתיד הוא מידע בלתי וודאי לגבי העתיד, המבוסס על מידע הקיים בחברה במועד הסמוך לאישור הדוח, וכולל הערכות של החברה או כוונות שלה נכון לתאריך הדוח. לפיכך, התוצאות בפועל של שינויים רגולטוריים או שינויי חקיקה או מידת השפעתן על פעילותה של החברה, עשויות להיות שונות באופן מהותי מן התוצאות המוערכות או משתמעות ממידע זה.

(ג) **תקנות הרישוי**

התקנות שהוצאו מכוחו של חוק הרישוי, מסדירות, בין היתר, הפעלת כלי טיס וכללי טיסה, הפעלת בתי ספר להוראות טיס, העברה והסבה של מסמך תובלה בטיסות סדירות, מגבלות זמן טיסה בשירותי תעופה, רישום יתר (Overbooking), רשיונות להפעלת כלי טיס והשכרתם והפעלת טיסות שכר (ראה להלן).

<u>תקנות רישוי שירותי התעופה (טיסות שכר), התשמ"ב - 1982</u>

תקנות אלה מסדירות, בין היתר, מתן אישורים לביצוע טיסות שכר, סוגי טיסות השכר והמגבלות והתנאים לביצוע טיסות השכר לסוגיהן. ראו רישוי שירותי התעופה (טיסות שכר) (תיקון), התשנ"ד - 1994 ומדיניות התעופה בסעיף 9.11.7 להלן. בחודש פברואר 2007 נכנס לתוקפו תיקון לתקנות אלה לפיו הוענקה סמכות למנהל רשות התעופה האזרחית ליתן אישור לביצוע טיסות שכר לישראל וממנה גם למוביל אווירי של מדינה שאינה מדינת המוצא או היעד ממנה או אליה תבוצע הטיסה.

(ד) **חוק התובלה האוירית, תש"ם - 1980**

חוק זה והצווים וההודעות שהוצאו מכוחו מאמצים מספר אמנות בינלאומיות הקובעות כללים שונים בדבר תובלה אוירית בינלאומית, בעיקר לענין אחריותו של מוביל אוירי לנזקים (נזקי גוף ונזקי רכוש), שנגרמו במהלך תובלה אוירית בינלאומית. לאחרונה, הפיץ משרד התחבורה תזכיר חוק שנועד לעדכן את החוק הקיים, תוך התאמתו לאמנת מונטריאול משנת 1999.

(ה) **תקנה 261/04 של האיחוד האירופי - תנאים חדשים לפיצוי "נוסעים נדחים"**

ביום 17 בפברואר 2005 נכנסה לתוקף תקנת האיחוד האירופי הקובעת תנאים לדחיית נוסעים מטיסות, עיכובים בטיסות וביטול טיסות. התקנה חלה על טיסות סדירות ושכר היוצאות ממדינות החברות באיחוד האירופי (לרבות טיסות לישראל). התקנה קובעת, בין היתר, פיצויים לנוסעים הנדחים מטיסה ולנוסעים שטיסתם מבוטלת ולא ניתנה להם הודעה על כך במועדים שנקבעו בתקנה. נוסעים כאמור זכאים בנוסף לטיסה חלופית או להחזר התשלום עבור כרטיס הטיסה, לפי בחירתם. התקנה אף קובעת את זכותם של נוסעים הרשומים לטיסה, שחל עיכוב ממושך במועד המראתה, להחזר התשלום עבור כרטיס הטיסה. בישראל, הוגשה הצעת חוק פרטית המבוססת בעיקרה על תקנה זו, אולם נדחתה על ידי ועדת השרים לענייני חקיקה ולא עברה בקריאה ראשונה.

(ו) **חוק רשות התעופה האזרחית, התשס"ה-2005**

חוק זה, שהתקבל ביום 21 בינואר 2005, קובע את תפקידי רשות התעופה האזרחית, שהחליפה את מינהל התעופה האזרחית. בין יתר תפקידי הרשות: לקבוע ולהבטיח קיומם של סדרי תעופה פנים ארציים ובין-לאומיים על פי דיני הטיס; להעניק רשיונות, היתרים ואישורים בתחום התעופה האזרחית, לפי דיני הטיס; לפקח על תחום התעופה האזרחית, ובכלל זה על שמירת רמה נאותה של בטיחות הטיסה בכלי טיס ישראלים ובכלי טיס המצויים במרחב האוירי של ישראל. לעניין תיקון תקנות הטיס (אגרות רישום, רישוי ותיעוד), אשר נועדו לממן את תפקיד רשות התעופה האזרחית ראו ס"ק (א) לעיל.

(ז) **הגבלים עיסקיים**

(1) חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 ("חוק ההגבלים העסקיים") חל על החברה בכל מגזרי פעילותה פרט לפטור המפורט להלן. עד לאחרונה כלל חוק ההגבלים העסקיים פטור בסעיף 3(7) לחוק שקבע כי הסדר לא ייחשב כהסדר כובל – אם כל כבילותיו נוגעות לתובלה בינלאומית בים או באוויר, או לתובלה בינלאומית משולבת בים, באויר וביבשה, ואשר הודעה עליו נמסרה לשר התחבורה, ובלבד שכל הצדדים לו הם: מובילים בים או באויר או מובילים כאמור ואיגוד בינלאומי של חברות תעופה שאושר לעניין זה על ידי שר התחבורה. הוראת פטור זו לא חלה על פעילויות אחרות של החברה.

במסגרת חוק ההסדרים במשק המדינה (תיקוני חקיקה להשגת יעדי התקציב והמדיניות הכלכלית לשנת הכספים 2007), התשס"ז–2007, אשר אושר ביום 3 בינואר 2007, נכלל תיקון לסעיף 3(7) לחוק ההגבלים העסקיים, אשר לפיו תצומצם תחולת הפטור הקבוע בו לגבי הסדרים כובלים בתחום התובלה הבינלאומית, כמפורט להלן. יום התחילה של התיקון נקבע ליום 1 ביולי 2008, אולם היה ולא ייקבע עד מועד זה פטור סוג (כמשמעותו בסעיף 15א לחוק ההגבלים העסקיים) לגבי הסדרים שעניינם תובלה בינלאומית באוויר, ידחה שר האוצר בצו את יום התחילה בתקופות נוספות של ששה חודשים כל אחת. שר האוצר רשאי להימנע מדחיית

יום התחילה כאמור מטעמים מיוחדים ולאחר מתן זכות להשמעת עמדותיהם למובילים אוויריים ישראליים ולמובילים אוויריים המקיימים פעילות בישראל או שהם בעלי נציגות בישראל.

על-פי התיקון כאמור, הסדר שכיום נכנס לגדר הפטור ייחשב בכל זאת כהסדר כובל: (1) אם הצדדים להסדר הם מובילים באויר שהם ישראלים; או (2) אם הצדדים להסדר הם מובילים באויר שאחד מהם לפחות הוא ישראלי ואחד מהם לפחות אינו ישראלי; או (3) אם הצדדים להסדר הם מובילים באויר שאינם ישראלים ואחד מהם לפחות מקיים פעילות או בעל נציגות בישראל ושאחד מענייניו העיקריים של ההסדר הוא תובלה אוירית לישראל או ממנה והכבילות בהסדר נוגעות לפעילות או להימנעות מפעילות בישראל של מי מהצדדים.

עוד על-פי התיקון, ההסדר במקרים (2) ו- (3) לעיל לא ייחשב כובל אם אושר בידי שר החוץ ושר התחבורה, בהחלטה מנומקת ולאחר התייעצות עם שר האוצר וקבלת עמדת הממונה על ההגבלים, מטעמים של מניעת פגיעה ממשית ביחסי החוץ של ישראל, לרבות יחסי החוץ הכלכליים-מסחריים שלה, או לשם הבטחת רציפות זכויות הטיס בין ישראל למדינות אחרות. ביום 31 בינואר 2007 התקבלה בחברה פניית הממונה על הגבלים עסקיים ובה הזמנה לחברה להציג את עמדתה בנוגע לפטור הסוג כאמור, לרבות סוגי ההסדרים שראוי להתייחס אליהם במסגרת פטור הסוג. החברה שוקדת על הכנת תשובה מקיפה לממונה, לצורך ניסוח פטור סוג הולם.

נוסחן הסופי של התיקון להוראות החוק בתחום ההגבלים העסקיים, ככל שיחול, ומועד כניסתו לתוקף הינם "מידע צופה פני עתיד" כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח- 1968. מידע צופה פני עתיד הוא מידע בלתי וודאי לגבי העתיד, המבוסס על מידע הקיים בחברה במועד הסמוך לאישור הדוח, וכולל הערכות של החברה או כוונות שלה נכון לתאריך הדוח. לפיכך, התוצאות בפועל של שינויים רגולטוריים או שינויי חקיקה כאמור עשויות להיות שונות באופן מהותי מן התוצאות המוערכות או משתמעות ממידע זה.

לעניין זה ראו גם סעיף 9.18.15 (ב) להלן (דיון בגורמי סיכון- הגבלים עסקיים).

(2) ביום 4 באוגוסט 2004 אישר הממונה על הגבלים עסקיים (בסעיף זה – "הממונה") לכנפיים להגדיל את החזקותיה באל על מעל ל-25% מהון המניות המונפק שלה ("מיזוג" כמשמעותו בחוק ההגבלים העסקיים), בכפוף לתנאים מסוימים שקבע ("החלטת המיזוג"). בין התנאים אשר קבע הממונה בהחלטת המיזוג, תנאי המחייב את כנפיים, בהיותה בעלת מניות באל על, לפעול על מנת להביא כל הסדר בין אל על לבין מוביל אווירי ישראלי אחר לאישור הממונה על הגבלים עסקיים ("תנאי ההסדרים בין מובילים"). תנאי נוסף אשר נקבע בהחלטת המיזוג מחייב את כנפיים, בהיותה בעלת מניות באל על, לעשות את כל הנדרש להביא לסגירת או להעברת פעילות טיסות השכר של אל על או של כל חברה בת שלה ובכלל זה כל פעילות הקשורה בפעילות השכר של חברת סאן דור – לצד שלישי בלתי תלוי, בכל מקום בו אל על מפעילה טיסות סדירות (למעט חריגים) ("תנאי סאן דור").

לאחר שהחברה הגישה ערר על התנאים שקבע הממונה, קיבלו ביום 14 במרץ 2005 החברה והממונה את הצעת בית הדין להגבלים עסקיים לסיום בהסכמה של הליך הערר (להלן: "**הסדר הפשרה**"). בהתאם להסדר הפשרה, תנאי סאן דור לא יכנס לתוקפו לפני תום שנתיים מיום ההסכמה ואילו תנאי ההסדרים בין מובילים לא יכנס לתוקפו לפני תום שנה מיום ההסכמה. המועד לעניין תנאי ההסדרים בין מובילים, ורק הוא, הוארך בהסכמה, כמפורט להלן.

על פי התנאים, הממונה יוכל תוך 120 יום לפני תום כל תקופה להטיל מחדש את התנאים או אחד מהם על כנפיים, אם לדעתו יהיה לכך בסיס באותו מועד. קודם להטלת התנאים, או אחד מהם, יעניק הממונה לאל על זכות שימוע. הגישה אל על ערר על איזה מהתנאים שהטיל הממונה מחדש, יושעו התנאים לתקופה של שישה חודשים, ובמהלך תקופה זו יחליט בית הדין על תוקפם. בשאר התנאים לא יחול שינוי.

ביום 14 במרץ 2005, חתמה כנפיים על הסדר הפשרה וביום 20 במרץ 2005 ניתן להסדר הפשרה בין הצדדים תוקף של פסק-דין.

החלטת המיזוג כללה גם תנאי לפיו חויבה כנפיים למכור את מלוא פעילות התעופה שלה, לרבות אחזקותיה בחברת ארקיע קווי תעופה ישראלים, ממ"ן מסופי מטען וניטול, קשרי תעופה, איסתא ליינס וחברות נוספות, ולמעט פעילות החכרת המטוסים ומספר חברות מוחזקות נוספות, כעסק חי, לצד שלישי בלתי תלוי. ההסכמה של אל על עם הממונה לא שינתה מתנאי זה. על פי הודעת כנפיים, ביום 30 במרץ 2006, הושלמה מכירת פעילות התעופה שלה עם מכירת אחזקותיה בארקיע ולאחר ביצוע עסקאות נוספות לרבות מכירת אחזקותיה בממ"ן, קשרי תעופה ואיסתא ליינס ובכך קויים התנאי המחייב את כנפיים למכירת אחזקות כאמור.

יצוין כי ביום 29 בדצמבר 2005 הודיעה הממונה לחברה כי היא שוקלת להטיל על כנפיים את תנאי ההסדרים בין מובילים. בנוסף, דרשה הממונה מהחברה נתונים אודות הסכמים, הסדרים או הבנות בין החברה לבין ארקיע ובין החברה לבין ישראייר, ואודות משאים ומתנים שהתנהלו בין החברות. הממונה ביקשה לקבל את הנתונים כאמור לעיל וכן את עמדתה של החברה בדבר האפשרות כי הממונה תטיל את התנאי על כנפיים. החברה הגישה לממונה את המסמכים המבוקשים וכן את התנגדותה להטלת התנאי. ביום 14 במרץ 2006, בעקבות פניית הממונה ולבקשתה, החליטה החברה להסכים לדחייה בת שנה בפרק הזמן שנקצב לממונה בהסדר הפשרה להטלת התנאי האמור (דהיינו- שנתיים מיום 14 במרץ 2005 במקום שנה). ביום 28 בינואר 2007, בעקבות פניית הממונה ולבקשתה, החליטה החברה להסכים לדחייה בת שנה נוספת בפרק הזמן שנקצב לממונה בהסדר הפשרה להטלת התנאי האמור (דהיינו- שלוש שנים מיום 14 במרץ 2005 במקום שנתיים). יתר התנאים שנקבעו בהסדר הפשרה בנוגע לאופן הטלת התנאי, כמפורט לעיל, יעמדו בעינם במועד הנדחה. לפרטים נוספים ראו סעיף 9.14.9 להלן.

כאמור בהסדר הפשרה, הממונה רשאית היתה תוך 120 יום לפני תום שנתיים מיום 14 במרץ

2005 (דהיינו, 14 במרץ 2007) להטיל מחדש את תנאי סאן דור על כנפיים, אם היה לכך לדעתה בסיס באותו מועד, ובכפוף לכך שהעניקה לאל על זכות שימוע. ביום 14 במרץ 2007 נסתיימה התקופה שבמהלכה – לאחר הודעה לחברה ומתן שימוע לה – רשאית היתה הממונה להטיל מחדש את תנאי סאן דור על כנפיים. הממונה לא פנתה לחברה, לא העניקה לה זכות שימוע, ולא הטילה מחדש תנאי זה על כנפיים; לפיכך, למיטב הבנת החברה ועל בסיס ייעוץ משפטי שקיבלה, על פי פסק הדין מיום 20 במרץ 2005, היא אינה רשאית עוד להטיל תנאי זה.

(3) ביום 27 באוקטובר 2005 התקבלה בחברה הודעת הממונה על ההגבלים העסקיים בדבר הכרזתו על החברה כבעלת מונופולין בהטסת נוסעים רגישי זמן (נוסעי עסקים) ורגישי מחיר (נוסעי נופש) בשוקי התעופה האזרחית ליעדים: יוהנסבורג, הונג קונג, בנגקוק ובומביי (להלן: החלטת הממונה).

יצוין כי מדובר ב- 4 מתוך 5 הקוים שנזכרו בפנייתו של הממונה מיום 22 במרץ 2005, כקוים בהם שוקל הממונה להכריז על החברה כבעלת מונופולין בהם. הקו לבייג'ין, שנזכר אף הוא בפניית הממונה מחודש מרץ, לא נכלל בהודעתו בדבר הכרזת המונופולין. יוזכר גם כי הממונה הודיע במרץ 2005 כי הוא בוחן את מעמדה של החברה ב- 19 קוים נוספים: בריסל, מרסיי, פריז, ברלין, מינכן, מוסקבה, ג'נבה, ניו יורק, אודסה, לונדון, וילנוס, אוסלו, פלרמו, טורינו, כרתים, קוס, רודוס, שטוקהולם ודאבלין.

להלן עיקרי החלטת הממונה, כפי שהתקבלה במשרדי החברה:

א. הממונה סיווג ואפיין את הצרכנים בתחום הנוסעים בשתי קבוצות: נוסעים רגישי זמן (נוסעי עסקים) ונוסעים רגישי מחיר (נוסעי נופש).

ב. הממונה קבע כי בתחום התעופה בישראל יש להגדיר, ככלל, את השוק הגיאוגרפי על בסיס נקודת המוצא ונקודת היעד של קו הטיסה (city pairs).

ג. הממונה קבע כי באשר לתחליפיות בין טיסות שכר לטיסות סדירות, היות שליעדים נשוא ההכרזה לא הופעלו טיסות שכר נכון לשנת 2004, או שהן התקיימו בשוליים, הרי שאין לו צורך להכריע בשאלה זו, אולם קבע כי באופן עקרוני טיסות שכר אינן מהוות תחליף עבור נוסעי העסקים.

ד. באשר לתחליפיות בין הטיסות הסדירות, הממונה קבע כי עבור נוסעי הנופש תהיה טיסה שאינה ישירה במקרים מסוימים תחליף לטיסה ישירה. אולם זאת, בעיקר בטיסות ארוכות וכאשר זמן הטיסה הכולל אינו ממושך במידה ניכרת מזה של הטיסה הישירה. בנוגע לנוסעי עסקים, קבע הממונה כי טיסה שאינה ישירה, ככלל, לא תהווה תחליף לטיסה ישירה, אלא אם היא נושאת יתרון משמעותי עבורם, כגון תדירות גבוהה, לעומת הטיסה הישירה.

ה. הממונה ציין כי בשווקים נשוא ההכרזה, אל על היא החברה היחידה המקיימת טיסות סדירות ישירות. כן ציין כי רשות הגבלים עסקיים פנתה לכל החברות הזרות שחשבה שהן

רלוונטיות, ובחינת נתחי השוק ביעדים נשוא ההכרזה העלתה כי אל על אוחזת בנתחי השוק הבאים:

בקו ת"א – יוהנסבורג - נתח שוק של מעל ל- 90% הן עבור נוסעי עסקים והן עבור נוסעי נופש.

בקו ת"א – בומביי - נתח שוק של מעל ל- 80% עבור נוסעי עסקים ושל כ- 80% עבור נוסעי נופש.

בקו ת"א – בנגקוק - נתח שוק של מעל ל- 80% עבור נוסעי עסקים ומעל ל- 70% עבור נוסעי נופש.

בקו ת"א – הונג קונג - נתח שוק של מעל ל- 90% הן עבור נוסעי עסקים והן עבור נוסעי נופש.

עוד ציין הממונה, כי בדיקות שנערכו הראו כי גם אם כוללים בבחינת נתח השוק של החברה טיסות לא ישירות ליעדים אחרים באותן מדינות, אין בכך כדי לשנות את מסקנתו.

ביום 30 במרץ 2006 הגישה החברה לבית הדין להגבלים עסקיים ערר על החלטת הממונה. בערר מתבקש בית הדין לבטל את ההכרזה לגבי השווקים נשוא ההחלטה, כולם או מקצתם. בין הטיעונים העיקריים עליהם נסמך הערר: הטענה כי הגדרת השוק של הממונה מוטעית ומתעלמת ממאפייני התחרות בטיסות מישראל ליעדים ארוכי טווח במזרח הרחוק; הטענה כי ניתוח הממונה בהתייחס לתחליפיות הביקוש בלבד הינו ניתוח חסר ושגוי המתעלם מהתחליפיות הקיימת מצד ההיצע על אף היותה מיידית ונטולת עלויות שקועות; הטענה כי שיקול הדעת שהפעיל הממונה, בהחלטתו להפעיל את סמכותו להכרזת מונופולין, הינו שגוי מעיקרו, וכן טעה הממונה באופן הפעלת שיקול דעתו ובתוצאות המסתברות של הכרזתו; הטענה כי אפילו לפי הגדרות השוק שאימץ הממונה, החברה איננה מטיסה למעלה מ- 50% מהנוסעים בין ישראל לבין הודו. בהתאם להסכמה דיונית בין הצדדים, טרם הוגש כתב תשובתו של הממונה לערר.

במסגרת הערר הגישה החברה גם בקשה למתן זכות עיון במסמכים אשר שימשו את הממונה להכרזת מונופולין ואשר לא נמסרו לחברה בשל התנגדותם של צדדים שלישיים. ביום 14 בדצמבר 2006 החליט בית הדין להיעתר לבקשת החברה למתן זכות עיון לבאי כוחה של החברה במסמכים, בכפוף לכתב התחייבות לשמירה על סודיות. לפרטים נוספים ראו סעיף 9.18.15 להלן.

(4) יצוין כי ביום 5 בפברואר 2006 פנתה הממונה על ההגבלים העסקיים לחברה בדרישה לקבלת נתונים בנוגע להסכמי שיתוף פעולה של החברה עם חברות תעופה אחרות, אופן השפעתם של הסכמי שיתוף הפעולה על פעילות חברות התעופה בקווים אליהם מתייחסת הכרזת המונופולין שתוארה לעיל, וכן נתונים לגבי תכנית העמלות וההטבות של אל על עבור סוכני הנסיעות. בתחילת חודש מרץ 2006 העבירה החברה לממונה נתונים בהתאם לדרישה.

כמו כן, התקבלו בחברה מכתבי דרישות נתונים מהממונה בנוגע לפעילותה של החברה מול סוכן מטענים (שהחל מחודש נובמבר 2006 הינו בבעלות בעל עניין המשמש כדירקטור בחברה). החברה העבירה את מלוא הנתונים המבוקשים לממונה, על פי הדרישות כאמור. נכון למועד הדוח לא התקבלו בחברה פניות נוספות בעניין זה. לפרטים נוספים ראו סעיף 8.5 לעיל.

(5) בחודש פברואר 2006 פתחה מחלקת ההגבלים העסקיים של משרד המשפטים בארה"ב ("מחלקת ההגבלים העסקיים") בחקירה גלויה כנגד מספר חברות תעופה, בשיתוף עם רשויות תחרות נוספות באירופה ובמדינות נוספות, בחשד לכאורה לתיאום מחירים בנוגע לתוספות מסוימות במחירי הובלה אווירית של מטען. מספר מובילי מטען אוויריים הודיעו שקיבלו צוי Grand Jury בקשר לחקירה זו. ביום 27 בספטמבר 2006 קיבלה החברה ממחלקת ההגבלים העסקיים במשרד המשפטים בארה"ב צו שהוצא ע"י Grand Jury, הדורש מידע ומסמכים בנוגע לפרקטיקות תמחור ותוספות מחיר מסוימות בתחום הטסת המטענים, החל מתחילת שנת 1999 ועד למועד הצו. מחלקת ההגבלים העסקיים הודיעה לחברה כי החברה נבדקת כחשודה בחקירה זו. החברה משתפת פעולה עם החקירה והחלה להעביר מידע כמפורט בצו למחלקת ההגבלים העסקיים, תוך שהיא גם מבצעת בעצמה בדיקה פנימית של פרקטיקות תמחור המטען. בשלב זה אין ביכולתה של החברה להעריך את תוצאות חקירת מחלקת ההגבלים העסקיים או להעריך את ההשפעה הכספית האפשרית של החקירה על החברה. יחד עם זאת, יצוין כי ההשלכות עשויות לכלול הליכים מנהליים או אזרחיים כנגד החברה ו/או כתב אישום פלילי, לרבות קנסות ו/או חבות אזרחית. כן יצוין, כי עונשים על הפרת חוקי התחרות עשויים להיות חמורים, הן בהקשר לחבות פלילית והן בהקשר לחבות אזרחית.

(6) ביום 20 בדצמבר 2006 נתקבל במשרדה הראשי של החברה מכתב דרישת מידע מנציבות התחרות האירופית ("הנציבות") בקשר לחקירה שמנהלת הנציבות בנוגע לפעילויות הפוגעות לכאורה בתחרות בתחום שרותי הובלה אווירית של מטענים. במכתב צויין כי בידי הנציבות קיים מידע בדבר מגעים נרחבים שהתקיימו בין חברות תעופה וגופים אחרים בקשר לתוספות מחיר שונות ונושאים אחרים כגון תעריפי הובלת מטענים. במסגרת המכתב נתבקשה החברה להעביר נתונים ומסמכים בנוגע לחברה ולפעילות המטען שלה החל משנת 1995. החברה משתפת פעולה עם החקירה והעבירה תשובתה כמבוקש במכתב הנציבות, תוך שהיא גם מבצעת בעצמה בדיקה פנימית של פרקטיקות תמחור המטען. בשלב זה אין ביכולתה של החברה להעריך את תוצאות חקירת הנציבות או להעריך את ההשפעה הכספית האפשרית של החקירה על החברה. יחד עם זאת, יצוין כי ההשלכות עשויות לכלול הליך מינהלי כנגד החברה, לרבות קנס בהיקף מהותי העלול להיות מוטל על החברה בסיום ההליך.

(7) ביום 28 בפברואר 2007 התקבל במשרדה הראשי של החברה כתב תביעה אזרחי כנגד החברה שהוגש בניו יורק (United States District Court for the Eastern District of New York) בנושא מחירי שרותי הובלה אווירית של מטענים. בכתב התביעה, צורפה החברה כנתבעת,

לצידן של 38 חברות תעופה אחרות, כאשר נטען כי הנתבעות היו שותפות לקשר לתיאום מחירי שרותי הובלה אווירית של מטענים, משנת 2000, תוך הפרה של חוקי התחרות וחוקים אחרים באירופה ובארה"ב. התביעה הוגשה בשמם של גופים הרוכשים שרותי הובלה אווירית של מטענים, באופן ישיר ועקיף, באירופה ובארה"ב והיא כוללת בקשה להכיר בתביעה כתביעה ייצוגית. התביעה כוללת בקשה לפיצויים בסכום שלא הוערך וסעדים נוספים. החברה בוחנת את כתב התביעה שנמסר לה ואת השלכותיו האפשריות ונערכת לטיפול בהליך זה. לאור השלב המקדמי של ההליך, אין ביכולת החברה להעריך את השלכותיו האפשריות או את ההשפעה הכספית האפשרית של ההליך על החברה.

(ח) **חוק רשות שדות התעופה, התשל"ז - 1977.**

חוק זה, התקנות והכללים שהוצאו מכוחו מסדירים, בין היתר, את הנושאים הבאים: אגרות תעופה, הובלת משגורי יבוא, כניסה לשטחים מוגבלים, דמי הרשאה ופריקת כלי-טיס וטעינתם.

(ט) **חוק הפיקוח על מצרכים ושירותים, התשי"ח - 1957.**

סעיף 11א לחוק האמור מקנה לשר האוצר, באישור הממשלה, סמכות להורות בצו לחברה ממשלתית או מעורבת, העוסקת בענין שבו יש למדינה ענין כלכלי חיוני, כי תמשיך לפעול לפי הוראות השר, וכן רשאי השר למנות אדם לניהול החברה או לפיקוח על הנהלתה. חברה שחל עליה צו כאמור - לא יינקטו לגביה הליכים של פירוק, כינוס נכסים, סעדים זמניים, הוצאה לפועל ואכיפה לפי כל דין. ביום 25 במאי 2003 הודיע שר האוצר לחברה, כי הוא לא יפעיל את סמכותו בהתאם לסעיף 11א לחוק האמור לאחר רישום מניות החברה למסחר בבורסה לניירות ערך בתל אביב. לפרטים בדבר סמכויות נוספות להפעלה בשעת חירום מכח חוק הפיקוח על מצרכים ושירותים ראו סעיף 9.11.13 להלן.

(י) **חוק הגנת הצרכן, התשמ"א - 1981**.

ביום 30 ביוני 2004 פורסם תיקון מספר 13 לחוק הגנת הצרכן. התיקון בעיקרו מבטל את הפטור שניתן בעבר לשירותים הקשורים בתובלה אוירית מהחובה לפרסם מחיר כולל. על פי התיקון, חברות התעופה חייבות לפרסם מחיר הכולל את כל המסים החלים על השירות ואשר נגבים על ידי חברת התעופה וכל תשלום נלווה אחר, אשר לצרכן אין אפשרות מעשית לוותר עליו במסגרת העסקה. עם זאת, התיקון לא ביטל את הפטור שניתן לחברות תעופה מהחובה לפרסם מחיר בשקלים. לפי החוק, השער הקובע לתשלום הוא שער המכירה להעברות והמחאות. עוד קובע התיקון כי בתובלה בינלאומית של מטענים שנקבע לגביה הסדר בין מוביל אווירי לבין איגוד בינלאומי של חברות תעופה, לא תחול החובה לקבוע מחיר בשקלים לפי שער המכירה להעברות והמחאות.

בנוסף, קובע החוק כי במכירת כרטיס טיסה ב"מכר מרחוק" (לרבות באמצעות דואר, טלפון, רדיו, טלויזיה, תקשורת אלקטרונית מכל סוג שהוא, פקסימיליה, פרסום קטלוגים או מודעות, או באמצעי כיוצא באלה), רשאי הצרכן, בכפוף לתנאים מסויימים, להודיע בכתב על ביטול העסקה ולקבל החזר בגובה שיעור מסויים מן התמורה ששילם, בהתאם לנסיבות ביטול העסקה. יצויין, כי חוק הגנת הצרכן חל ביחסים שבין עוסק (החברה) וצרכן, ולא בין עוסק (החברה) ועוסק אחר ואולם למיטב ידיעת

החברה בכוונת גורמים שונים לפעול בניסיון לשינוי חקיקה בנושא, באופן שהוראות החוק בנושא ביטול עסקת מכר מרחוק יחולו גם ביחסים שבין החברה וסוכני נסיעות.

אפשרות תחולת הוראות החוק בתחום הגנת הצרכן על היחסים בין החברה לבין סוכני נסיעות, אם וככל שתחולנה, הינה "מידע צופה פני עתיד" כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח- 1968. מידע צופה פני עתיד הוא מידע בלתי וודאי לגבי העתיד, המבוסס על מידע הקיים בחברה במועד הסמוך לאישור הדוח, וכולל הערכות של החברה או תחזיות שלה נכון לתאריך הדוח. לפיכך, התוצאות בפועל של שינויי חקיקה כאמור עשויות להיות שונות באופן מהותי מן התוצאות המוערכות או משתמעות ממידע זה.

(יא) **הוראות חקיקה החלות על החברה כ"חברה מעורבת"**

(1) החברה היתה עד ליום 6 ביוני 2004 "חברה ממשלתית" ב"הפרטה" כמשמעות המונחים בחוק החברות הממשלתיות. החל מיום 6 ביוני 2004 החברה הינה "חברה מעורבת", כמשמעות המונח בחוק החברות הממשלתיות. כלומר, חברה שאינה חברה ממשלתית, ואשר מחצית או פחות מכח ההצבעה באסיפותיה הכלליות או הזכות למנות מחצית או פחות ממספר הדירקטורים שלה הם בידי המדינה. למעשה, כל עוד תחזיק המדינה מניות המקנות זכות הצבעה באל על – תשאר החברה "חברה מעורבת".

כחברה מעורבת חלות על החברה חלק מהוראות חוק החברות הממשלתיות (ראו סעיפים 55 ו-58 לחוק). בין היתר, חלות על החברה הוראות הסעיפים הבאים בחוק החברות הממשלתיות: סעיף 14 העוסק במכירת המניות שבידי המדינה; פרק ג' לחוק חל על דירקטורים מטעם המדינה; סעיפים 54(1), 54(7א), 55, 56(ב), 58(א)(6) ו-58(ב) הנוגעים לסמכויות רשות החברות הממשלתיות; וכן רובו של פרק ח1 לחוק העוסק בהפרטה.

(2) תקנה 108 לתקנון החברה העניקה זכויות מסוימות לרשות החברות הממשלתיות, לרבות זכות למשקיף בדירקטוריון; הזכות לדרוש קיום ישיבה מיוחדת של הדירקטוריון לפי דרישת הרשות; זכות המשקיף לדרוש אישור האסיפה הכללית של החברה להחלטות מסוימות; סמכות אישור למינוי יו"ר דירקטוריון החברה ומנכ"ל החברה. כאמור לעיל, ביום 23 בדצמבר 2004, בעקבות מימוש אופציות לרכישת מניות החברה שהוחזקו על ידי כנפיים, מחזיקה כנפיים במניות החברה בשיעור העולה על השיעור המוחזק בידי המדינה. לפיכך, חדלו לחול על החברה ההוראות המיוחדות לפי תקנה 108 לתקנון החברה.

(3) פרק ח2 לחוק החברות הממשלתיות מסמיך את ראש הממשלה ושר האוצר, באישור ועדת השרים לענייני הפרטה ובהתייעצות עם השר האחראי לענייני החברה, לקבוע בצו הוראות שנועדו להגן על האינטרסים החיוניים של המדינה בקשר לחברה בהפרטה. ההוראות יחולו לתקופה קצובה או בדרך כלל, ויכול שיחולו גם לאחר הפרטת החברה, כפי שייקבע בצו. הגדרת האינטרסים החיוניים כוללת אינטרסים שונים, שחלקם דומה לאלה שלשם ההגנה עליהם נוצרה מניית המדינה המיוחדת (ראו להלן "מניית המדינה המיוחדת"), וכן מניעת ריכוזיות במשק, פגיעה

ביחסי החוץ של המדינה ועוד. עמדת רשות החברות הממשלתיות היא, כי פרק 2ח לחוק החברות הממשלתיות חל גם על חברה מעורבת.

ביום 17 בנובמבר 2004 פורסם מכח פרק 2ח האמור - צו החברות הממשלתיות (הכרזה על אינטרס חיוני למדינה באל על נתיבי אויר לישראל בע"מ), התשס"ה – 2004 (להלן בפסקה זו: "הצו"). הצו קובע, כי למדינה אינטרס חיוני בקשר לחברה, לאפשר שימוש אפקטיבי בנכסים חיוניים בשעת חירום או לצורכי ביטחון להבטחת המשך קיומן של פעילויות שהן חיוניות לביטחון המדינה. עוד קובע הצו, כי על החברה להעסיק, בכל עת, אנשי צוות אוויר ישראלים, ובישראל אנשי צוות קרקע ישראלים, שהם בעלי הכשרה ורישוי כנדרש להפעלת "הנכסים החיוניים" (צי מטוסים מינימלי; ראו "מניית המדינה המיוחדת"), במספר הנדרש לשם הפעלה רציפה ובו זמנית של כל "הנכסים החיוניים" בשעת חירום או צורך בטחוני. הצו מוסיף, כי אין בו כדי להחיל על החברה את הוראות סעיף 59ט לחוק החברות הממשלתיות (העוסק במגבלות על העברת שליטה), ואין בצו כדי לגרוע מן ההוראות של מניית המדינה המיוחדת. לפרטים בדבר מגבלות נוספות החלות על החברה מכח מניית המדינה המיוחדת ראו סעיף 9.11.9 להלן.

(יב) **חוק יסודות התקציב**

על החברה חלות מספר הוראות בחוק יסודות התקציב, התשמ"ה – 1985 ("חוק יסודות התקציב"), אשר לפיו חברה ממשלתית, חברה בת ממשלתית וחברה מעורבת, כמשמעותן בחוק החברות הממשלתיות, נכללות בהגדרת "גוף מתוקצב".

החל ממועד הפיכת החברה לחברה מעורבת (6 ביוני 2004) החברות הבנות של החברה אינן נכללות בהגדרת "גוף מתוקצב".

חוק יסודות התקציב מעניק סמכויות פיקוח למשרד האוצר על גופים מתוקצבים וחובות דיווח של גוף מתוקצב למשרד האוצר, לשם יישום ואכיפת חוק יסודות התקציב.

בהתאם להוראות סעיף 29 לחוק יסודות התקציב, החברה לא יכולה להסכים לשינויים בשכר, בתנאי פרישה או בגמלאות, או על הטבות כספיות אחרות הקשורות לעבודה, ולא להנהיג שינויים או הטבות כאמור, אלא בהתאם למה שהוסכם או הונהג לגבי כלל עובדי המדינה או באישורו של שר האוצר. החוק קובע, כי הסכם או הסדר הנוגדים את סעיף 29 הם בטלים.

שר האוצר רשאי, בנסיבות מסויימות ובאישור ועדת הכספים של הכנסת, לפטור מהוראות סעיף 29 חברה מעורבת. ביום 25 בינואר 2005 פנתה החברה לשר האוצר בבקשה כי יפטור את החברה מהוראת סעיף 29 לחוק יסודות התקציב, וזאת לאור השלמת תהליך הפיכתה של החברה לחברה בשליטה פרטית ולא ממשלתית. הבקשה אושרה בידי שר האוצר. ביום 17 במרץ 2005, אושר הפטור גם על ידי ועדת הכספים של הכנסת.

(יג) **הפחתת שכר והקפאתו בהתאם לחוק התכנית להבראת כלכלת ישראל**

מכח היות החברה "גוף מתוקצב" חל עליה פרק ט"ו לחוק התכנית להבראת כלכלת ישראל (תיקוני

חקיקה להגשת יעדי התקציב והמדיניות הכלכלית לשנות הכספים 2003 ו- 2004), התשס"ג – 2003 ("חוק תכנית ההבראה"). פרק זה הורה על הפחתת שכר מדורגת, ודחיית מועד תשלומי דמי הבראה לגבי עובדים במגזר הציבורי, וזאת כהוראת שעה לתקופה שמיום 1 ביולי 2003 ועד ליום 30 ביוני 2005. הפחתת השכר היא בהתאם ל"הסכם לעידוד הצמיחה במשק" שנחתם בין המדינה לבין ההסתדרות ביום 22 במאי 2003. הפחתת שכר זו לא תובא בחשבון לחישוב תשלומים לקופות גמל ולעניין תשלומים מקופות גמל. הפרק אינו חל על החברות הבנות של החברה, החל ממועד הפיכת החברה ל"חברה מעורבת" (6 ביוני 2004).

ביום 26 בינואר 2005 פנתה החברה לממונה על השכר והסכמי עבודה במשרד האוצר ולמנהל רשות החברות הממשלתיות בבקשה לקבל אישורם להפסקת ניכוי עידוד הצמיחה לעובדי החברה. בהתאם לאישורים שהתקבלו בחודש פברואר 2005 הופסק ניכוי עידוד הצמיחה משכר עובדי החברה, החל ממשכורת חודש פברואר 2005.

(יד) **חוק מבקר המדינה**

בהתאם לסעיף 9(10) לחוק מבקר המדינה החברה תמשיך להיות גוף מבוקר עד שלוש שנים לאחר שהמדינה חדלה להשתתף בהנהלתה.

(טו) **תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלויות (הסדרת נגישות לשירותי תחבורה ציבורית), התשס"ג - 2003**

הפרק השלישי לתקנות הנ"ל (שמרבית הוראותיו בתוקף) עוסק בחובת הסדרת עזרים לאנשים עם מוגבלות בתובלה אווירית ומטיל על מובילים חובות שונות כתנאי להפעלת כלי טיס.

(טז) **חוק תובענות יצוגיות, התשס"ו - 2006**

ביום 12במרץ 2006 פורסם חוק תובענות ייצוגיות אשר, בין היתר, מאפשר הגשת בקשה לאישור כל תביעה כנגד עוסק בקשר לעניין שבינו לבין הלקוח כתביעה ייצוגית, וזאת בין אם התקשרו בעסקה ובין אם לאו. הוראה זו מרחיבה באופן משמעותי את העילות בגינן ניתן להגיש תביעה ייצוגית. ההוראות יחולו החל ממועד פרסום החוק גם על בקשות לאישור תובענות ייצוגיות שהוגשו לפני פרסום החוק, וטרם הוכרע בהן. על פי החוק רשאים התובעים בתביעות הייצוגיות התלויות ועומדות להגיש בקשה לתיקון כתב התביעה והבקשה לאשרה כייצוגית (או את כתב הערעור, אם התביעה מצויה בשלב הערעור) והוספת עילות נוספות או הרחבה העילות הקיימות, בין היתר לגבי הטעיה וניצול במהלך היחסים החוזיים. לפרטים אודות תביעות יצוגיות שהחברה צד להן ראו סעיף הליכים משפטיים – סעיף 9.14 להלן.

9.11.3 רשיונות עסק ורשיונות הפעלה

חלק מפעילויותיה של החברה מחייב קבלת רישיונות על פי חוק רישוי עסקים, התשכ"ח - 1968. במהלך השנים 2003 ו- 2004 הגישה החברה בקשות לרישוי עסקים לכל פעילות אשר עבורה נדרש

רישוי. החברה פועלת תוך תיאום עם נציגי משרד הפנים ומעסיקה יועצים מומחים לשם סיוע בהליך, במסגרת זו נקבע מתאר לתכנית פעולה מסודרת ומוסכמת לשם השלמת הליך הסדרת הרישיונות לניהול עסק של החברה, והתכנית מבוצעת על ידי החברה.

9.11.4 רשיון להפעלה מסחרית

לחברה רשיון (מספר 1/88 מיום 2 באוגוסט 1988) להפעלה מסחרית, שהוענק על ידי שר התחבורה על פי חוק הרישוי. להלן עיקרי הרשיון:-

(1) בעל הרשיון לא יפעיל כלי טיס בהפעלה מבצעית אלא על פי רשיון הפעלה מבצעי מאת ראש רשות התעופה האזרחית (להלן "הרשות") (על רישיון ההפעלה המבצעי ראו להלן).

(2) בעל הרשיון ימלא בקפידה אחר הוראות כל דין החל על הפעלת כלי טיס וכל ההוראות שנקבעו או שייקבעו על ידי הרשות.

(3) בעל הרשיון לא יפעיל את כלי הטיס באופן שעלול לפגוע בבטחון המדינה, בטיחות הציבור ובריאותו ובטיחות הטיס או באופן שיש בו כדי לסכן את הציבור בכל דרך אחרת.

(4) בעל הרשיון יודיע לשר התחבורה על כל דרישה, שמקורה במדינת חוץ, למסירת מסמך מסחרי או מידע מסחרי אשר נמצא מחוץ לסמכות הטריטוריאלית של אותה מדינה ולא ימסור ולא יספק מסמך או מידע כאמור אלא אם קיבל את אישור השר.

(5) בעל הרשיון יבטיח כי לפחות 51% מהון המניות של בעל הרשיון יהיו בבעלות אזרחים ישראליים ותושבים קבועים בישראל ולפחות שני שליש ממנהליו (חברי הדירקטוריון) ובכללם יושב ראש הדירקטוריון והמנהל הכללי יהיו אזרחים ישראליים ותושבים קבועים בישראל[59].

(6) בעל הרשיון יגיש לרשות, לפי דרישתו, דיווח, מידע או ידיעות המתייחסות להפעלת כלי הטיס.

(7) בעל רשיון הפעלה מבצעי לא יפעיל כלי טיס בהפעלה מבצעית, אלא אם ירכוש כיסוי ביטוחי בהתאם למפורט ברישיון.

(8) בעל הרשיון יגיש לאישור הרשות, לפחות 30 יום לפני כניסתו לתוקף, לוח זמנים עונתי של טיסותיו הסדירות בו יפורטו קווי התעופה ותדירות הטיסות בהם. שינוי בעל אופי קבוע בלוח הזמנים מחייב אישור מראש של הרשות.

(9) בטיסותיו הסדירות על פי רשיון זה, יוליך בעל הרשיון נוסעים ויוביל טובין, במידת האפשר, בהתאם לתעריפים ותנאי הנסיעה וההובלה שנקבעו ע"י יאט"א, או בהתאם לתעריפים אחרים, הכל באישור מראש של הרשות.

---

[59] ביום 26 במאי 2003 תוקן סעיף 8 של רשיון ההפעלה המסחרית, כך שאחוז האחזקה על ידי אזרחים ישראליים הוקטן מ-76% ל-51%, מכאן שבעלות זרה יכולה להגיע עד ל49%. בהתאם למניית המדינה המיוחדת, כל עוד לא התקבלה החלטה אחרת על ידי מחזיק מניית המדינה המיוחדת או דירקטוריון החברה, המגבלה אשר תחול על שיעור אחזקת הזרים במניות החברה תהיה לפי רישיון ההפעלה המסחרית של החברה, כפי שיהיה בכל עת. החלטה כאמור על שינוי המגבלה החלה על אחזקת מניות על ידי זרים תדווח בדו"ח מיידי.

(10) בעל הרשיון יוליך נוסעים ויוביל טובין חינם או בתעריפים מוזלים אם יידרש לכך על ידי הרשות ובהתאם לתנאי הדרישה.

(11) השירותים שבעל הרשיון רשאי להציע ולבצע מצוינים בתוספת לרשיון. התוספת מהווה חלק בלתי נפרד של הרשיון, והרשות רשאית לשנותה או לבטלה.

להלן עיקרי התוספת:

(א) הולכת נוסעים והובלת טובין בטיסות סדירות בין ישראל לבין נקודות במדינות חוץ ובין נקודות כאמור לבין עצמן. יצויין, כי חלק מהנקודות לא מנוצל ע"י החברה בשל חוסר כדאיות כלכלית.

(ב) הולכת נוסעים והובלת טובין בטיסות שכר בינלאומיות בהתאם לתקנות הרישוי שבתוקף.

(ג) משימות מיוחדות בכפוף לאישור הרשות.

שר התחבורה מוסמך לבטל את המינוי של החברה לנקודה(ות) שלא מנוצלת על ידי החברה או שמנוצלת בהיקף נמוך מזה שנקבע ולהסמיך מוביל ישראלי אחר. לפרטים בדבר מדיניות הממשלה בנוגע לאפשרות ביטול מינוי החברה לנקודה(ות) – ראו סעיף 9.11.7.2 להלן.

(12) הרשיון תקף כל עוד לא בוטל או הותלה על ידי שר התחבורה או הרשות.

9.11.5 רשיון להפעלה מבצעית

לחברה רשיון להפעלה מבצעית (מספר 1/88) המוצא מעת לעת. הרשיון הנוכחי בתוקף עד 31 בדצמבר 2008. הוא קובע, בין היתר, כי המפעיל (אל על) רשאי לפעול כ"מוביל אוירי נקוב" של אוירונים גדולים (לפי הפרק ה- 13 של תקנות הטיס - "הפעלת כלי טיס וכללי טיסה"). המפעיל רשאי להפעיל טיסות בינלאומיות וטיסות המשך פנים-ארציות מסחריות, בכפוף למגבלות התפעוליות והתנאים המפורטים במפרטי ההפעלה המהווים חלק מהרישיון.

בתנאים הכלליים של מפרטי ההפעלה נקבע כי הבעלים הרשומים של המוביל "בעל רשיון מפעיל מבצעי" יהיה/יהיו אזרחי קבע של מדינת ישראל שמקום מושבם הקבוע בשטח הריבוני של מדינת ישראל. בסיס/בסיסי האם של בעל רשיון המפעיל המבצעי, ייקבעו על ידי רשות התעופה האזרחית במפרטי ההפעלה שלהלן בתוך השטח הריבוני של מדינת ישראל.

כלי הטיס הרשומים ברשיון יהיו בעלי רישום ישראלי או רישום זר באישור הרשות, בבעלות מלאה של בעל הרשיון, או יעמדו לרשותו של בעל הרשיון, באישור רשות התעופה האזרחית. על המפעיל חלה חובת דיווח על כל שינוי ברשימת המטוסים המופיעה במפרטי ההפעלה, כגון מכירה, רכישה, החכרה למפעיל אחר ו/או חכירה מכל מפעיל ישראלי, או מפעיל זר, בתנאי שהמטוס הזר רשום בפנקס המטוסים של מדינה החברה ב- ICAO הדיווח יוגש לאגף מבצעים ומח' כושר אוירי, תוך עשרה ימים מביצוע השינוי.

9.11.6 הסדרים רגולטוריים בינלאומיים

בתעופה האזרחית שולט העקרון האוניברסלי, לפיו כל מדינה היא ריבונית על המרחב האוירי שלה, ועל כן - כל טיסה מסחרית אל או מעל מדינה כלשהי מחייבת היתר של אותה מדינה. ההיתר יכול שינתן במסגרת הסכם בילטרלי (כמקובל לגבי טיסות סדירות) או לגבי טיסה/ות אד-הוק.

ענף התעופה האזרחית הבינלאומית פועל במסגרת מערכת של הסדרים רגולטוריים הנוגעים לרוב ההיבטים התפעוליים של חברת תעופה ובמיוחד בנושא זכויות טיס, קיבולת מותרת, קביעת תעריפים, אחריות מוביל אוירי לנזקים (נזקי גוף ורכוש) וסטנדרטים של בטיחות טיסה, בטחון ורעש. מערכת הסדרים זו מורכבת מאמנות בינלאומיות, חוקים, תקנות והוראות מינהליות, ובנוסף הסכמים בילטרליים. הבסיס הקיים להסדר הרגולטורי הבינלאומי בנושא התעופה האזרחית הבינלאומית הוא אמנת שיקגו מ-1944.

בעקבות האמנה הוקם הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית (ICAO), שהינו סוכנות של האו"ם. במסגרת ובחסות ICAO נקבעים סטנדרטים ונוהלים מומלצים בתחומים שונים של הפעילות התעופתית. זכויות להובלת נוסעים ומטען בתמורה בין מדינות, קיבולת מותרת, וקביעת תעריפים מוסדרים בהסכמים לתובלה אוירית או הסכמי תעופה (בילטרליים), המבוססים על הדדיות ומתן הזדמנות הוגנת ושווה לחברות התעופה של שתי המדינות.

9.11.7 הסכמי תעופה ומדיניות התעופה האזרחית והבינלאומית של ישראל

9.11.7.1 הסכמי תעופה - כללי

רוב זכויות הטיס שעל פיהן מתירה מדינת ישראל לחברה להוביל נוסעים ומטען בקווים הבינלאומיים מעוגנות בהסכמי תעופה שבין ישראל ובין מדינות חוץ, ומיעוטן (בשל העדר הסכמי תעופה) בהסכמים שבין רשויות התעופה או בהסכמים מסחריים בין החברה לבין מוביל אוירי של המדינה השניה, הטעונים אישור רשויות התעופה של שתי המדינות. המרכיבים העיקריים בהסכמי תעופה כוללים, בין היתר, את זכויות הטיס המוענקות, קביעת מוביל נקוב, הקיבולת המותרת והדרכים לקביעת תעריפים.

כאשר נחתם הסכם תעופה, כל ממשלה קובעת מוביל אוירי כ"מוביל הנקוב" מטעמה שיפעיל את הטיסות וינצל את הזכויות שעפ"י ההסכם. לאחר שנקבע ה"מוביל הנקוב" עליו לקבל הרשאה מרשות התעופה של המדינה השניה. לצורך קבלת ההרשאה על המוביל להוכיח, כי הבעלות העיקרית והשליטה בפועל (substantial ownership and effective control) על המוביל האוירי הוא בידי ממשלת המדינה או בידי אזרחי המדינה אשר קבעה אותו כמוביל נקוב, וכן כי המוביל עונה על הסטנדרטים הבינלאומיים של בטיחות טיסה.

רוב הסכמי התעופה שישראל צד להן ניתנים לסיום או ביטול בהודעה מוקדמת של שנה. בעקבות הודעה כנ"ל מתנהל בדרך כלל מו"מ בין שתי הממשלות לקביעת הסדר ביניים או תנאים חדשים לפני שפג תוקפו של ההסכם.

בהחלטת ממשלה מס' 441 מיום 12 בספטמבר 2006, הנושאת כותרת "עידוד התחרות בתחום התעופה האזרחית לישראל וממנה", הוחלט כי יוקם צוות היגוי בין-משרדי לליווי המשא ומתן עם האיחוד

האירופי לגיבוש הסכם תעופה גלובאלי אחיד מול מדינות האיחוד האירופי, אשר יחליף את הסכמי התעופה הבילטראליים הקיימים כיום בין ישראל ומדינות האיחוד. בראש הצוות יעמוד מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים והוא יכלול נציגים מטעם משרד האוצר, משרד החוץ ומשרד התיירות. הצוות ימנה נציגים למו"מ עם האיחוד האירופי, וינחה את הנציגים לכלול בהסכם התעופה החדש את העקרונות הבאים: מתן מענה הולם לאינטרסים של חברות תעופה ישראליות, לרבות ובפרט ניצול "חופשים" וכן זמני טיסות ותדירותן; ניצול מקסימלי של אפשרויות ההגעה למדינת ישראל, בין היתר באמצעות הגדלת מספר המובילים הנקובים במקרים בהם ההסכמים הבילטראליים הקיימים מגבילים את מספרם למוביל אחד למדינה, ועידוד כניסתן של חברות LOW COST לפעילות בארץ;

בהחלטת הממשלה נקבע כי הצוות יפעל לגיבוש הסכם התעופה החדש תוך שנה וידווח לממשלה על ההתקדמות במגעים לגיבוש ההסכם.

במקביל הוקמה על ידי משרד התחבורה "ועדה ציבורית לבחינת סוגיית שמים פתוחים" (ועדת סיטרמן). הועדה סיימה לאחרונה שמיעת עמדות של גורמים שונים ובהם החברה וצפויה לפרסם את המלצותיה בקרוב. בנושאים אלו, ראו גם סעיף 9.18.5 להלן.

9.11.7.2 מוביל נקוב

(1) כל ממשלה מעניקה לרעותה בהסכם תעופה את הזכות לייעד מוביל אווירי אחד שלה ("מוביל נקוב" - designated carrier) [60]. למוביל הנקוב מוענקת הזכות להפעלת טיסות סדירות לצורך הובלת נוסעים, מטען ודואר בין שתי המדינות. לעיתים, מוענקת למוביל הנקוב גם הזכות להפעיל טיסות סדירות מהמדינה השניה למדינה שלישית (בכפוף להסכם עם המדינה השלישית).

עד למחצית שנות התשעים, היתה החברה המוביל הנקוב היחידי של ישראל בתחום הטיסות הסדירות להובלת נוסעים ומטען אל ישראל וממנה, למעט שרם-א-שייך. במעמדה הבלעדי האמור של החברה חל שינוי בעקבות מתן רשיונות למובילים ישראליים נוספים כ"מובילים נקובים" למספר יעדי טיסה, חלקם במקום החברה.

נכון למועד הסמוך לאישור דוח זה, החברות הישראליות האחרות מונו כמובילים נקובים ל- 13 יעדים בינלאומיים, כולל מינויה של ארקיע, החל מחודש פברואר שנת 2007, כמוביל נקוב בקו ללרנקה.

בסמוך לפני פרסום התשקיף, החליטה ועדת השרים לענייני חברה וכלכלה (החלטה מיום 19 במאי 2003 חכ/14), כי:

א. החברה תמשיך לשמש כמוביל נקוב בכל הקווים, אשר ערב פרסום התשקיף היא משמשת בהם כמוביל נקוב, וזאת בכפוף לתנאים הבאים:

(1) החברה תקיים בכל עת את ההוראות וההתחייבויות, שנקבעו לה ואשר נטלה על עצמה כלפי מדינת ישראל.

---

[60] ההסכמים עם ארה"ב, ארגנטינה, סינגפור, הפיליפינים, צ'ילה, קוריאה (בתנאים מסויימים) תורכיה וספרד מאפשרים ריבוי מובילים נקובים. ההסכמים עם בריטניה, גרמניה, הפדרציה הרוסית ואוקראינה מאפשרים לייעד מכל נקודה מוסכמת מוביל אחר (City pair). ההסכם עם צרפת מאפשר לייעד מכל נקודה מוסכמת שני מובילים (city pair).

(2) שר התחבורה ישקול לבטל את מעמדה של חברת אל על כמוביל נקוב בקו מסוים אם מספר הנוסעים הטסים בחברה באותו קו הינו 20% או פחות ממספר הנוסעים הטסים באותו קו בטיסות סדירות, או אם מספר הטיסות הסדירות של אל על באותו קו הינו 20% או פחות ממספר הטיסות הסדירות שמפעיל המוביל הנקוב של מדינת היעד, במהלך תקופה של שנה קלנדרית.

ב. עוד קבעה ועדת השרים לענייני חברה וכלכלה, כי שר התחבורה ישקול האם להעניק זכויות למוביל נקוב נוסף בקווי תעופה סדירים, אם מספר הנוסעים הטסים בטיסות הסדירות של החברה בקו מסוים נמוך מ- 30% מהמספר הכולל של הנוסעים בטיסות הסדירות באותו קו במהלך תקופה של שנה קלנדרית[61] [62].

עוד נקבע, כי מבלי לגרוע מסמכותו של שר התחבורה על פי הדין, תישקל מדיניות זו אם וכאשר היקף תנועת הנוסעים היוצאים והנכנסים באוויר לישראל תעלה על 10.7 מיליון נוסעים בשנה.

(2) ביום 20 בדצמבר 2001 הוגשה עתירה לבג"צ (בג"צ 10089/01) על ידי ארקיע קווי תעופה ישראלים בע"מ ("ארקיע") כנגד החברה, שר התחבורה וראש רשות התעופה האזרחית, ועל פיה ניתן צו על תנאי המורה למשיבים לנמק מדוע לא יתאפשר לארקיע לכהן כמוביל נקוב ליעדים בהם החברה אינה מקיימת טיסות סדירות, או שמקיימת טיסות בתדירות נמוכה ביותר, או ליעדים בהם ניתן למנות מוביל נקוב נוסף לחברה, או ליעדים שאליהם טרם מונה מוביל נקוב כלשהו. בשלב מאוחר יותר הצטרפה ישראייר תעופה ותיירות בע"מ ("ישראייר") לעתירה. לאחר החלטה חכ/14 מיום 19 במאי 2003 תוקנה העתירה כך שהתייחסה להחלטה זו. בג"צ דחה את העתירה ביום 1 באפריל 2004, ובכך אישר למעשה את החלטה חכ/14, על פיה תמשיך החברה לשמש כמוביל נקוב בהתאם לתנאי אותה החלטה.

בשנים האחרונות, מונתה ארקיע כמוביל נקוב, בנוסף לשרם-א-שייך שנזכר לעיל, גם ליעדים הבאים: עמאן, קופנהגן, אריתריאה, שטוקהולם, טשקנט וטיבליסי. כמו כן, מונתה ארקיע בחודש פברואר 2007 כמוביל נקוב ללרנקה במקומה של החברה אשר הפסיקה פעילותה ליעד זה. יובהר, כי במהלך שנת 2006, בעקבות בקשת החברה, התמנתה החברה למוביל נקוב לטשקנט, במקום ארקיע. חברת "ישראייר" מונתה כמוביל נקוב ליעדים הבאים: ניו יורק, איזמיר, אנקרה, ברטיסלבה, ריגה, ליסבון ולובליאנה.

(3) בחודש ספטמבר 2004 הגישה חברת ישראייר לשר התחבורה בקשה לקבל מעמד של מוביל נקוב נוסף בקו לניו יורק. מאוחר יותר הגישה גם חברת ארקיע בקשה דומה. עקב חשש למצב של ניגוד עניינים,

---

[61] עמדת המשנה ליועץ המשפטי לממשלה (כלכלי-פיסקלי) והיועצת המשפטית של משרד התחבורה הינה, כי סעיף 2 להחלטה הינו מקרה מובהק בו על שר התחבורה להפעיל את שיקול דעתו, ואין בו, בהתאם לכללי היסוד של המשפט המנהלי, כדי לכבול את שקול דעתו או למנוע ממנו מלהפעיל את סמכותו על פי כל דין לרבות, בענין מוביל נקוב בקו תעופה סדיר, גם בנסיבות מתאימות אחרות.

[62] ביום 28 במאי 2003, הבהיר מנהל אגף המדיניות במשרד התחבורה, כי קביעת אחוזי פעילותה של החברה, הן בסעיף 1 והן בסעיף 2 להחלטה הנ"ל, משמעה "הפעלה עצמית" של אל על בשיעורים שנקבעו וכי האמור אינו מוציא מכלל אפשרות הפעלת קו באמצעות הסכם קוד-משותף, ואולם גם אז ההפעלה הנדרשת היא רק זו המבוצעת על ידי החברה.

הועברה על ידי הממשלה, באישור הכנסת, סמכות ההחלטה בבקשות ישראייר וארקיע משר התחבורה לשר התיירות.

ביום 16 בינואר 2006 החליט שר התיירות להיעתר לבקשת חברת ישראייר ולמנותה כמוביל נקוב נוסף (בנוסף לחברה) מטעמה של מדינת ישראל בקו תל אביב - ניו יורק ולהרחיב בהתאם לכך את הרשיון המסחרי של ישראייר. המינוי ניתן להפעלת טיסות סדירות לתקופה של 24 חודשים, ובהחלטה צוין כי "במהלך תקופה זו יבחנו ההשלכות של הוספת מוביל נקוב כמו גם שיקולים רלבנטים נוספים לקו זה".

ביום 29 בינואר 2006 הגישה החברה לבית המשפט הגבוה לצדק עתירה בה מתבקש בית המשפט להורות כי החלטת שר התיירות הינה משוללת בסיס שבדין ולפיכך הינה בטלה או שיש לבטלה. בעתירה טענה החברה כי החלטת שר התיירות מהווה הפרה של ההתחייבות השלטונית שניתנה לחברה, לעובדיה ולבעלי מניותיה בהחלטה מיום 19 במאי 2003 (חכ/14 – ראה לעיל), כי לא התקיימו נסיבות המאפשרות השתחררות מההתחייבות השלטונית וכי הנימוקים בהחלטת שר התיירות שגויים מבחינה עובדתית וכלכלית. כמו כן, העלתה העתירה טענות בעניין ניגוד עניינים מוסדי ודעה קדומה ובדבר מועד ההחלטה על רקע הבחירות המתקרבות, וכן טעמים נוספים לבטלות החלטת השר, לרבות אי קיום תנאי חוק רישוי שירותי תעופה ותקנות הטיס ופגמים בהליך השימוע.

ביום 23 בפברואר 2006 דחה בית המשפט הגבוה לצדק את עתירתה של החברה לביטול החלטת שר התיירות. כמו כן, נדחו העתירות הנוספות שהוגשו על ידי נציגות עובדי החברה (כולל תאגיד העובדים שרכש מניות החברה) וחברת כנפיים כנגד החלטת שר התיירות. בחודש אוגוסט 2006 ניתנו נימוקי בית המשפט הגבוה לצדק לדחיית עתירתה של החברה והעתירות הנוספות שהוגשו על ידי נציגות עובדי החברה ועל ידי חברת כנפיים, כנגד החלטת שר התיירות בדבר מינוי חברת ישראייר כמוביל נקוב נוסף בקו לניו יורק. להלן תמצית הנימוקים: השיקולים הנמנים בהחלטת הממשלה מיום 19 במאי 2003 לגבי סמכות השר אינם שיקולים יחידים וממצים, אלא ההחלטה קובעת קווי מדיניות ועקרונות מנחים. השר רשאי למנות מוביל נקוב נוסף, גם אם לא התקיימו התנאים הכמותיים שבהחלטת הממשלה, אך זאת במקרים חריגים למען אינטרס ציבורי, כשהשר מנחה את עצמו להתחשב באינטרסים של אל על ובמעמדה המיוחד ובמגמת השמירה על מעמד זה. פרשנות זו של החלטת הממשלה באה לידי ביטוי גם בתשקיף אל על. לפיכך, השר לא סטה מהחלטת הממשלה ולא הפר התחייבות. החלטת השר מצויה במסגרת מתחם הסבירות, ובמיוחד משנקבע כי המינוי הוא לתקופה של 24 חודשים, במהלכם ייבחנו ההשלכות ושיקולים רלבנטיים נוספים.

בהתייחס להשפעה הכלכלית על החברה כתוצאה מתוספת מוביל נקוב ישראלי בקו לניו יורק, עד כה השינוי במעמדה של ישראייר בקו לניו יורק, מחברת שכר לחברה המפעילה טיסות סדירות, לא השפיע באופן מהותי על פעילותה של החברה בקו לניו יורק. יצויין, כי ישראייר הודיעה שבכוונתה לרכוש או לחכור מטוסי איירבאס לצורך הפעלתם בקו לניו יורק ובחודש פברואר 2007 אף חכרה מטוס איירבאס. אם וככל שישראייר אכן תפעיל מטוסים נוספים בקו לניו יורק, היצע המקומות שלה יגדל והדבר עלול לפגוע בהכנסות החברה בקו זה.

בנוסף לאמור, תיתכן השפעה רחבה יותר לאור העובדה שהחלטת שר התיירות מנוגדת להתחייבות השלטונית שניתנה לחברה, לעובדיה ולבעלי מניותיה ערב ההפרטה, בין היתר, בהחלטת הממשלה מיום 19 במאי 2003, אשר אושרה על ידי בית המשפט העליון בשבתו כבג"צ, כמתואר בסעיף זה לעיל (להלן "החלטת הממשלה").

בהחלטת שר התיירות, מונה מוביל נקוב ישראלי נוסף בקו לניו יורק, על אף שאין ולא היתה מחלוקת כי טרם התקיימו התנאים הכמותיים שנקבעו בהחלטת הממשלה לצורך מינוי מוביל נקוב נוסף. לאור כך, נוצר מצב של חוסר ודאות בנוגע לקיומה ו/או אופן יישומה של החלטת הממשלה בהתייחס לקווים אחרים, וקיים חשש כי ההחלטה הנ"ל עלולה להוות פתח לסטיות נוספות מהחלטת הממשלה, לרבות מינוי מוביל נקוב נוסף או במקום אל על בקו כלשהו. בשלב הנוכחי אין אפשרות לדעת האם ובאיזו מידה יתממשו החששות המפורטים לעיל, ולפיכך אין גם אפשרות לכמת את ההשפעות שייגרמו כתוצאה מהתממשותם. ניתן לומר כי ככל שתחול סטייה משמעותית יותר מהחלטת הממשלה (כתלות בסוג הקו, עיתוי וכד'), כך היא עלולה להשליך באופן מהותי יותר על תוצאותיה הכספיות של החברה.

המפורט לעיל בנוגע להשפעותיה של החלטת שר התיירות בכלל והפעלת מטוסים נוספים בקו לניו יורק בפרט, הינו מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח – 1968. מידע זה נסמך, בין היתר, על הערכות החברה. ההשפעה בפועל על ביצועי החברה עשויה להיות שונה באופן מהותי מזאת שנחזתה, כתוצאה ממספר רב של גורמים, לרבות כתוצאה משינויים רגולטורים, שינויים בתנאים הכלכליים, הגיאופוליטיים והביטחוניים בישראל, מידת פתיחת השוק לתחרות נוספת ומידת התמודדות החברה עם התחרות.

(4) בתחילת חודש אוקטובר 2006 פנתה רשות התעופה האזרחית לחברה וביקשה את התייחסותה לטענה כי תכניתה של החברה להפעיל בקו תל אביב–וינה חמש טיסות שבועיות במטוסי בואינג 737 במהלך עונת החורף 2006/07, כאשר חברת אוסטריאן מתכננת להפעיל 14 טיסות שבועיות בקו, עלולה להוביל לכך שהחברה תרד אל מתחת לרף ה- 20% במהלך שנת 2006, התרחשות אשר עלולה להוביל לכך ששר התחבורה ישקול על פי החלטת הממשלה את ביטול מעמדה של החברה כמוביל נקוב בקו.

החברה העבירה את התייחסותה בה פירטה את הסיבות לפיהן אין לשקול פגיעה בזכויות המוקנות כיום לחברה.

(5) בחודש אוקטובר 2006 מונתה החברה כמוביל נקוב בקו לאוזבקיסטאן, במקום חברת ארקיע. המינוי בוצע לבקשת החברה, לאור כוונתה להפעיל טיסות מטען בין אירופה למזרח אסיה, דרך טשקנט.

(6) כיום אין מוביל נקוב בקו לאיסטנבול. לעת עתה הודיעו חברות התעופה הישראליות כי אין להן עניין בהפעלת קו זה בשל העלויות הגבוהות הכרוכות בכך.

9.11.7.3 בעלות ושליטה על מוביל אוירי

אין הסדר בינלאומי אחיד באשר לאחוז הבעלות והשליטה המעשית על מוביל אוירי שצריכים להיות בידי המדינה או אזרחיה. בהסכמי התעופה הבילטרליים שמדינת ישראל צד להם נכללת הוראה, לפיה כל אחת מהמדינות המתקשרות שומרת לעצמה את הזכות להשעות או לבטל את ההיתר שניתן על ידיה

לחברת תעופה של המדינה האחרת, אם "הבעלות העיקרית והשליטה בפועל" ("substantial ownership and effective control") אינן בידי המדינה המתקשרת או אזרחיה של מדינה מתקשרת. ההסכמים אינם כוללים הגדרות של Substantial ownership and effective control.

הפרקטיקה במדינות העולם המערבי היא לקבל את המינוי של חברת התעופה כמוביל נקוב כאילו היא כוללת בחובה הצהרה שהדרישה ל- Substantial ownership and effective control מתקיימת הלכה למעשה, ואם ימצא כי הדרישה חדלה להתקיים, תידרש אותה מדינה לתיקון המצב.

ברשיון ההפעלה המסחרית שניתן לאל על נקבע, כי לפחות 51% מהון המניות של החברה צריכים להיות בידי אזרחים ישראליים ותושבים קבועים בישראל ולפחות שני שליש מהמנהלים (דירקטורים) ובכללם היו"ר והמנכ"ל של החברה צריכים להיות אזרחים ישראליים ותושבים קבועים בישראל (ראו רשיון להפעלה מסחרית – סעיף 9.11.4 לעיל). כמו כן, נכללות ב"מניית המדינה המיוחדת" המעוגנת בתקנון החברה הוראות בדבר "שמירת קיום החברה כחברה ישראלית" ו"הגבלות על אחזקת מניות על ידי זרים". כל זמן שלא התקבלה החלטה אחרת על ידי מחזיק מניית המדינה המיוחדת או הדירקטוריון, המגבלה החלה על אחזקת מניות של החברה על ידי זרים תהיה לפי רשיון ההפעלה המסחרית של החברה (ליום הדוח 49%), כפי שיהיה בכל עת, כאשר החברה התחייבה למסור דיווח מיידי על שינוי במגבלה כאמור.

9.11.7.4 קיבולת (Capacity)

ברוב הסכמי התעופה שישראל צד להם (למעט ההסכמים שבין ישראל לארה"ב ולבריטניה) קיימת הגבלה על הקיבולת או התדירות המרבית שמותר לכל חברת תעופה להציע בקווי הטיסה המוסכמים כדי להבטיח שוויון הזדמנויות למובילים האוויריים של שתי המדינות שנקשרו בהסכם תעופה. כמו כן, בחלק ניכר מהסכמי התעופה בין ישראל לבין מדינות אחרות מצויין, כי הקיבולת צריכה להיות מבוססת על היקף התנועה בין ישראל למדינה השנייה אשר עימה נחתם ההסכם. בהתאם לכך, מדיניות משרד התחבורה בעבר היתה להגביל את קיבולת הטיסה של החברות הזרות לישראל וממנה.

בתחילת שנת 2006, ובהתאם למדיניות "פתיחת השמיים" שהוביל משרד התיירות הישראלי, ניתנו אישורים להוספת קיבולת ותדירויות לחברות התעופה הזרות הפועלות בקווים אל ישראל וממנה. לפרטים נוספים ראו סעיף 7.1.10 לעיל.

9.11.7.5 אישור שר התחבורה

בהחלטת הממשלה מס' 161 נקבע כי הסכמים מסחריים בין מובילים נקובים הכרוכים בהגבלת התחרותיות טעונים אישור מראש של שר התחבורה. לעניין שינויים חקיקתיים בנוגע להסכמים מסחריים בין מובילים באוויר ראו סעיף 9.11.2 (ז) לעיל.

9.11.7.6 תעריפי טיסה

במסגרת יאט"א, האיגוד הבינלאומי של חברות התעופה הסדירות, נקבעים תעריפים לטיסות בקווים הבינלאומיים. תעריפים אלה מאפשרים לנוסע לרכוש כרטיס טיסה בחברה אחת ולנצל אותו לטיסה או לטיסות בחברות אחרות (במסגרת הסכמי Interline). בנוסף לתעריפים במסגרת יאט"א, עליהם קיים פיקוח של רשויות התעופה, רשאית אל על לקבוע תעריפים מיוחדים באופן חד צדדי.

משרד התחבורה הישראלי אינו מתערב, כדרך כלל, בקביעת התעריפים שהקבוצה מפרסמת באופן חד צדדי ובתנאי שרמת תעריפים אלה אינה גבוהה ממחירי יאט"א.

יש לציין שהחקיקה האמריקאית נגד הגבלים עסקיים אוסרת על מובילים אמריקאיים לתאם תעריפים עם מובילים אחרים, פרט לתיאום תעריפים במסגרת ועידות תנועה של יאט"א.

על פי הסכם התעופה בין ישראל לבין ארה"ב, למובילים חופש פעולה בקביעת תעריפים ורק אם שתי הממשלות מתנגדות לתעריף שהוצע (שיטה הידועה כ"דחיה כפולה" - double disapproval), בשל היותו חריג (מוגזם או בגדר "היצף"), התעריף החדש לא מאושר ואי אפשר להציעו לציבור.

על אף ההסדרים המתוארים לעיל בדבר קביעת תעריפים, רוב כרטיסי הטיסה וקיבולת המטען נמכרים במחירים נמוכים מאלה שהוסכמו ואושרו, או בתנאים שונים מאלה שנקבעו לתעריפים השונים. החברה נוהגת כמקובל בענף, תוך התאמת מדיניותה לתנאי השוק ולהתנהגות המתחרים. חלק ניכר מהכנסות החברה נובע ממכירות בתנאים אלה.

בשנים האחרונות נוצר מגוון רחב יותר של תעריפי כרטיסי טיסה. בכל מחלקות השרות במטוס (ראשונה, עסקים ותיירים) יש כמה סוגי מחלקות רישום (או סוגי מחיר). לכל מחלקת רישום כאמור ביקוש שונה ותנאים שונים בתקופות שונות של השנה.

תעריפי טיסות שכר נקבעים בצורה שונה מתעריפי הטיסות הסדירות. כל מארגן מחוייב לשלם למוביל האווירי עבור הקיבולת (מספר המושבים) שחכר ומאידך הוא קובע לעצמו את המחיר למושב, בדרך כלל מחיר לחבילה הכוללת טיסה וסידורי קרקע. מארגן המבקש אישור להפעלת טיסה או סדרת טיסות שכר צריך לציין את המחיר המוצע לציבור ולקבל אישור לביצוע הטיסות ומחיריהן מרשויות/מינהלי התעופה של המדינות הנוגעות בדבר.

עקב העלייה הדרסטית במחירי הדלק הסילוני בעולם, חברות התעופה, והחברה ביניהן, גובות תוספות דלק. כמו כן, גובות חברות התעופה תוספת בטחון במסגרת מחירי כרטיסי הטיסה.

9.11.8 מדיניות התעופה האזרחית הבינלאומית של ישראל

במשך השנים קיבלו ממשלות ישראל וועדות שרים (להפרטה או לחברה וכלכלה) שורה של החלטות בנוגע למדיניות התעופה האזרחית הבינלאומית של ישראל, בין היתר, החלטה מח/83 (מיום 25 בדצמבר 1994) בה שולבה החלטה 2531 (המלצות "ועדת שרון") (מיום 6 בפברואר 1994), החלטה מס' 6061 (מ- 27 באוגוסט 1995), החלטות מס' 2465 ו- 2466 (מ- 13 באוגוסט 1997), החלטות מס' 159, 160 ו- 161 (מ- 22 באוגוסט 1999), החלטה מס' 649 (מ- 2 בספטמבר 2002), החלטה

מס' 2313 (מ- 30 ביולי 2002), החלטה חכ/14(מ- 19 במאי 2003) של ועדת השרים לענייני חברה וכלכלה בעניין "מדיניות התעופה של מדינת ישראל בקווים סדירים" (ראה לעיל סעיף 9.11.7.2 "מוביל נקוב"). בהחלטה הנ"ל בוטלו החלטות קודמות של הממשלה (החלטות מספר 160, 649, ו-2313), החלטה מיום 9 באוגוסט 2005 בעניין "עידוד התחרות בתחום התעופה האזרחית לישראל וממנה" שבעקבותיה תוקן חוק רישוי שירותי תעופה (ראו 9.11.2ב לעיל), החלטה 441 (מ- 12 בספטמבר 2006) בדבר עידוד התחרות בתחום התעופה האזרחית לישראל וממנה, וההחלטה של שר התחבורה על הקמת ועדה ציבורית לבחינת "השמים הפתוחים" (ראו סעיף 9.11.8 ח להלן).

להלן עיקרי ההחלטות שלא בוטלו בהחלטה חכ/14 (מ- 19 במאי 2003):

א) עיקרי ההוראות הרלבנטיות מהחלטות הממשלה מח/83 ו- 2531

1) מטרת המדיניות

מטרת מדיניות התעופה האזרחית היא להבטיח את יעדי ישראל בתחום התעופה האזרחית, תוך התחשבות באילוצים. על המדיניות להבטיח: "א) קשרי אויר סדירים של ישראל עם מדינות חוץ, בעיתות שלום וחירום; ב) הובלה אוירית של נוסעים ומטען בצורה אמינה ובטוחה ובמחירים נמוכים ככל האפשר; ג) עידוד תחרות בריאה (SOUND) והוגנת שתבטיח את יציבות הענף ופיתוחו, ויעילות בניצול משאבי המשק הלאומי; ד) הימנעות ככל האפשר מתלות בלעדית בגורם תעופתי אחד במגזרי הפעילות השונים של הענף; ה) הגברת מיגוון ורמת השירות למשתמשים; ו) עידוד התיירות לישראל וממנה; ז) שוויון הזדמנויות בין חברות התעופה הישראליות לבין חברות התעופה הזרות על בסיס תחרותי; ח) ניצול ענף התעופה האזרחית להבטחת תובלה אוירית ואספקה חיונית בעיתות חירום".

2) טיסות בין-לאומיות סדירות

קשרי התעופה של ישראל עם מדינות חוץ מושתתים בעיקר על הטיסות הסדירות, תוך שאיפה לשמירת איזון נאות בין הטיסות הסדירות לבין טיסות השכר בהתאם לצרכי התעופה ושיקול דעתו של שר התחבורה.

חברת אל על, שימשה עד אמצע שנות ה- 90 כמוביל הנקוב הישראלי היחידי בתחום הטיסות הסדירות להובלת נוסעים ומטען.

[בהחלטה מח/29 (מיום 8.7.02) בעניין הפרטת אל על נאמר בהקשר זה: "בהתאם להסכמים שבין ממשלת ישראל למדינות חוץ ו/או רשויות תעופה, למועד החלטה זו, אל על הינה המוביל הנקוב של מדינת ישראל ברוב הקווים הבינלאומיים"].

3) מספר מובילים

ועדת שרון המליצה על כניסה למהלך של תחרות מבוקרת והדרגתית בתחום התעופה, תוך שמירה על מעמדה של חברת אל על, המוביל הלאומי, כמוביל הנקוב היחידי, למעט החריג לפיו יוענק מעמד של מוביל נקוב, גם לחברות תעופה ישראליות אחרות בקווים אזוריים (דהיינו קוים ליעדים קרובים) או בקווים שאל על לא תחפוץ להפעילם. לפרטים בדבר מינוי מוביל נקוב נוסף

ראו סעיף 9.11.7.2 לעיל.

4) תעריפים

על פי ההחלטה דלעיל, ככלל, תצומצם במידת האפשר התערבות הממשלה בקביעת תעריפי ההובלה לישראל וממנה. התעריפים ייקבעו על ידי המובילים הנקובים בלבד, בהתאם להסכמי התעופה הבילטרליים.

5) **טיסות שכר**[63]

טיסות השכר אינן חלק מההסדרים הבילטרליים (למעט ארה"ב), ומוסדרות על-פי הוראות חוק רישוי שירותי תעופה והתקנות שהותקנו לפיו. תקנות אלו מבדילות בין "טיסות שכר בנתיב" לבין "טיסות שאינן בנתיב", ומטילות מגבלות חמורות יותר על טיסות בנתיב. התקנות מקנות לראש רשות התעופה האזרחית שיקול דעת רחב במתן רשיונות להפעלת טיסות שכר.

בשנים האחרונות הנהיג שר התחבורה מדיניות ליברלית לגבי טיסות שכר, הן "מחוץ לנתיב", דהיינו ליעדים אליהם לא טסה אל על, והן ב"נתיב", וכן בוטלה תקנה 15 לתקנות השכר שאסרה, לגבי "טיסות בנתיב", עירוב משתתפים שנקודת מוצאם בישראל עם משתתפים שנקודת מוצאם היא מחוץ לישראל. במסגרת הליברליזציה האמורה נפתחו לטיסות שכר יעדים רבים, ביניהם יעדים "בנתיב" (יעדים אליהם מקיימת אל על טיסות סדירות). בנוסף, מקיימות חברות השכר טיסות למספר רב של יעדים מ"חוץ לנתיב" וכן ליעדי נופש. בחודש פברואר 2007 נכנס לתוקפו תיקון לתקנות רישוי שירותי תעופה (טיסות שכר), לפיו הוענקה סמכות למנהל רשות התעופה האזרחית ליתן אישור לביצוע טיסות שכר לישראל וממנה גם למוביל אווירי של מדינה שאינה מדינת המוצא או היעד ממנה או אליה תבוצע הטיסה.

6) טיסות מטען

עד לתחילת שנת 1999 שימשה אל על כמוביל מטען יחידי בטיסות סדירות בצד חברות התעופה הזרות. לקא"ל היה מאז 1976 רשיון הפעלה מוגבל להובלת מטען אוירי בטיסות שכר, אך היא היתה מחוייבת לחכור מטוסי מטען מאל על. בחודש מרס 1999 ניתן לקא"ל רשיון הפעלה מלא להובלת מטען ובסוף אותה השנה היא החלה להפעיל מטוס 200-747 למטען בבעלותה ומאוחר יותר 2 מטוסים מדגם 200-747.

ב) <u>מוביל אוירי נקוב נוסף להפעלת קווי טיסה אזוריים</u> (החלטת ממשלה 6061 מיום 27 באוגוסט 1995):

"א. לקבוע מוביל אוירי ישראלי נקוב נוסף להפעלת קווי תעופה בינלאומיים סדירים ליעדים באזור אגן הים התיכון וליעדים קרובים נוספים.

ב. להטיל על שר התחבורה להקים ... צוות בינמשרדי ... אשר יבחן וימליץ על הדרך ולוח הזמנים לקביעת המוביל הנוסף ...".

---

[63] טיסות שכר, בשונה מטיסות סדירות, מאופיינות בכך שמארגן או מארגנים שוכרים את קיבולת המטוס ומוכרים כרטיסים או חבילות נופש לקהל. בטיסות סדירות הכרטיסים נמכרים ישירות ע"י המוביל האוירי או סוכני נסיעות

ג) <u>מובילי שכר ישראלים נוספים</u> (החלטת ממשלה 2465 מיום 13 באוגוסט 1977):

"להנחות את שר התחבורה להקצות לכל מוביל ישראלי שימלא את הדרישות שייקבעו, רשיון להפעלת טיסות שכר לישראל וממנה, במסגרת פרק 13 לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב - 1981.

הדרישות המרכזיות להקצאת רשיון יהיו אלה: איתנות כלכלית - קיום הון עצמי משותף מינימלי של בעלי העניין במוביל בגובה של 5 מיליון דולר; לחברה יהיו לפחות שני מטוסים בבעלות או בחכירה, וכן ציוד מתאים לאחזקת המטוסים ולפעילותם. כן תידרש החברה להציג הסכם עם גורם מורשה המסדיר נושא האחזקה בארץ ובתחנות חו"ל; לחברה יהיו כל ההרשאות וההסמכות הנדרשות על-ידי מינהל התעופה האזרחית כפי שיפורסם על-ידו כאמור להלן; החברה תידרש לעמוד בתקנות השכר ודרישותיהן."

ד) <u>תעופה אזורית</u> (החלטת ממשלה 2466 מיום 13 באוגוסט 1977):

1. *להתיר את פעילותם של מובילים אווריים ישראליים נוספים על המוביל הישראלי הנקוב הנוכחי - חברת אל על, ליעדי טיסה קרובים קיימים וחדשים, כפי שייגזר מזכויות הטייס שבאמנות התעופה הבינלאומיות שישראל צד להן, תוך שמירה על תנאי תחרות הוגנים עם חברות התעופה הישראליות, כמפורט להלן.*

2. *קביעת המובילים האוויריים הנוספים ליעדי טיסה אלה תתבצע בדרך של אישורם כמוביל אוירי סדיר נקוב בכל קו ספציפי כאמור, ולפי כל אלה:*

א) קווי התעופה העונים להגדרה שלהלן, יאושרו להפעלה על-ידי מוביל/ים ישראלי/ים נקוב/ים אחר/ים:

קו התעופה קיים ליעד קרוב, שחברת אל על אינה מפעילה (כולל כל יעד המופיע באמנות עליהן חתומה מדינת ישראל), או קו תעופה חדש לנמל התעופה המרכזי במדינת היעד, שחברת אל על אינה מעוניינת להפעילו.

ב) בקווים העונים להגדרה שלהלן, יפעל מוביל אוירי ישראלי נקוב נוסף לצד חברת אל על:

קו תעופה קיים ליעד קרוב שרמת השירות המסופקת בו לנוסעים, שישראל הינה עבורם נקודת המוצא או היעד, אינה סבירה, על-פי קביעת שר התחבורה או מי שיוסמך על-ידו בהתבסס על:

1) תדירות הטיסות ביחס למספר הנוסעים בקו.

2) שעות הפעילות של הקו בהתייחס לצרכי הנוסעים בו.

3) תעריף הטיסה.

3. *... רשיון להפעלת קו שייכלל באחת הקטגוריות שפורטו לעיל יוענק <u>בהליך תחרותי</u>.*

4. *להטיל על שר התחבורה לפעול, לפי הצורך, לשינוי הסכמי התעופה הבינלאומיים ... באופן שתתאפשר קביעת מובילים אווריים נקובים נוספים לכל צד, ופעילות מקבילה של שני מובילים*

ישראליים בקווי התעופה הסדירים ליעדי הטיסה המוגדרים בהסכמים אלה ...

ה) **<u>הגמשת הקריטריונים לאישור טיסות שכר</u> (החלטת ממשלה 159 מיום 22 באוגוסט 1999)**

"לשם הגברת הליברליזציה בתחום טיסות השכר למדינת ישראל וממנה, עידוד התיירות לישראל ושיפור רמת השירות והפחתת התעריפים בענף התעופה:

1. להנחות את שר התחבורה לתקן את תקנות טיסות השכר וההגדרות הנדרשות באופן שירחיבו את טיסות השכר מחוץ לנתיב.

2. להנחות את ראש מינהל תעופה לפרסם, לאחר היוועצות עם משרד האוצר, קריטריונים לאישור טיסות שכר "בתוך הנתיב" לא יאוחר מיום 31 בדצמבר 1999 וטיסות שכר למטענים".

ו) **<u>הסכמי תעופה בינלאומיים - הסרת הגבלות על תחרות</u> (החלטת ממשלה 161 מיום 22 באוגוסט 1999):**

"להנחות את ראש מינהל התעופה האזרחית לקבוע נהלים לפיהם לא ייעשה הסכם תעופה בינלאומי או הסכם מסחרי של מוביל נקוב הכרוך בהגבלת התחרותיות (כגון: תיאום תעריפים, הסכמי תמלוגים, "קוד שרינג" - POINT TO POINT), אלא באישור מוקדם של שר התחבורה".

ז) **<u>מדיניות התעופה של מדינת ישראל בקווים סדירים</u>** (החלטת ועדת השרים לענייני חברה וכלכלה מיום 19 במאי 2003 חכ/ 14) * - ראה לעיל סעיף 9.11.7.2 "מוביל נקוב".

ח) **<u>שינויים במדיניות התעופה</u> –** בעקבות החלטת הממשלה 441 מיום 2 בספטמבר 2006 בדבר "עידוד התחרות בתחום התעופה לישראל וממנה" והועדה הציבורית לבחינת "שמיים פתוחים" בראשות מנכ"ל משרד התחבורה (ראו סעיף 9.11.7.1 לעיל), עשויים לחול בעתיד הקרוב שינויים משמעותיים במדיניות התעופה של ישראל. בשלב זה, בהעדר ידיעה על ההמלצות, לא ניתן להעריך את השפעת השינויים על התוצאות העסקיות של החברה.

שינויים אפשריים במדיניות התעופה של ישראל, כמתואר לעיל, הינם "מידע צופה פני עתיד" כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח- 1968. מידע צופה פני עתיד הוא מידע בלתי וודאי לגבי העתיד, המבוסס על מידע הקיים בחברה במועד הסמוך לאישור הדוח, וכולל הערכות של החברה או תחזיות שלה נכון לתאריך הדוח. לפיכך, התוצאות בפועל של שינוי מדיניות כאמור עשויות להיות שונות באופן מהותי מן התוצאות המוערכות או משתמעות ממידע זה.

9.11.9 <u>מניית המדינה המיוחדת</u>

9.11.9.1 בסמוך לפרסום התשקיף הקצתה החברה למדינה "מניית מדינה מיוחדת". הזכויות המוענקות למחזיק במניית המדינה המיוחדת מפורטות בתקנון החברה, אשר אף מפרט את העניינים

---

* בהתאם להחלטת הממשלה מס' 21 מיום 9 במרץ 2003 בענין ועדת שרים לענייני חברה וכלכלה (קבינט חברתי - כלכלי) ההחלטה הינה על דעת הממשלה, ודין החלטותיה כדין החלטות הממשלה בישיבתה, וזאת בנתון לזכות ראש הממשלה (מיוזמתו או על-פי פניית שר לראש הממשלה), להביא לדיון בממשלה נושאים והחלטות שנידונו בוועדה, לפי סעיף 37 לתקנון לעבודת הממשלה ("ערר"). לא הוגש ערר על ההחלטה בתוך שבועיים - דין החלטות הועדה כדין החלטות ממשלה.

החיוניים של המדינה בחברה, אשר יש להגן עליהם באמצעות מניית המדינה המיוחדת. עניינים חיוניים אלה הינם:

א) שמירה על קיום החברה כחברה ישראלית כדי שהדין הישראלי ימשיך לחול עליה, לרבות החקיקה המאפשרת גיוס ציוד לצרכי בטחון והחקיקה לשעת חירום, וכדי שיתקיימו בה התנאים הנדרשים לשמירה על רשיון ההפעלה וזכויות הטייס שלה.

ב) שמירת האפשרות להבטיח כי כושר התפעול ויכולת ההטסה של נוסעים ומטען בחברה לא יקטנו מתחת לקיבולת המפורטת בתקנון החברה, כדי לאפשר למדינה שימוש אפקטיבי בנכסים חיוניים, בשעת חירום או לצרכי בטחון כפי שייקבעו מעת לעת על-ידי הגורמים המוסמכים לכך והכל כמפורט בתקנון החברה.

ג) מניעה מגורמים עויינים למדינת ישראל או מגורמים העלולים לפגוע בעניינים החיוניים של המדינה או בענייני חוץ או בטחון של המדינה או בקשרי האוויר של ישראל עם מדינות חוץ, או מגורמים הנמצאים ו/או העלולים להימצא בניגוד עניינים מהותי העלול לפגוע באחד מן העניינים המפורטים לעיל, מלהיות בעל עניין בחברה או בעל השפעה כלשהי בדרך אחרת על ניהולה.

ד) מילוי אחר הוראות וסידורי הבטחון החלים, או שיחולו מכוח החלטות ממשלה או מכוח כל דין בתחומי אבטחת הטיסות, הנוסעים, הכבודה, המטען והדואר, בארץ ובחו"ל, ובכלל זה ביחס לפעילות החברה בחו"ל ולשיתוף פעולה הנדרש מהשלטונות המקומיים בחו"ל בתחומים האמורים; בתחום סיווג בטחוני של עובדים ונותני שירותים לחברה; ובתחום של אבטחת מידע מסווג והגנה על ידע אבטחתי.

ה) המחזיק במניית המדינה המיוחדת היא מדינת ישראל באמצעות שר או שרים, והכל כפי שתקבע הממשלה או ועדת שרים, מעת לעת או לענין מסוים.

9.11.9.2 לשם שמירה על אינטרסים חיוניים אלה נקבעו במניית המדינה המיוחדת הוראות בנושאים הבאים:

ו) הוראות לשמירת קיום החברה כחברה ישראלית, לרבות מגבלות בדבר אזרחות, תושבות וסיווג בטחוני של נושאי משרה בחברה[64];

---

[64] (א) החברה תהא בכל עת חברה המאוגדת והרשומה בישראל, אשר הניהול השוטף ומרכז עסקיה יהיו בישראל ומשרדה הראשי יהיה בישראל, שהדין הישראלי חל עליה, והחקיקה לשעת חירום ולגיוס ציוד לצרכי בטחון חלה עליה ללא סייג. החברה תהא רשאית להירשם גם כחברת חוץ במדינת חוץ ובלבד שהאמור לעיל יתקיים בחברה בכל עת, ושהמטוסים הכלולים בנכסים החיוניים ישארו רשומים בפנקס רישום של כלי הטיס בישראל, ולאחר קבלת הסכמה מראש של המחזיק במניית המדינה המיוחדת; (ב) לפחות שני שליש מחברי הדירקטוריון של החברה ובכללם יושב-ראש הדירקטוריון, כל הדירקטורים החיצוניים וכן המנכ"ל, מנהל העסקים הראשי, משנה למנכ"ל, סמנכ"ל, מנהל אחר הכפוף במישרין למנכ"ל, וכל ממלא תפקיד אחר כאמור בחברה אף אם תוארו שונה, יהיו אזרחי ישראל ותושביה הקבועים ובעלי אישור בטחוני מתאים בהתאם להוראות חוק שירות הביטחון הכללי, אלא אם הסכים שירות הביטחון הכללי בכתב ומראש לחרוג מכך בתנאים שיקבעו. מובהר, כי יכול שנציגי החברה מחוץ לישראל לא יהיו אזרחי המדינה ותושביה וזאת באישור מוקדם של שירות הביטחון הכללי ובתנאים שיקבעו. לא ניתן אישור בטחוני מתאים, לא ימונה ולא יכהן אותו אדם בחברה בתפקיד הדורש אישור בטחוני. תאגיד לא יכהן כדירקטור בחברה; (ג) ישיבות הדירקטוריון יתקיימו, ככלל, בישראל. המנין החוקי לפתיחת ישיבת דירקטוריון ולקבלת החלטות דירקטוריון יווצר רק אם לפחות מחצית מהדירקטורים הנוכחים ממלאים אחר הדרישות הקבועות בסעיף (ב) לעיל; (ד) לא יתקבלו החלטות על פירוק, לרבות פירוק מרצון, או על שינוי המבנה התאגידי של החברה או ארגון מחדש של המבנה התאגידי של החברה או על

ז) הוראות בדבר מילוי אחר הוראות וסידורי בטחון[65];

ח) הוראות בדבר זכויות בידע אבטחתי ומידע מסווג בחברה[66];

ט) הוראות בדבר דיונים בחברה בנושאי בטחון[67];

י) הוראות בדבר עיון במסמכי החברה ומידע[68];

מיזוג, או על פיצול, לרבות פשרה או הסדר לפי סעיפים 350 ו- 351 לחוק החברות תשנ"ט- 1999, וכן החלטה על נטילת סמכויות דירקטוריון בנושאים האמורים, אם התנגד להן המחזיק במניית המדינה המיוחדת; (ה) החברה תודיע מראש ובכתב על כל החלטה שבכוונתה לקבל בנושא מהנושאים המפורטים לעיל; מחזיק המניה המיוחדת יהיה רשאי להודיע על התנגדותו להחלטות המוצעות.

[65] מבלי לגרוע מתחולת הוראות כל דין ומשאר הזכויות של מניית המדינה המיוחדת, המחזיק במניית המדינה המיוחדת יהיה רשאי להורות לחברה למלא - והחברה תמלא - אחר הוראות וסידורי הביטחון החלים או שיחולו מכוח החלטות ממשלה או מכוח כל דין בתחומי אבטחת הטיסות, הנוסעים, הכבודה, המטען והדואר, בארץ ובחו"ל, ובכלל זה ביחס לפעילות החברה בחו"ל ולשיתוף פעולה הנדרש מהשלטונות המקומיים בחו"ל בתחומים האמורים; בתחום סיווג בטחוני של עובדים ונותני שירותים לחברה; ובתחום של אבטחת מידע מסווג. מחזיק מניית המדינה המיוחדת יהיה רשאי להורות כי החברה לא תפעיל טיסות במקרים בהם, מסיבה כלשהי, לא ניתן יהיה לקיים את סידורי הבטחון הדרושים במלואם. הורה מחזיק מנית המדינה המיוחדת כאמור בסעיף זה, תמלא החברה אחר ההוראה והמדינה תשפה את החברה על ההוצאות הישירות אשר יגרמו לה בגין ביצוע ההוראה האמורה בתנאים ובשיעורים שיקבעו בהסכם בין המדינה לחברה. במקרה של חילוקי דעות ביחס לקיום תנאים המקימים את זכות השיפוי, לדרך ביצוע השיפוי, התנאים או השיעורים של השיפוי יהיו רשאים המדינה והחברה לפנות בהסכמה לאדם על מנת שיכריע באופן סופי בעניין שבמחלוקת או ימנה אחר אשר יכריע כאמור. אולם אין בקיום חילוקי הדעות או בביצוע השיפוי בפועל כדי לגרוע מחובות החברה לפעול בהתאם להוראות מחזיק מניית המדינה המיוחדת לפי סעיף זה.

[66] הזכויות בידע אבטחתי, לרבות זכויות הקנין הרוחני בו, הינן קניין המדינה – שירות הבטחון הכללי; החברה או נושאי משרה בה או עובדיה יהיו רשאים לעשות שימוש בידע אבטחתי האמור לצרכי אבטחת התעופה הישראלית בלבד בהתאם להנחיות שרות הביטחון הכללי ובכפוף לשמירה על הסדרי סודיות. כל שימוש אחר בידע אבטחתי יהיה טעון הסכמה מראש ובכתב של מחזיק מניית המדינה המיוחדת.

[67] דירקטוריון החברה ימנה מבין חבריו המסווגים בהתאם לחוק שירות הבטחון הכללי (להלן: "דירקטורים מסווגים") אורגן מוסמך לפי סעיף 46 לחוק החברות, התשנ"ט – 1999 שייקרא "ועדה לענייני בטחון". בועדה יכהנו יושב ראש הדירקטוריון, שני דירקטורים מסווגים מתוכם דירקטור חיצוני אחד. יושב ראש הדירקטוריון יכהן כיושב ראש הועדה לעניני בטחון; נושאים הנוגעים לענייני בטחון, יידונו, בכפוף לאמור להלן, במסגרת הועדה לענייני בטחון בלבד; ענייני בטחון שהדירקטוריון חייב לדון בהם לפי ההוראות הקוגנטיות בחוק החברות, התשנ"ט-1999 יידונו, ככל שיש לדון בהם בדירקטוריון, בהשתתפות דירקטורים מסווגים בלבד. דירקטורים שאינם מסווגים לא יהיו רשאים להשתתף בישיבת דירקטוריון זו ולא יהיו זכאים לקבל מידע או לעיין במסמכים הנוגעים לענייני הנדונים בה; החלטה שנתקבלה או פעולה שנעשתה על ידי הועדה לענייני בטחון כמוה כהחלטה שהתקבלה או פעולה שנעשתה על ידי החברה והיא תידון בדירקטוריון בלבד ורק אם הדבר מתחייב לפי חוק החברות כאמור לעיל; דיונים והחלטות של ועדת הביקורת בנושאים הנוגעים לענייני בטחון יידונו, ככל שיש לדון בכך בועדת הביקורת, בהרכב של 3 דירקטורים מסווגים מבין חברי ועדת הביקורת, מתוכם שני דירקטורים חיצוניים. הדירקטורים האמורים לא יהיו רשאים להזמין לדיון אלא את חברי הועדה לענייני בטחון ומבקר הפנים בלבד; ההוראות האמורות לעיל יחולו על ישיבות דירקטוריון שעל סדר יומן ענייני בטחון, ובלבד שהמנין החוקי בכל ישיבה כאמור לעיל יכלול דירקטורים מסווגים בלבד; לא ישמש דירקטור כחליף לדירקטור מסווג, אלא מי שהינו בעל סיווג ביטחוני מתאים בהתאם לחוק שירות הבטחון הכללי; ענייני בטחון ידונו, בכפוף לאמור לעיל, בדירקטוריון, בועדה לענייני בטחון ובועדת הביקורת, לאחר תיאום ובאישור ממונה הבטחון של החברה שאושר לתפקידו כאמור בחוק להסדרת הבטחון בגופים ציבוריים; החברה אינה רשאית להעביר לדירקטור לא מסווג מידע בענייני בטחון, לרבות ידע אבטחתי, ודירקטור לא מסווג לא יקבל מידע בענייני בטחון, לרבות ידע אבטחתי, וזאת בשל כך שמסירת מידע באמור הינה הפרת הוראה מהוראות שירות הביטחון הכללי מכוח סמכותו על פי חוק שירות הביטחון הכללי וחוק להסדרת הביטחון בגופים ציבוריים או פגיעה בטובת החברה; דירקטור מסווג לא יעביר ולא ימסור מידע ומסמכים בענייני בטחון, למעט העברת מידע לועדת הביקורת כאמור לעיל; נושא משרה אשר מתוקף תפקידו ומכח הוראות התקנון היה עליו לקבל מידע או להשתתף בישיבות בענייני בטחון והדבר נמנע ממנו בשל האמור לעיל, יהיה פטור מאחריותו בשל הפרת חובת הזהירות כלפי החברה אם חובת הזהירות הופרה בשל אי ההשתתפות בישיבה או אי קבלת מידע; האסיפה הכללית לא תהיה רשאית ליטול, לאצול, להעביר או להפעיל סמכויות הנתונות לאורגן אחר בחברה, בענייני בטחון.

[68] החברה אינה רשאית להעביר לבעל מניה מידע מסווג או ידע אבטחתי או להתיר עיון במסמכים מסווגים הנמצאים ברשות החברה אם הגילוי נוגד את הנחיות הקצין המוסמך מטעם שירות הביטחון הכללי על פי החוק להסדרת הביטחון בגופים ציבוריים. מחזיק מניית המדינה המיוחדת יהיה זכאי לקבל לרשותו מהחברה כל מידע ומסמכים אשר בעל מניות רגילות בחברה זכאי לקבלם, ובנוסף לכך יהיה זכאי לקבל על פי דרישתו, כל מידע ומסמכים אשר דירקטור ו/או דירקטור

יא) הוראות בדבר שמירת קיבולת הטסה מינימאלית[69] - החברה אינה רשאית לעשות עסקאות

חיצוני זכאי לקבלם, והוא יהיה רשאי לעשות במידע שקיבל כאמור את השימוש הנדרש לשמירה על העניינים החיוניים של המדינה בלבד. כל מידע שמתפרסם לקראת אסיפה כללית, ו/או נשלח לחברי הבורסה לניירות ערך או לרשות ניירות ערך וכן כל הודעה שבעל מניה רגילה בחברה זכאי לקבל יימסרו למחזיק במניית המדינה המיוחדת במועד פרסומו לפני כינוס האסיפה הכללית. כל הצעה למינוי או בחירה של דירקטורים תישלח למחזיק מניית המדינה המיוחדת לפני המינוי או הבחירה. מחזיק מניית מדינה מיוחדת יהיה רשאי לדרוש כי להצעה יצורפו כל המידע והמסמכים הנדרשים לשם הפעלת זכויותיו לפי תזכיר ותקנון לצורך שמירה על העניינים החיוניים של המדינה. המחזיק במניית המדינה המיוחדת יעשה שימוש במידע זה רק לשם הפעלת זכויותיו על-פי תזכיר ותקנון החברה לצורך שמירה על העניינים החיוניים של המדינה.

[69]

(א) העברה של נכסים חיוניים תהיה חסרת כל תוקף כלפי החברה, בעלי מניותיה וצד ג' כלשהו ללא הסכמתו בכתב ומראש של המחזיק במניית המדינה המיוחדת, אם כתוצאה ממנה יקטן (לרבות בשל הוראות כל דין) צי המטוסים השמיש, התקין והזמין מיידית לתפעול שבבעלות החברה או יקטנו (לרבות בשל הוראות כל דין) כושר התפעול ויכולת ההטסה של החברה מתחת למפורט באחד מהסעיפים הקטנים להלן:

(1) 4 מטוסי מטען לפחות ואשר כושר הובלת המטען המינימאלי שלהם מארצות הברית לישראל הוא 320 טון ליממה;

(2) 3 מטוסי נוסעים רחבי גוף לפחות שכושר הטסת הנוסעים המינימאלי הכולל שלהם מארצות הברית לישראל הוא כ-1,000 נוסעים ביממה;

(3) 6 מטוסי נוסעים בינוניים וקטנים לפחות שכושר הטסת הנוסעים המינימאלי הכולל שלהם מאירופה לישראל הוא כ-2,000 נוסעים ביממה.

(ב) אם יחול שינוי משמעותי בנסיבות הרלבנטיות, יהיה רשאי מחזיק מניית המדינה המיוחדת, באישור הממשלה, לקבל החלטה על הגדלת מספר הנכסים החיוניים כמפורט לעיל ו/או שינוי היקפם ו/או הרכב הנכסים דרך קבע או לעניין מסוים, והכל עד מחצית מספר המטוסים שבבעלות החברה, באותה עת. החלטה כאמור לא תתקבל בטרם תינתן לחברה הזדמנות נאותה להביע את עמדתה בפני הממשלה - כלל הנכסים החיוניים לאחר הגדלת מספר הנכסים החיוניים לפי סעיף זה מוגבלת עד מחצית מספר המטוסים שבבעלות החברה במועד ההחלטה. שינוי הרכב הנכסים החיוניים יעשה במסגרת הרכב צי המטוסים הקיים בבעלות החברה במועד ההחלטה. החברה לא תחויב לרכוש מטוסים חדשים על פי סעיף קטן (ב) זה;

(ג) למרות האמור בסעיף קטן (א) לעיל:

(1) מטוס שחכרה החברה מתאגיד ישראלי המאוגד והרשום כדין בישראל ייחשב למטוס בבעלות החברה, ובלבד שהמטוס בבעלות תאגיד כאמור והדין הישראלי הוחל במפורש בהסכם החכירה על תנאי החכירה והמטוס.

(2) מחזיק מניית המדינה המיוחדת יהא רשאי לבקשת החברה לאשר חכירת מטוס מתאגיד שאינו ישראלי על ידי החברה ובלבד שיובטחו העניינים החיוניים של המדינה ונכללה בהסכם הוראה מתאימה המקנה למדינה סמכות לעשות במטוס שימוש, לרבות גיוסו בכל עת, לפי הדין הישראלי והכל להנחת דעתו של מחזיק מניית המדינה המיוחדת

(ד) כל אימת שלא יתקיימו הוראות סעיף קטן (א) לעיל, החברה לא תרכוש ו/או תחזיק מניות או אמצעי שליטה, בשיעור המקנה לה שליטה, בתאגידים אשר בבעלותם, במישרין או בעקיפין, לרבות באמצעות חברות בת, מטוסים או ציוד נלווה, אלא באישור המחזיק במניית המדינה המיוחדת.

(ה) מבלי לגרוע מהאמור לעיל, היה והועבר נכס חיוני בניגוד לסעיף זה, ולא ניתן לבטל את המכר ו/או להחזיר את המצב לקדמותו תוך זמן סביר, חייבת החברה ברכישה מיידית של נכס חיוני חלופי וכיסוי ההוצאות שנגרמו למדינה עקב היעדר זמני של הנכס החיוני, אם היו כאלה.

(ו) במקרה בו מחזיק מניית המדינה המיוחדת מסרב לבקשת החברה להעביר נכס חיוני, חל הסדר לשיפוי החברה בגין הנזק שנגרם לה, אשר עיקרו הוא, כי המדינה תשפה את החברה בתשלומים חודשיים בגובה דמי חכירה אותם היתה מקבלת החברה אילו היתה מחכירה, במועד, תחילת השיפוי החודשי בשוק החופשי, לחוכר מרצון, את הנכס החיוני שהעברתו סורבה, כפי שייקבע סופית על ידי השמאי/ם שמונה/ו בהסכמה על ידי המדינה והחברה.

(ז) אם תעלה התקופה בה מסרב המחזיק במניית המדינה המיוחדת לבקשת החברה להעברת הנכס החיוני על 6 חודשים או, לפי שיקול דעת המדינה, במועד מוקדם יותר, תרכוש המדינה את הנכס המעוכב, במחיר אותו היתה מקבלת החברה אילו היתה מוכרת את הנכס המעוכב לקונה מרצון, במועד הרכישה כפי שיקבע סופית על ידי השמאי/ם שמונה/ו בהסכמה על ידי המדינה והחברה.

(ח) מבלי לגרוע מהאמור לעיל, אם בעל שעבוד ספציפי קבוע של מטוס או ציוד נלווה, לרבות של מתקני ההטענה הדרושים לשמירת כושר תפעול טיסתי יצרה לממשו (בכפוף לאישור השעבוד בתנאים שנקבעו), יודיעו החברה ובעל השעבוד על כך למחזיק מניית המדינה המיוחדת לפחות 45 יום מראש והמדינה תהא רשאית לפי שיקול דעתה הבלעדי ולאחר מתן הודעה של שבוע מראש לחברה ולבעל השעבוד על כוונתה לעשות כן לקיים את

מסוימות במטוסיה, ללא אישור המחזיק במניית המדינה המיוחדת, אם כתוצאה מעסקאות אלה עלולה לקטון קיבולת ההטסה של החברה מתחת לרף שנקבע במניית המדינה המיוחדת;

יב) רכישת השפעה או מעמד בחברה טעונה הסכמת המדינה - בהתאם לתקנון החברה, עסקאות במניות החברה בשיעורים מסוימים לא יקנו כל זכות הנובעת מהחזקה ו/או רכישה של מניות בחברה כלפי החברה ללא הסכמתו בכתב מראש של המחזיק במניית המדינה המיוחדת (המדינה באמצעות השרים שקבעה הממשלה)[70]. התקנון קובע הסדר מפורט בדבר אופן הגשת הבקשה לקבלת אישור להחזקה במניות החברה, במקרה שאישור כזה נדרש כאמור.

יג) הוראות בדבר קבלת אישור להצבעה באסיפה כללית – זכות הצבעה באסיפה כללית טעונה אישור החברה[71]. לא יינתן אישור להצביע באסיפה הכללית כאשר נתקיימו הנסיבות בהן נדרשת הסכמת מחזיק מניית המדינה המיוחדת וזו לא ניתנה. התקנון אף קובע הוראות מיוחדות במקרים בהם קיים חשש סביר כי החזקות של זרים במניות החברה יפגעו בזכויות

החיוב שאותו נכס שועבד כערובה לו. קיימה המדינה את החיוב בהתאם לאמור בסעיף זה, תהיה רשאית, אם זכות זו היתה לבעל השעבוד לחזור אל החברה ולהפרע ממנה, לרבות בגין הוצאות הכרוכות בקיום החיוב, והשעבוד יעמוד לה להבטחת זכותה זו. האמור בסעיף זה ייכלל, כהתחייבות הצדדים כלפי המדינה, בכל הסכם לשעבוד מטוס או ציוד נלווה, לרבות של מתקני ההטענה הדרושים לשמירת כושר תפעול טיסתי שיכרת לאחר הקצאת מנית מדינה מיוחדת וזאת כתנאי לתקפותו של הסכם השעבוד כלפי החברה, בעלי מניותיה או צד ג' כלשהו.

70 (א) החזקה של 5% ומעלה מהון המניות המונפק של החברה; (ב) החזקה של 15% ומעלה מהון המניות המונפק של החברה (גם אם נתקבלה בעבר הסכמה לגבי שיעור החזקה הנמוך מ-15%); (ג) החזקה של 25% ומעלה מהון המניות המונפק של החברה (גם אם נתקבלה בעבר הסכמה כאמור לגבי שיעור הנמוך מ-25%); (ד) החזקה של 40% ומעלה מהון המניות המונפק של החברה (גם אם נתקבלה בעבר הסכמה כאמור לגבי שיעור הנמוך מ-40%); (ה) החזקה המקנה "שליטה" בחברה ואף אם נתקבלה בעבר הסכמה לגבי שיעור ההחזקות (אך לא הסכמה ל"שליטה"). לעניין זה "שליטה" מוגדרת בהתאם לחוק ניירות ערך. כמו כן, בעל המניות הגדול ביותר, בכל עת, ייראה כבעל שליטה; (ו) החזקה או רכישה אשר כתוצאה ממנה יחזיקו "זרים" בשיעור של 24% מהון המניות המונפק של החברה, או בשיעור גבוה יותר, העלול לדעת המדינה או לדעת דירקטוריון החברה לפגוע בזכויות הטייס של החברה ו/או ברשיון ההפעלה שלה שיינתנו ו/או ניתנו על-ידי המדינה, לפי שיקול דעתה הבלעדי (ברישיון ההפעלה המסחרי שניתן לחברה נקבע, כי לפחות 51% מהון המניות של החברה צריכים להיות בידי אזרחים ישראליים ותושבים קבועים בישראל). בכל מקרה יראו החזקה של זרים במניות החברה בשיעור העולה על 49% מהון המניות המונפק של החברה כשיעור העלול לפגוע בזכויות הטיס של החברה; (ז) כל עסקת שעבוד ו/או מישכון של מניות בחברה אשר כתוצאה ממימושם או מהפעלת הזכויות על-פיהם עשוי בעל השעבוד או בעל המשכון להחזיק במניות מהון המניות של החברה בשיעורים האמורים בסעיפים קטנים (א) עד (ו) לעיל.

71 המעוניין להצביע באסיפה הכללית, יפנה לחברה לא יאוחר מ- 7 ימים לפני כינוס האסיפה (החברה רשאית לקצר את התקופה עד 3 ימים לפני כינוס האסיפה) תוך ציון אם המניות מכוחן הוא מבקש להצביע מוחזקות על ידי זר. וכן יציין, אם ההצבעה נעשית על ידי מיופה הכוח, אם מיופה הכוח הינו זר. מבקש כאמור המבקש להצביע מכוח מניות המוחזקות על ידי זר או המבקש להצביע באמצעות מיופה כוח שהינו זר (להלן: "מבקש זר") יפרט את נתינות הזר המחזיק במניות, מקום מושבו ו/או את נתינותו או מקום מושבו של מיופה הכוח, לפי הענין, את תאריכי הקניה של המניות ואת מספר המניות שנרכשו בכל תאריך, או פרטים אחרים שיידרשו על ידי החברה; כאשר פרטי הרכישות מאומתים על ידי חברת הרישומים שניהלה את המסחר במניות או חבר הבורסה שבאמצעותו בוצעו הרכישות. החברה רשאית במידת הצורך לדרוש גם פירוט של שעת ביצוע הרכישה, היכן שהדבר דרוש להכרעה בזכות הצבעה. בנוסף, תותנה הצבעה מכח מניות המוחזקות בידי בעל ענין בחברה בהמצאת תצהיר בכתב, עובר לאסיפה, כי הצבעתו באסיפה הכללית הינה מכח מניות שההחזקה בהן קיבלה הסכמת המחזיק במניית המדינה המיוחדת לפי תקנון החברה. החברה תהיה זכאית לפנות, לרבות לדרישת מחזיק מנית המדינה המיוחדת, לכל אדם המבקש להפעיל כל זכות מכח המניות המוחזקות על ידו לקבלת כל מידע או מסמך נוסף הנדרשים למחזיק, לפי שיקול דעתו, לשם הפעלת זכויותיו לפי תזכיר ותקנון לצורך שמירה על העניינים החיוניים של המדינה. מחזיק מניית המדינה המיוחדת יהיה רשאי לקבוע כי המידע הנוסף ימסר באמצעות מסירת תצהיר בכתב.

הטיס של החברה או ברשיון ההפעלה שלה[72].

9.11.9.3 כל שינוי, לרבות תיקון או ביטול, בהוראות תזכיר ותקנון החברה הנוגעות לזכויות המוקנות ו/או הצמודות למניית המדינה המיוחדת ולמחזיק בה, יהא חסר תוקף כלפי החברה, בעלי מניותיה וצד ג' כלשהו, ללא הסכמת המחזיק במניית המדינה המיוחדת בכתב ומראש.

9.11.10 תקינה

מערך התחזוקה של החברה הוסמך על ידי מכון התקנים הישראלי לתקן איכות ISO 9001/2000. כמו כן, הוסמך מערך התחזוקה של החברה כמכון בדק מאושר על ידי רשות התעופה האזרחית בישראל, רשות התעופה של ארה"ב (FAA) ורשות ההסמכה של אגוד מדינות אירופה (EASA).

9.11.11 בקרת איכות

מערך התחזוקה באל על מפוקח על ידי מערך ביקורת איכות פנימי הפועל על פי הנחיות היצרן ותוכנית אחזקה המאושרת על ידי רשות התעופה האזרחית. בחודש אוקטובר 2006, עברה הקבוצה בהצלחה סיקור שבוצע על ידי חברת ACS (שהוסמכה על ידי יאט"א לכך) לצורך מתן תו תקן IOSA לקבוצה. תקן IOSA הוא תקן בינלאומי בתפעול, בטיחות ואיכות בחברת תעופה והוא מהווה תנאי להסכמי קוד שייר. בנוסף החל משנת 2008 התקן יהווה תנאי לחברות ביא"טא. החברה הנה הראשונה מבין חברות התעופה בישראל שעברה סיקור כזה בהצלחה.

9.11.12 הסדרי בטחון

ענף התעופה האזרחית, ובעיקר בנתיבים לישראל וממנה, הפך להיות יעד להתנכלויות של גורמים שונים, ובעיקר של ארגוני טרור בכל רחבי העולם. לאחרונה, הסתמנה מגמה של החמרה בניסיונות פיגוע במטוסים ישראלים.

החברה נוקטת פעולות אבטחה מיוחדות, בהנחיית הגורם הממלכתי המופקד על נושא זה.

---

[72] החברה תפעל לקבלת מידע כאמור מן המחזיקים במניותיה, אם קיים חשש סביר כי בשל החזקות הזרים ייפגעו זכויות הטיס של החברה ו/או רשיון ההפעלה שלה. אם סך זכויות ההצבעה של המבקשים הזרים מתוך סך זכויות ההצבעה של כלל המבקשים להצביע עלה על השיעור המותר להחזקות זרים (להלן: "השיעור הקובע"), יהיה רשאי מזכיר החברה לדחות את קיום האסיפה הכללית של החברה למועד אחר, שאינו מאוחר מ-14 יום, והכל רק אם יש לו יסוד לחשוב כי באסיפה שנדחתה כאמור לא יעלה שיעור החזקות הזרים המבקשים להצביע באסיפה הכללית על השיעור הקובע. לא דחה המזכיר את קיום האסיפה תפעל החברה כדלקמן: (1) מזכיר החברה יערוך את הבקשות של המבקשים הזרים לפי תאריכי רכישת המניות על ידם, כפי שיוכחו לשביעות רצונו על ידי המבקשים הזרים; (2) מזכיר החברה יתן אישור להצביע באסיפה הכללית, בגין החזקת המניות של המבקשים הזרים לפי סדר רכישתן, כאשר כל הקודם מקבל אישור להצביע עד שיגיעו החזקות הזרים המצביעים באסיפה לשיעור הקובע. בכל מקרה, מבקשים זרים אשר רכשו את מניותיהם באותו מועד יורשו להצביע בשיעור אחיד (פרו רטה) מתוך סך מניותיהם שנרכשו כאמור; (3) יתרת המניות המוחזקות על-ידי המבקשים הזרים (שנרכשו במועד מאוחר יותר ממניות המבקשים הזרים אשר הצבעה מכוחן אושרה כאמור בסעיף קטן (2) לעיל) לא יקנו זכות הצבעה באותה אסיפה כללית; (4) לא הוכיחו המבקשים הזרים לשביעות רצון המזכיר את מועדי רכישת המניות המוחזקות על-ידם, יראו את מועד רכישת מניות אלו כאילו נרכשו במועד מאוחר יותר מהמועד בו נרכשה על ידי המבקש הזר מניה אחרונה שמועד רכישתה הוכח למזכיר כאמור בסעיף קטן (1) לעיל.

עד תחילת שנות ה- 80 כיסתה המדינה את כל הוצאות האבטחה הישירות והעקיפות של החברה. במשך השנים, המדינה נוקטת במדיניות של הורדת שיעור השתתפותה בהוצאות ביטחון.
בהתאם להחלטת ממשלת ישראל, הוגדל שיעור ההשתתפות של החברה בהוצאות הבטחון החל מיום 1 בינואר 2003 ל-50%. בשנת 2002 שיעור השתתפותה של החברה היה בין 30% ל-34.14%, ואילו בשנת 2001, בין 25% ל-30% (לעניין הגדלת השתתפותה של המדינה בעלויות האבטחה בקו לקהיר ראו פרטים נוספים בסעיף 7.2 (ו) לעיל).
להלן פירוט ההוצאות הישירות לאבטחת נוסעי הקבוצה, מטוסיה ועובדיה, תוך חלוקה לחלק הממומן על ידי הקבוצה והחלק הממומן על ידי המדינה:

	מימון המדינה (באלפי דולר)	חלק הקבוצה (באלפי דולר)	סה"כ
2006	39,967	40,002	79,969
2005	39,027	39,027	78,054
2004	36,220	36,220	72,440

בנוסף, לחברה עלויות בטחון עקיפות הנובעות, בין היתר, מהטסת מאבטחים במקום נוסעים משלמים.
החל מחודש אוקטובר 2001 הותר לחברה לגבות תוספת ביטוח ובטחון בסך 8 דולר לקטע טיסה.
בנוסף, החברה מספקת שירותי אבטחה לחברות תעופה ישראליות, תמורת החזר מלוא הוצאותיה הנ"ל של החברה.

9.11.13 הפעלה בשעת חירום ולמטרות חיוניות

על פי הדין הקיים ניתן, בעתות חירום, להפעיל את חברות התעופה הישראליות, ובכללן החברה, לצורכי הגנת המדינה או בטחון הציבור או לקיום האספקה או השירותים החיוניים. בנוסף לכך, קיימים הסדרים בין החברה לבין המדינה לגבי הטסות לצרכי בטחון המדינה או בעיתות חירום וכן לגבי הטסות לצרכים מיוחדים אחרים, לרבות התמורה בגינן על בסיס מסחרי.
חוק רישום ציוד וגיוסו לצבא הגנה לישראל, התשמ"ז – 1987, מקנה לשר הביטחון, אם הוא משוכנע שבטחון המדינה מחייב זאת, סמכות להכריז בצו על הצורך בגיוס ציוד (הכולל כלי טיס). החוק מתייחס לציוד שיהיה ברשות החברה בזמן חירום. החוק מחייב את המדינה בתשלום דמי שימוש בעד הציוד שגוייס ואם בתקופת הגיוס נגרם לציוד נזק - גם פיצויים בשל הנזק.
חוק שירות עבודה בשעת חירום, התשכ"ז – 1967, מקנה לשר העבודה סמכות לאשר מפעל כ"מפעל חיוני" ומשניתנה הכרזה שכזו לקרוא בצו את כל העובדים לשירות עבודה חיוני. אל על אושרה כ"מפעל חיוני". האישור מתחדש מידי פעם בפעם לפי בקשת החברה. תוקף האישור הקיים הוא עד יום 31 בדצמבר 2007.

חוק הפיקוח על מצרכים ושרותים, התשי"ח – 1957, מקנה לשר, שהוסמך לכך על ידי הממשלה, סמכות להוציא "צו אישי" או "צו כללי" לעשייה, בין היתר, של "פעולה חיונית" להגנת המדינה, לביטחון הציבור, לקיום אספקה או שירותים סדירים. פעולה כנ"ל כוללת, בין היתר, חובה להפעלת מפעל או לעשות כל שירות בר-פיקוח.

9.12 הסכמים מהותיים

- לחברה הסכמים בנוגע לעובדים וזכויותיהם (ראו סעיף 9.4 לעיל), הסכם עם המדינה ביחס לכיסוי גרעון קופת הפיצויים של העובדים (ראו סעיף 9.4.8 לעיל), הסכמים לחכירת מקרקעין (ראו סעיף 9.1.1 לעיל), הסכמי חכירה ומימון מטוסים (ראו סעיפים 7.11 ו- 8.10 לעיל), הסכמי הלוואות לשימוש ייחודי (ראה סעיף 9.8.4 לעיל), הסכמים שונים עם חברות תעופה (ראו סעיפים 7.2 ו- 9.11.7 ו- 9.13 לעיל) והסכמי ביטוח (ראו סעיף 9.2 לעיל).
- ביום 2 באוקטובר 2005 חתמה החברה על הסכם עם חברת בואינג לרכישת שני מטוסים רחבי גוף, ארוכי טווח, מסוג בואינג ER 200-777, המיועדים להתקבל לשימוש החברה במהלך שנת 2007. עלות כל מטוס (במונחי שנת 2005), תעמוד על כ- 130 מליון דולר, בהתאם להיקף התוספות וההתקנות שיבוצעו במטוס כדי להתאימו לצרכי החברה. אמצעי המימון העצמיים צפויים לעמוד על כ- 15% ממחיר המטוס, והיתרה תמומן באמצעות הלוואות. בחודש מרץ 2007, חתמה החברה על הסכם התקשרות עם הבנקים המממנים את הרכישה כאמור ובהתאם נערכה פנייה לבנק לעידוד הייצוא והייבוא של ארה"ב לשינוי ההתחייבות המקדמית שניתנה בעבר להתחייבות סופית. לפרטים נוספים ראו באור 17(ד)(1) לדוחות הכספיים.
- כמו כן, לחברה התחייבות למתן שיפוי לנושאי משרה בחברה בנוגע לפעולות הקשורות בהפרטת החברה וכן לגבי ביצוע פעולה ו/או מילוי חובה לפי חוק ניירות ערך, התשכ"ח – 1968, בקשר לחברה, כל עוד רשומות למסחר אופציות שהונפקו במסגרת התשקיף מחודש מאי 2003, ובכלל זה: מתן דיווחים, הודעות ואישורים הנובעים מחוק ניירות ערך. ההיקף הכולל של השיפוי לכלל נושאי המשרה בחברה לפי החלטה זו לא יעלה על סך של 100 מיליון דולר ארה"ב.
- בנוסף, ביום 10 במאי 2005 התקבלו באסיפת בעלי המניות ההחלטות כדלקמן:

א. לאשר מתן התחייבות מראש לשיפוי נושאי משרה (לא אושר מתן פטור לנושאי משרה). היקף השיפוי לפי החלטה זו יהיה לפי הנמוך מבין: 25% מההון העצמי של החברה לפי דוחותיה הכספיים השנתיים המאוחדים ליום 31 בדצמבר 2004 או 25% מההון העצמי של החברה לפי דוחותיה הכספיים השנתיים המאוחדים האחרונים במועד תשלום השיפוי.

ב. לאשר עסקאות מסגרת לביטוח לנושאי משרה (Ongoing) ולביטוח נושאי משרה בגין תקופת גילוי מוארכת (Run Off). גובה הפרמיה שתשלם החברה עבור חלקה בדמי

הביטוח בגין שני סוגי הביטוח הנ"ל, לא יעלה על 450 אלפי דולר בשנה. בחודש אוקטובר 2006 חודש ביטוח נושאי המשרה אשר נערך באמצעות כנפיים לתקופה נוספת בת 18 חודשים, כמפורט בדוח מיידי של החברה מיום 4 באוקטובר 2006.

9.13 הסכמי שיתוף פעולה

לחברה הסכמים עם חברות תעופה אחרות (interline agreements) המאפשרים לנוסעים בטיסות סדירות, בכפוף למגבלות מסויימות, להשתמש בכרטיסי טיסה, שהוצאו ע"י חברת תעופה אחת, בשירותים של חברת תעופה אחרת. כמו כן, לחברה הסכמי "קוד-משותף" (Code Share), המאפשרים למוביל אוירי לשווק טיסות של מוביל אוירי אחר כאילו היו טיסות שלו. לפרטים ראו סעיף 7.2 לעיל. לשינויי חקיקה אשר עשויים להשפיע באופן מהותי על יכולתה של החברה להתקשר בהסכמי "קוד משותף" ראו לעיל סעיף 9.11.2 (ז) בפרק מגבלות ופיקוח על עסקי התאגיד - הגבלים עסקיים.
לחברה הסכמים מסחריים עם חלק מחברות התעופה הפועלות לישראל, וכן עם מובילים נקובים שאינם מקיימים טיסות לישראל. ההסכמים המסחריים מתייחסים, בין השאר, לתיאום לוחות זמנים, הקיבולת המוצעת על ידי כל חברה, חלוקת הכנסות מהקו (הסכם איגום) ותשלומים בגין ניצול זכויות טיס. לחברה יש גם הסכמים עם חברות תעופה לגבי התחשבנות בגין שימוש בטיסות המשך, בנושאי רישום הזמנות, שינוע (נוסעים או מטענים) וייצוג מסחרי. כמו כן, ישנם הסכמים עם חברות תעופה למתן שירותי תחזוקה.

9.14 הליכים משפטיים

להלן התביעות המהותיות התלויות בהן החברה ו/או החברות הבנות שלה נתבעות:

9.14.1 בחודש אוקטובר 1998 הוגשה, לבית המשפט המחוזי בנצרת, תביעה נגד החברה וכן בקשה להכיר בה כתביעה יצוגית, על סך 230.4 מיליוני ש"ח (נכון למועד הסמוך ליום הדוח כ- 54.5 מליון דולר). התביעה התייחסה לטענה בדבר גביות יתר של מחירי כרטיסי טיסה על ידי סוכני נסיעות, שנוצרו, לטענת התובעת, משימוש בשערי חליפין לא נאותים. בית המשפט אישר בשנת 2002 את הבקשה להכיר בתביעה כייצוגית בעילה אחת – הטעייה על פי חוק הגנת הצרכן, ודחה עילות אחרות שנטענו על ידי התובעת. החברה הגישה בקשת רשות ערעור לבית המשפט העליון ובמקביל הוגש ערעור על ידי התובעת כנגד אותן עילות אשר נדחו על ידי בית המשפט המחוזי, אשר רובן מתבססות על הגשת תביעה ייצוגית על פי תקנה 29 לתקנות סדר הדין האזרחי. הדיון בתיק עוכב בעקבות פנית בית המשפט ובהסכמת הצדדים, עד לפסק דין בדיון הנוסף בעניין א.ש.ת.[73], ולאחר שביום 1 בספטמבר 2005 פורסם

[73] בעניין א.ש.ת. הוחלט על ידי בית המשפט העליון כי תביעות ייצוגיות אפשריות מכוח החיקוקים הספציפיים הכוללים

פסק הדין בדיון הנוסף, הודיעה התובעת כי היא מבקשת למחוק מהערעור מטעמה את ההתייחסות לעילות שמן הדין הכללי, ובית המשפט קבע כי יתקיים דיון בערעורים בעילות מכוח חוק הגנת הצרכן בלבד. בחודש ינואר 2006 הגישה התובעת בקשה לתיקון הערעור ובמסגרתו ביקשה להוסיף עילה בהתאם להוראות תיקון 18 לחוק הגנת הצרכן. טרם נתקבל פסק דין.

9.14.2 בחודש ספטמבר 1999, הוגשה לבית המשפט המחוזי בתל אביב תביעה נגד החברה ונגד רשות שדות התעופה ואופיר טורס (סוכנות נסיעות) וכן בקשה להכיר בה כתביעה ייצוגית, על סך כ- 21.7 מיליוני ש"ח (נכון למועד הסמוך ליום הדוח כ- 5.1 מליון דולר). התובעת טוענת כי סוכן הנסיעות גבה ממנה את אגרת הנוסע לפי שער הגבוה מהשער החוקי לעניין זה, שהוא השער היציג, וכי גם החברה אחראית למעשי הסוכנים בעניין זה. בית המשפט אישר בשנת 2002 את הבקשה להכיר בתביעה כייצוגית בעילה אחת – הפרת חובה חקוקה, על בסיס תקנה 29 לתקנות סדר הדין האזרחי. החברה הגישה בקשת רשות ערעור לבית המשפט העליון. בית המשפט ביקש וקיבל מן הצדדים את עמדתם לגבי תיק זה לאור פסק הדין בעניין א.ש.ת. בעקבות פסק הדין בדיון נוסף א.ש.ת. הודיעה התובעת כי היא מבקשת למחוק מהערעור מטעמה את ההתייחסות לעילות שמן הדין הכללי וביקשה להמשיך את הדיון בעילות מכוח חוק הגנת הצרכן. התיק קבוע לדיון בחודש יולי 2007.

9.14.3 בחודש יולי 2002, הוגשה לבית המשפט המחוזי בתל אביב תביעה נגד החברה ונגד סאן דור, וכן בקשה להכיר בה כתביעה ייצוגית לפי חוק הגנת הצרכן ועל פי תקנה 29 לתקנות סדר הדין, על סך של כ- 32 מליון דולר. התובעים טוענים כי היטל הביטחון בסך 8 דולר ארה"ב לכל קטע טיסה, הנגבה מכל נוסע החל מתחילת אוקטובר 2001, הוטל תוך הצגת מצגים ופרסומים מטעים לפיהם הוא נועד לתגבור מערך האבטחה לאחר אירועי 11 בספטמבר 2001, כאשר לטענת התובעים ההיטל הוטל למעשה על מנת להקל את נטל הוצאות הביטחון המוטלות על אל על. התובעים מבקשים לחייב את אל על וסאן דור להשיב לכלל הנוסעים את היטל הביטחון ששולם על ידיהם ולאסור על המשך גביית ההיטל. ביום 9 באוגוסט 2005 ניתנה על ידי בית המשפט המחוזי בתל אביב החלטה הדוחה את בקשת התובעים להכיר בתביעתם כתביעה ייצוגית. כפועל יוצא, נמחקה התביעה מחוסר עילה. התובעים חויבו בתשלום שכר טרחת עו"ד. ביום 20 בספטמבר 2005 הגישו התובעים ערעור לבית המשפט העליון על החלטת בית המשפט המחוזי. התיק קבוע לדיון בחודש יוני 2007.

9.14.4 בחודש יולי 2004 הוגשה לבית המשפט המחוזי בתל אביב תביעה נגד החברה, סאן דור, ארקיע אינטרנשיונל, יוניטל והשטיח המעופף, וכן בקשה לאשר את התביעה כייצוגית על פי חוק הגנת הצרכן, בסכום שהוערך על ידי התובעים ב"מיליוני דולרים". התובעים טוענים כי רוכשי כרטיסים שהם non-refundable, אשר שילמו בין היתר מיסי נמל שונים והיטל בטחון, זכאים להחזר כספי של אותם מיסים והיטלים אם לא ניצלו את כרטיסי הטיסה שלהם, וכי הצרכנים מוטעים לחשוב שאינם זכאים להחזר המיסים וההיטלים. התובעים טוענים כי חישוב ההחזר לכלל הצרכנים, בשבע השנים שקדמו

אפשרות זו וביטל למעשה את אפשרות השימוש בתקנה 29 לתקנות סדר הדין האזרחי לצורך הגשת תביעות ייצוגיות בעילות החיצוניות לחוקים הספציפיים כאמור ביום 1 בספטמבר 2005 פורסם פסק הדין בדיון הנוסף בעניין א.ש.ת., בו אושר פסק הדין הקודם שניתן ע"י בית המשפט העליון בעניין ונקבע כי תקנה 29 אינה יכולה לשמש מקור לתביעות ייצוגיות.

להגשת התביעה, עלול להיות מסובך או בלתי אפשרי ובמקרה כזה הם מבקשים מבית המשפט לפסוק כי הנתבעות תחויבנה להעביר כספים לטובת "מוסד ציבורי". הוגשה תגובה מטעם אל על וסאן-דור. טרם נתקבלה החלטה.

9.14.5 בחודש ינואר 2005 הגישה החברה לבית הדין להגבלים עסקיים בירושלים ערר בגין התנאים שקבע הממונה על ההגבלים העסקיים (בסעיף זה – "הממונה") בהחלטת המיזוג כנפיים-אל על מיום 4 באוגוסט 2004, כפי שסוכמו עם כנפיים. הערר התייחס בין היתר לתנאים המחייבים את כנפיים, בהיותה בעלת מניות בחברה, לעשות את כל הנדרש להביא לסגירת או להעברת פעילות טיסות השכר של החברה לצד שלישי בלתי תלוי, בכל מקום בו מפעילה החברה טיסות סדירות (למעט חריגים), ולפעול להביא כל הסדר בין החברה לבין מוביל אווירי ישראלי אחר לאישור הממונה על ההגבלים העסקיים. כמו כן, ערערה החברה על התנאי לפיו כנפיים נדרשת למכור את הפעילות התעופתית שלה, לרבות החזקותיה בארקיע ובממ"ן, לצד שלישי. ביום 14 במרץ 2005 קיבלו החברה והממונה על הגבלים עסקיים את הצעת בית הדין להגבלים עסקיים לסיום בהסכמה של ההליכים המשפטיים. בהתאם להסדר הפשרה, התנאי הקובע כי על כנפיים בהיותה בעלת מניות באל על, לעשות את כל הנדרש להביא לסגירת או העברת פעילות טיסות השכר של אל על בקוים בהם אל על מפעילה טיסות סדירות, לא יכנס לתוקפו לפני תום שנתיים מיום ההסכמה. התנאי הקובע כי כנפיים בהיותה בעלת מניות באל על תפעל על מנת להביא כל הסדר בין אל על למוביל אוירי ישראלי אחר לאישור הממונה, לא יכנס לתוקפו לפני תום שנה מיום ההסכמה. הממונה יוכל תוך 120 יום לפני תום כל תקופה להטיל מחדש את התנאים או אחד מהם על כנפיים, אם לדעתו יהיה לכך בסיס באותו מועד. קודם להטלת התנאים, או אחד מהם, יעניק הממונה לאל על זכות שימוע. הגישה אל על ערר על איזה מהתנאים שהטיל הממונה מחדש, יושעו התנאים לתקופה של שישה חודשים, ובמהלך תקופה זו יחליט בית הדין על תוקפם. ביום 14 במרץ 2005, חתמה כנפיים על ההסדר וביום 20 במרץ 2005 ניתן להסדר הפשרה בין הצדדים תוקף של פסק-דין.

יצוין כי ביום 29 בדצמבר 2005 הודיעה הממונה לחברה כי היא שוקלת להטיל על כנפיים את התנאי הקובע כי כנפיים בהיותה בעלת מניות בחברה תפעל על מנת להביא כל הסדר בין החברה לבין מוביל ישראלי אחר לאישור הממונה. בנוסף דרשה הממונה מהחברה נתונים אודות הסכמים, הסדרים או הבנות בין החברה לבין ארקיע ובין החברה לבין ישראייר, ואודות משאים ומתנים שהתנהלו בין החברות. הממונה ביקשה לקבל את הנתונים כאמור לעיל וכן את עמדתה של החברה בדבר האפשרות כי הממונה תטיל את התנאי על כנפיים. החברה הגישה לממונה את המסמכים המבוקשים וכן את התנגדותה להטלת התנאי. ביום 14 במרץ 2006, בעקבות פניית הממונה ולבקשתה, החליטה החברה להסכים לדחייה בת שנה בפרק הזמן שנקצב לממונה בהסדר הפשרה להטלת התנאי האמור (דהיינו- שנתיים במקום שנה). ביום 28 בינואר 2007, בעקבות פניית הממונה ולבקשתה, החליטה החברה להסכים לדחייה בת שנה נוספת בפרק הזמן שנקצב לממונה בהסדר הפשרה להטלת התנאי האמור (דהיינו- שלוש שנים במקום שנתיים). יתר התנאים שנקבעו בהסדר הפשרה בנוגע לאופן הטלת התנאי, כמפורט לעיל, יעמדו בעינם במועד הנדחה.

9.14.6 בחודש אוקטובר 2005 הוגשה תביעה כנגד החברה ונתבעים נוספים, על ידי עובדת החברה לשעבר, בבית המשפט העליון של אונטריו בקנדה, בגין טענות בנוגע להטרדה מינית ותקיפה מינית. סכום התביעה הוא כ- 2.2 מליון דולר קנדי (נכון ליום הדוח כ- 1.9 מליון דולר ארה"ב).

9.14.7 בחודש יוני 2006 הוגשה לבית הדין האזורי לעבודה בתל אביב תביעה כנגד החברה וכנגד מדינת ישראל- משרד האוצר, על ידי 94 תובעים שהועסקו בחברה ויצאו לפרישה מוקדמת בין השנים 2001 עד 2003. התובעים עותרים לתיקון הסכמי הפרישה באופן שיצוין בהם כי הפורש יקבל את משכורת הפנסיה המוקדמת לרבות תנאים נלווים עד גיל הפרישה החוקי במקום עד גיל 65. לחילופין, עותרים התובעים לביטול הסכמי הפרישה. התיק נמצא בשלבי הליכים מקדמיים.

9.14.8 בחודש פברואר 2006 פתחה מחלקת ההגבלים העסקיים של משרד המשפטים בארה"ב ("מחלקת ההגבלים העסקיים") בחקירה גלויה כנגד מספר חברות תעופה, בשיתוף עם רשויות תחרות נוספות באירופה ובמדינות נוספות, בחשד לכאורה לתיאום מחירים בנוגע לתוספות מסוימות במחירי הובלה אווירית של מטען. מספר מובילי מטען אוויריים הודיעו שקיבלו צוי Grand Jury בקשר לחקירה זו. ביום 27 בספטמבר 2006 קיבלה החברה ממחלקת ההגבלים העסקיים במשרד המשפטים בארה"ב צו שהוצא ע"י Grand Jury, הדורש מידע ומסמכים בנוגע לפרקטיקות תמחור ותוספות מחיר מסוימות בתחום הטסת המטענים, החל מתחילת שנת 1999 ועד למועד הצו. מחלקת ההגבלים העסקיים הודיעה לחברה כי החברה נבדקת כחשודה בחקירה זו. החברה משתפת פעולה עם החקירה והחלה להעביר מידע כמפורט בצו למחלקת ההגבלים העסקיים, תוך שהיא גם מבצעת בעצמה בדיקה פנימית של פרקטיקות תמחור המטען. בשלב זה אין ביכולתה של החברה להעריך את תוצאות חקירת מחלקת ההגבלים העסקיים או להעריך את ההשפעה הכספית האפשרית של החקירה על החברה. יחד עם זאת, יצוין כי ההשלכות עשויות לכלול הליכים מנהליים או אזרחיים כנגד החברה ו/או כתב אישום פלילי, לרבות קנסות ו/או חבות אזרחית. כן יצוין כי עונשים על הפרת חוקי התחרות עשויים להיות חמורים, הן בהקשר לחבות פלילית והן בהקשר לחבות אזרחית.

9.14.9 ביום 20 בדצמבר 2006 נתקבל במשרדה הראשי של החברה מכתב דרישת מידע מנציבות התחרות האירופית ("הנציבות") בקשר לחקירה שמנהלת הנציבות בנוגע לפעילויות הפוגעות לכאורה בתחרות בתחום שרותי הובלה אווירית של מטענים. במכתב צויין כי בידי הנציבות קיים מידע בדבר מגעים נרחבים שהתקיימו בין חברות תעופה וגופים אחרים בקשר לתוספות מחיר שונות ונושאים אחרים כגון תעריפי הובלת מטענים. במסגרת המכתב נתבקשה החברה להעביר נתונים ומסמכים בנוגע לחברה ולפעילות המטען שלה החל משנת 1995. החברה משתפת פעולה עם החקירה והעבירה תשובתה כמבוקש במכתב הנציבות, תוך שהיא גם מבצעת בעצמה בדיקה פנימית של פרקטיקות תמחור המטען. בשלב זה אין ביכולתה של החברה להעריך את תוצאות חקירת הנציבות או להעריך את ההשפעה הכספית האפשרית של החקירה על החברה. יחד עם זאת, יצוין כי ההשלכות עשויות לכלול הליך מינהלי כנגד החברה, לרבות קנס בהיקף מהותי העלול להיות מוטל על החברה בסיום ההליך.

9.14.10 ביום 28 בפברואר 2007 התקבל במשרדה הראשי של החברה כתב תביעה אזרחי כנגד החברה שהוגש בניו יורק (United States District Court for the Eastern District of New York) בנושא מחירי

שרותי הובלה אווירית של מטענים. בכתב התביעה, צורפה החברה כנתבעת, לצידן של 38 חברות תעופה אחרות, כאשר נטען כי הנתבעות היו שותפות לקשר לתיאום מחירי שרותי הובלה אווירית של מטענים, משנת 2000, תוך הפרה של חוקי התחרות וחוקים אחרים באירופה ובארה"ב. התביעה הוגשה בשמם של גופים הרוכשים שרותי הובלה אווירית של מטענים, באופן ישיר ועקיף, באירופה ובארה"ב והיא כוללת בקשה להכיר בתביעה כתביעה ייצוגית. התביעה כוללת בקשה לפיצויים בסכום שלא הוערך וסעדים נוספים. החברה בוחנת את כתב התביעה שנמסר לה ואת השלכותיו האפשריות ונערכת לטיפול בהליך זה. לאור השלב המקדמי של ההליך, אין ביכולת החברה להעריך את השלכותיו האפשריות או את ההשפעה הכספית האפשרית של ההליך על החברה.

9.14.11 בחודש ינואר 2007 הוגשה לבית המשפט המחוזי בירושלים כתב תביעה נגד החברה, בצירוף בקשה לאישור התביעה כייצוגית, על סך של 483.4 מיליון ₪ (נכון למועד הסמוך ליום הדוח כ- 114 מיליון דולר). לטענת התובעים גביית היטל הביטחון, בסך של 8 דולר ארה"ב למקטע טיסה, מנוסעים בטיסות שאינן מבוצעות על ידי החברה עצמה, אלא על ידי חברות תעופה אחרות, במסגרת הסכמי Code Sharing עם החברה, מהווה הטעיית הצרכן, הפרת ההסכם עימו, העדר תום לב ועשיית עושר שלא במשפט, זאת מכיוון שבטיסות אלה, על פי טענת התובעים, לא ניתנים שירותי ביטחון ואבטחה הזהים ברמתם ובטיבם לשירותי הביטחון הניתנים על ידי החברה. התובעים מבקשים לחייב את החברה לשלם לכל אחד מן הנוסעים הנ"ל סך של 8 דולר ארה"ב וכן פיצוי בסך של 500 ₪ בגין עוגמת נפש ואובדן הנאה. החברה לומדת את התביעה ונערכת להגשת תגובה.

9.14.12 בחודש פברואר 2007 הוגשה תביעה כנגד החברה ונתבעים נוספים, על ידי עובדת החברה, בבית המשפט העליון של מדינת ניו יורק, בגין טענות בנוגע להטרדה מינית מצד עובד החברה בארה"ב. החברה לומדת את התביעה ונערכת להגשת תגובה.

9.14.13 ביום 18 במרץ 2007 הוגשה לבית המשפט המחוזי בתל אביב תביעה נגד החברה, בצירוף בקשה לאישור התביעה כייצוגית. לטענת התובע חיוב לקוחות הרוכשים כרטיסי טיסה ישירות (ולא באמצעות סוכני נסיעות) באמצעות כרטיסי אשראי במטבע חוץ במקום במטבע ישראלי, תוך תשלום עמלת המרת מטבע חוץ בסך 2% ממחיר כרטיס הטיסה (בגין המרת התשלום במטבע חוץ לתשלום במטבע ישראלי) לחברות האשראי, מהווה הפרה של חוק הגנת הצרכן, תשמ"א – 1981, הפרת חובת תום הלב ועשיית עושר שלא במשפט. עוד נטען להפרת החובה לפרסם "מחיר כולל" וכן כי החברה היא אשר צריכה לשאת בעמלות ההמרה הנ"ל. בנוסף, טוען התובע כי חיוב הלקוחות במטבע זר ולא בשקלים מהווה כשלעצמו הפרה של חוק הגנת הצרכן. התובע מבקש לחייב את החברה לשלם לכל אחד מחברי הקבוצה פיצוי בגובה כל סכומי עמלות ההמרה שנגבו שלא כדין ולהשיב לכל אחד את סכומי עמלות ההמרה שנגבו שלא כדין, לטענת התובע. כן מבקש התובע ליתן צו כנגד החברה הקובע כי גביית התשלומים במטבע חוץ והחיוב בעמלות ההמרה בגינם נעשו שלא כדין ולאסור על החברה להמשיך ולגבות תשלומים במטבע חוץ ולגלגל חיובי עמלות המרה של תשלומים במטבע חוץ, על לקוחותיה. החברה לומדת את התביעה ונערכת להגשת תגובה.

להלן התביעות המהותיות בהן החברה ו/או החברות הבנות היו נתבעות, ואשר נסתיימו בשנת 2006 ועד למועד הסמוך לאישור הדוח:

9.14.14 בחודש יולי 2004 הוגשה על ידי האגוד הארצי לטייסי נתיבי אויר לישראל ואח' תביעה לבית הדין האזורי לעבודה בתל אביב יפו כנגד החברה להימנע מלעשות שינוי במבנה שכרם של טייסים שקורקעו מאחר שמלאו להם 65 שנה. על פי חוק גיל פרישה, התשס"ד – 2004, גיל הפרישה לגבר יעלה בהדרגה ל-67. לפי מגבלות רגולטוריות, טייס לא יכול לטוס לאחר שמלאו לו 65 שנה. התובעים הם טייסים שמלאו להם 65 שנה, והחברה הציעה להעסיק אותם בתפקידי קרקע, אשר השכר המשולם בגינם נמוך באופן משמעותי משכרו של טייס. התובעים מבקשים, כי לא יופחת שכרם בעקבות המעבר לתפקידי קרקע. בחודש מאי 2006 ניתן פסק דין בתיק, לפיו נמחקה התביעה ביוזמת בית הדין בשל חוסר מעש מצד התובעים.

9.14.15 בחודש ינואר 2002 הוגשה תביעה כנגד החברה על ידי 72 טייסים בחברה, חלקם סיימו את עבודתם וחלקם טייסים פעילים. לטענת התובעים, בהסכם הקיבוצי נקבע כי גיל הפרישה לגבי עובד קבוע הינו 65 ושלושה חודשים וכי החברה אינה מקימת חוזה זה. בתביעתם ביקשו התובעים מבית הדין הצהרה כי הינם זכאים להמשיך ולעבוד בחברה עד לגיל האמור. ביום 17 באפריל 2005 ניתן פסק דין בבית הדין האזורי לעבודה בתל-אביב, הדוחה את התביעה כנגד החברה. 58 מבין הטייסים התובעים הגישו ערעור על פסק הדין לבית הדין הארצי לעבודה. ביום 23 ביולי 2006 ניתן על ידי בית הדין הארצי לעבודה פסק דין המאשר את פסיקת בית הדין האזורי לעבודה ודוחה את ערעורי הטייסים התובעים.

9.14.16 ביום 31 במאי 2005 הגישה החברה לבית המשפט הגבוה לצדק עתירה בקשר לבחינת הממונה על ההגבלים העסקיים את מעמדה של אל על בשוקי התעופה השונים. נכללו בעתירה כמשיבים הממונה על ההגבלים העסקיים, ראש רשות התעופה האזרחית וכן שמונה עשרה חברות תעופה המפעילות טיסות אל ישראל וממנה. פניית החברה לבג"צ נועדה למנוע מצב של הסדרה ואכיפה בלתי שוויוניים בתחום התעופה ולמנוע חוסר שוויון ואפליה כנגד החברה, העלולים לפגוע בחברה ובתחרות ולהעמיד את החברה בנחיתות מסחרית ועסקית בלתי מוצדקת מול מתחרותיה. לטענת החברה, אם היא מהווה בעלת מונופולין בהתאם להגדרת הממונה בנתיבים מסוימים, גם רבות ממתחרותיה מהוות בעלות מונופולין, כל אחת בנתיבים הרלוונטיים לה, ולפיכך על הממונה לבחון, במקביל לבחינתו את אל על, גם את מעמדן של חברות התעופה האחרות בשווקי התעופה הרלוונטיים. ביום 3 באוגוסט 2006 הורה בג"צ, לבקשת החברה, על מחיקת העתירה תוך שמירה על הזכות להגשתה מחדש בלא שתיטען כנגדה טענת שיהוי.

9.14.17 בחודש אוגוסט 2000 הוגשה תביעה נזיקית כנגד החברה ונתבעים נוספים, על ידי בעל סוכנות נסיעות שפשטה את הרגל ונותרה חייבת כספים לחברה, בבית המשפט העליון של אונטריו קנדה, בגין קשר, גרם הפרת חוזה, לשון הרע, הפרעה ליחסים כלכליים ופיצויים עונשיים. סכום התביעה הכולל הוא כ-50 מליון דולר קנדי (נכון ליום הדוח כ- 43 מיליון דולר של ארה"ב). ביום 26 בפברואר 2006 ניתן פסק דין הדוחה את התביעה על כל מרכיביה ואינו מטיל כל חיוב על החברה.

9.14.18 בחודש ינואר 2006 הגישה החברה לבית הדין הגבוה לצדק עתירה כנגד החלטת שר התיירות בה מונתה חברת ישראייר כמוביל נקוב נוסף בקו לניו יורק. בעתירה טענה החברה כי החלטת שר התיירות מהווה הפרה של ההתחייבות השלטונית שניתנה לחברה, לעובדיה ולבעלי מניותיה ערב ההחלטה, בהחלטת הממשלה מיום 19 במאי 2003 (לפרטים ראה סעיף 9.11.7.2 לעיל), כי לא התקיימו נסיבות המאפשרות השתחררות מההתחייבות השלטונית וכי הנימוקים בהחלטת שר התיירות שגויים מבחינה עובדתית וכלכלית. כמו כן, כללה העתירה טענות בעניין ניגוד עניינים מוסדי ודעה קדומה ובדבר מועד ההחלטה על רקע הבחירות המתקרבות, וכן טעמים נוספים לבטלות החלטת השר, לרבות אי קיום תנאי חוק רישוי שירותי תעופה ותקנות הטיס ופגמים בהליך השימוע. ביום 23 בפברואר 2006 דחה בית המשפט את עתירת החברה ובחודש אוגוסט 2006 ניתנו נימוקי בג"צ לדחיית העתירה והעתירות הנוספות שהוגשו על ידי נציגות העובדים של אל על וכנפיים (לפרטים ראו סעיף 9.11.7.2 לעיל).

9.14.19 בחודש ספטמבר 2005, הוגשה לבית המשפט השלום בתל-אביב תביעה נגד החברה וכן בקשה להכיר בה כתביעה ייצוגית, על סך כ- 2.1 מליון ₪ (נכון למועד הסמוך ליום הדוח כ- 453 אלפי דולר). התובעים טוענים כי עקב תקלה במהלך טיסת החברה לניו יורק הוחזר המטוס לנתב"ג והדבר גרם להם להוצאות ולנזק בלתי ממוני, ומבקשים לפסוק לטובת כל אחד מהנוסעים במטוס פיצוי בסך 4,000 ₪. הוגשה תגובה מטעם החברה. בית המשפט מחק על הסף את תביעת התובעים כנגד החברה, ובחודש אוקטובר 2006 הגישו התובעים ערעור לבית המשפט המחוזי בתל אביב. הצדדים הגיעו לפשרה במסגרתה נמחק הערעור. בחודש פברואר 2007 ניתן תוקף של פסק דין להסכם הפשרה.

9.15 יעדים ואסטרטגיה עסקית

ביום 20 בספטמבר 2005 אישר דירקטוריון החברה את התכנית האסטרטגית של הקבוצה לחמש השנים הבאות ועקרונות יישומה, תחת הכותרת "אל על 2010", שעיקריה כדלקמן:

1. יעדי העל של התכנית האסטרטגית מכוונים לשפר את התוצאות העסקיות עד לשנת 2010, באמצעות הגדלת המכירות ושיפור הרווחיות.

2. יעדי התכנית כוללים: (א) שיפור משמעותי בטיפול בלקוח, באמצעות שיפור חווית הלקוח בכל ממשקי החברה על פי צרכי סגמנטים ספציפיים, התמקדות בלקוח העסקי ובטיפול בצרכיו הייחודיים, דגש על פיתוח נאמנות לקוחות, שיפור הטיפול בתייר הנכנס והקמת מרכז שירות אחוד; (ב) טיפוח מצוינות תפעולית, הן בתהליכי טיפול בלקוח ובתהליכים אחרים, והן באמצעות שאיפה להפחתת רמת ההוצאות הקבועות כאחוז מההכנסה והשקעה במערכות ותהליכים לניהול משאבי הארגון בצורה מיטבית; (ג) חדשנות ויוזמה עסקית, הכוללות יוזמות לפיתוח תנועה אל ישראל וממנה, פיתוח מקורות הכנסה נוספים בתחומי התחזוקה, שירותי התיירות ושירותי הקרקע, פיתוח נמל תעופה בן גוריון כנמל מעבר לטיסות המשך והפיכה לחברה גלובלית, קידום שיתופי פעולה עם סיטונאי תעופה ופיתוח האינטרנט כערוץ הפצה; (ד) הצטיידות, הכוללת השקעה בציוד חדיש לקווים ארוכי טווח, רענון הדרגתי של צי המטוסים בהתאם לתנאי המימון, יכולות ההחזר והתפתחות השוק ובחינת המשך ההצטיידות בהתאם להתפתחויות בשוק; (ה) שיפור בתחום המטען והתחזוקה, באמצעות המשך צמיחה בפעילות המטען תוך בחינת מבנה הפעילות, חיזוק יכולות מכירת שירותי תחזוקה ובחינת פיתוח התחזוקה כמרכז רווח לחברה, ובחינת שיתופי פעולה עם חברות ישראליות ובינלאומיות להרחבת טווחי ותחומי פעילות; (ו) טיפוח המשאב האנושי, באמצעות עדכון הסכמי העבודה, פיתוח ועדכון מערכות הדרכה, תגמול ותמרוץ העובדים והטמעת תרבות של ארגון פרטי בשוק תחרותי.

3. בהתאם ליעדים הנ"ל ובהתאם להנחה בבסיס התכנית האסטרטגית לפיה שיעור הגידול השנתי הממוצע בתנועת הנוסעים בנתב"ג יעמוד על כ- 5%, הותוו בתכנית האסטרטגית גם עיקרי תכנית הפעולה בהתייחס להצטיידות במטוסים, הכוללים רכישת שני מטוסים רחבי גוף ארוכי טווח למתן מענה בנתיבים הארוכים, התאמת הקיבולת לגידול הצפוי בביקושים ביעדים השונים, פתרונות לטווח הקצר ושיפורים בצי מטוסי המטען. כמו כן הותוו בתכנית גם עיקרי תכנית הפעולה בהתייחס לשיפור הרווחיות וכיווני עבודה עיקריים.

4. בשנת 2006 המשיכה הקבוצה ביישום התכנית האסטרטגית הנזכרת לעיל בפעילותה, תוך התאמה להתפתחויות אשר התרחשו במצב הבטחוני, הפוליטי והכלכלי בישראל, לרבות מלחמת לבנון

השניה והשפעתה על תנועת הנוסעים, המשך מגמת העלייה במחירי הדס"ל והגברת התחרות. הקבוצה בוחנת את פעילותה על מנת להביא לאופטימיזציה של רשת הנתיבים, תוך התאמת אמצעי הייצור בהתאם לסביבת הביקוש ורווחיות הנתיבים על ידי הגדלת או הקטנת קיבולת, או צמצום הפעילות ביעדים לא רווחיים.

5. האסטרטגיה העסקית המוצגת לעיל הינה "מידע צופה פני עתיד" כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח – 1968, ומבוססת על הנחות, הערכות ותחזיות של הקבוצה ביחס לסביבת הפעילות העסקית שלה, העשויות להשתנות, כולן או חלקן, מעת לעת, ובכך להשפיע על אופן יישומה בפועל על ידי הקבוצה ועל השגת יעדי התוכנית. מידע צופה פני עתיד הוא מידע בלתי וודאי לגבי העתיד, המבוסס על מידע הקיים בקבוצה במועד הסמוך לאישור הדוח, וכולל הערכות של הקבוצה או כוונות שלה כפי שהינן נכון לתאריך הדוח. לפיכך, התוצאות בפועל, כולן או חלקן, עשויות שלא להתממש כאמור, להתממש באופן חלקי בלבד או להיות שונות באופן מהותי מן התוצאות המוערכות, הנגזרות או המשתמעות ממידע זה, וזאת בין היתר, מהסיבות המפורטות להלן. יישום האסטרטגיה עלול להיות מושפע משינויים ברגולציה (לרבות שינויים בחוקי הגבלים עסקיים, כמפורט בסעיף 9.11.2(ז) לעיל) ובאופן יישומה ו/או שינויים במדיניות התעופה של מדינת ישראל, ובאופן יישומה, לרבות מדיניות התעופה האזרחית בנוגע למובילים נקובים ברשת הנתיבים ולקיבולת המותרת לחברות התעופה הזרות (לאור השינויים והמגמות שפורטו בסעיפים 9.11.7.1 ו- 9.11.7.2 לעיל). בין היתר, מבוססת האסטרטגיה העסקית הנ"ל על ההנחה לפיה מעמדה של החברה כמוביל נקוב ברשת הנתיבים בה היא פועלת, יישאר ללא שינוי מהותי. שינוי במצב דברים זה עשוי לחייב שינוי, בין היתר, ברשת הנתיבים ובצי המטוסים. בנוסף, נושאת כיום החברה בהוצאות ביטחון חריגות, ביחס לחברות תעופה מתחרות, שאינן בשליטתה וגידול בהוצאות אלה מכוח הנסיבות או בגין החלטה ממשלתית יפגע בהכרח ברווחיות החברה. כמו כן, כפוף יישום האסטרטגיה להשלכות האפשריות שיהיו לשינויים כלכליים, פוליטיים ו/או ביטחוניים בעולם בכלל ובישראל בפרט על תנועת הנוסעים והמטענים וכתוצאה מכך על היקף פעילות החברה. השינויים הנ"ל עלולים להציב בפני החברה איום הנובע מקשיחות ביכולת לבצע שינויים בחלק ממרכיבי ההוצאות (כגון ציוד טיסה ושכר) ולהקשות על יישום תהליכי התאמה בהוצאות החברה. בנוסף, יישום האסטרטגיה בנושא ההצטיידות במטוסים כפוף למידת ההחמרה שעשויה לחול בתנאי זיהום או רעש מטוסים המותרים בשדות התעופה שעשויים לחייב את חברות התעופה בנקיטת צעדים להשקטת המטוסים או החלפתם במטוסים שקטים ו"נקיים" יותר. כמו כן, התעצמות מגמת החרפת התחרות מכל סיבה ו/או גורם שהם, ובפרט בתנאים בהם תתקשה החברה להגיב, עשויה להשפיע על מצבה התחרותי של החברה ועל אפשרות יישום האסטרטגיה העסקית. החרפת התחרות עשויה לנבוע, בין היתר: משינויים במדיניות התעופה של מדינת ישראל ו/או באופן יישומה; מהרחבת פעילות חברות "רשת" (המהוות חלק מברית גלובלית) בשוק הישראלי, באופן שיקשה על החברה לחבור לברית מעין זו, ויפגע בחלק השוק שלה; מכניסת חברות ה- Low Cost לשוק ומידת ההשפעה שתהיה לכך על

החרפת התחרות בענף, ירידת מחירים והצורך לבצע תהליכי התאמת עלויות בחברה; היווצרות גוש תעופתי אירופאי או אישור הסכם תעופה ("שמיים פתוחים") בין השוק האירופי לבין ארה"ב עלולים לשנות מיסודו את מבנה זכויות הטייס במדינות השוק, להרחיב בצורה בלתי מבוקרת את מספר החברות והיצע הקיבולת בין ישראל למדינות השוק ולהציב איום על רמת מחירי הטיסות וחלקה של החברה בנתיבים אלה. בנוסף, יישום האסטרטגיה עשוי להיות מושפע מתנודות במחירי הדס"ל, המהווה מרכיב מהותי בהוצאות החברה, וכן מרמת שיתוף הפעולה מצד ארגוני העובדים בקשר לעדכונים בהסכמי העבודה ושמירה על "שקט תעשייתי".

הקבוצה נוהגת לבחון, מעת לעת, את התאמת התוכנית האסטרטגית ויעדיה להתפתחויות בסביבת הפעילות העסקית של הקבוצה.

9.16 צפי להתפתחות בשנה הקרובה

בכוונת הקבוצה להמשיך ביישום התכנית האסטרטגית כמתואר לעיל, תוך בחינה שוטפת של המגמות וההתפתחויות הנוצרות בסביבת הפעילות העסקית של החברה ובענף התעופה העולמי. יישום יעדי התוכנית האסטרטגית, יעשה בשים לב, בין היתר, לחיזוק יכולת התמודדות והיערכות הקבוצה לתחרות המחריפה וחתירה לשיפור התוצאות העסקיות בשנת 2007, וזאת על ידי שיפור תמהיל ההכנסות, שיפור התשואה, יישום תהליכי התייעלות אירגונית וצמצום ההוצאות.

כמו כן, הקבוצה בוחנת ביצוע שיפורים טכנולוגיים שונים, לרבות בחינת החלפת מערכת ההזמנות של החברה למערכת גלובלית, פיתוח אמצעי שיווק ושירות באמצעות האינטרנט ובחינת פתרונות למערכת ניהול משאבים כוללת (ERP).

המידע בדבר הצפי להתפתחות בשנה הקרובה הינו מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968. מידע זה נסמך, בין היתר, על הערכות החברה, תחזיות או כוונות שלה כפי שהינן נכון לתאריך הדוח. לפיכך, ההתפתחויות בפועל בשנה הקרובה עשויות להיות, כולן או חלקן, שונות באופן מהותי מן ההתפתחויות המוערכות, הנגזרות או המשתמעות ממידע זה, כתוצאה ממספר רב של גורמים, לרבות כתוצאה מהגורמים המפורטים בסעיף 9.15 לעיל ומגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 9.18 להלן.

9.17 מידע כספי לגבי מגזרים גיאוגרפיים

לפרטים בדבר המגזרים הגיאוגרפיים ראו באור 24(א) לדוחות הכספיים.

להסברים בדבר התפתחויות במגזרים אלה – ראו סעיף 3.5(א) לדוח הדירקטוריון.

9.18 דיון בגורמי סיכון

המידע בדבר השפעת גורמי הסיכון שלהלן על הקבוצה הינו מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968. מידע זה נסמך, בין היתר, על הערכות החברה כפי שהינן נכון למועד הדו"ח. ההשפעה בפועל על ביצועי הקבוצה עשויה להיות שונה באופן מהותי מזאת שנחזתה, כתוצאה ממספר רב של גורמים, לרבות כתוצאה משינויים בתנאים הכלכליים, הגאופוליטיים והבטחוניים בישראל.

בדומה לשאר חברות התעופה, מושפעת פעילות הקבוצה על-ידי גורמים חיצוניים ופנימיים היכולים לגרום לשינויים מהותיים ברווחיותה (לחיוב או לשלילה). ניתן לחלק את גורמי הסיכון לפי סיכוני מאקרו, סיכונים ענפיים וסיכונים ייחודיים לקבוצה. גורמי הסיכון העיקריים הם:

9.18.1 אירועים מדיניים או בטחוניים או פעילות טרור

ארועים מדיניים או בטחוניים או פיגועי טרור בעולם או באיזור משפיעים, באופן מיידי, לרעה, על הביקוש להולכת נוסעים ומטען ומשליכים על מצבה הכלכלי של החברה ועל היקף פעילותה. כך לדוגמא, בעקבות התפרצות האינתיפאדה ברבעון הרביעי של שנת 2000 חלה ירידה בכמות הנוסעים לאיזור. בשנים 2004 - 2005 חלה התאוששות יחסית אך מימדי התיירות עדיין לא הגיעו לרמות השנים שלפני המשבר. בשנת 2006 גרמה המלחמה בלבנון לירידה בביקושים והשפיעה לרעה באופן מהותי על התוצאות הכספיות של החברה (ראו סעיף 6.2 לעיל).

9.18.2 מחירי הדלק (דס"ל)

הדס"ל הוא מרכיב מהותי בהוצאות התפעול של מוביל אוירי. בשנים 2004 עד 2006 עלה מחיר הדס"ל בשיעור ניכר. מחירי הדס"ל נתונים לתנודות חדות. החברה נוקטת בפעולות לגידור חלק מתצרוכת הדס"ל החזויה. מדיניות זו יכולה להשתנות בהתאם לנסיבות.

בגלל משקלו הגבוה של הדס"ל בהוצאות התפעול של החברה, כל עליה במחיר הדס"ל משפיעה לרעה על הוצאות התפעול של החברה ועל התוצאות העסקיות שלה, ראו סעיף 9.5.1 לעיל. לפרטים בדבר הפעולות שביצעה החברה להגנה מפני שינוי במחירי הדלק ראו סעיף 7.3 לדוח הדירקטוריון.

9.18.3 שינויים בתחרות

ענף התעופה מאופיין ברמת תחרות גבוהה, המחריפה בתקופות של עודף קיבולת. כניסתן של חברות שכר נוספות לשוק, כניסת מובילים סדירים זרים נוספים לשוק הישראלי או הגדלת קיבולת של מובילים זרים קיימים, כניסת מובילים ישראלים נוספים לשוק וכן מינוי מובילים ישראליים נוספים כמובילים נקובים, מתן רשיונות הפעלה לחברות ישראליות נוספות בתחומי נוסעים ומטען יגרמו בהכרח להחרפת התחרות בענף התעופה בישראל, מצב העלול להקטין את חלקה של החברה בפעילות הענף, ליצור עודף קיבולת, להוריד את רמת מחירי הובלת נוסעים ומטען ולפגוע בתוצאות העסקיות של החברה. מגמה זו של החרפה בתחרות התעצמה בשנת 2006 עם כניסתן של חברות תעופה זרות והגדלת הקיבולת של חברות אלה, אשר אף שמרו על עודף אמצעי ייצור ברשת הנתיבים גם במהלך תקופת המלחמה בלבנון. בנוסף, תהליכי התייעלות של חברות תעופה מתחרות לרבות כתוצאה משינויים ארגוניים ו/או שינויים

במבנה ההון וכן תמיכה או סבסוד ממשלתי לחברות תעופה זרות, עלולים להעמיד את החברה במצב נחות לעומת מתחרותיה. כמו כן, שינויים בהסכמים בינלאומיים, לרבות כניסתו לתוקף של הסכם תעופה בין השוק האירופי לבין ארה"ב, עלולים להשפיע לרעה על פעילות החברה בענף עקב החמרת התחרות וריבוי מובילים וקיבולת. לפרטים נוספים, ראו סעיפים 7.1.10, 7.8 ו-8.7 לעיל.

9.18.4 השפעת העונתיות

פעילות החברה היא באופיה עונתית ומתמקדת בתקופות שיא (לפרטים ראו סעיף 7.9 לעיל). תנועת התיירים, בעיקר בעונת הקיץ ולקראת חגים (יהודיים ונוצריים), הינה גדולה יותר מהממוצע השנתי. כמו כן, אף תחום הובלות המטען מאופיין בתנודתיות עונתית גבוהה עקב משקלו היחסי הגבוה של היצוא החקלאי (לפרטים נוספים ראו סעיף 8.8 לעיל). מאחר שמרכיב ההוצאות ההוניות והקבועות בכלל הוצאות החברה הינו משמעותי, עלולה פגיעה בפעילות בתקופת עונת השיא (כגון: עקב אירועים מדיניים ובטחוניים כדוגמת המלחמה בלבנון שהתרחשה בקיץ 2006) או חוסר יכולת להשיג מטוסים חליפיים, גם אם היא מתמקדת בתקופה קצרה, להיות בעלת השפעה מהותית לרעה על התוצאות העסקיות של אותה השנה.

9.18.5 החלטות ממשלתיות בנושאי תעופה ורישוי של החברה כמוביל אוירי

(א) שינוי במדיניות הממשלה בנוגע לקביעת החברה כמוביל נקוב לגבי כל או חלק מהקווים בהם החברה משמשת כמוביל נקוב כיום עלול להשליך באופן מהותי על תוצאותיה הכספיות של החברה, בהתאם לסוג הקו (על מדיניות הממשלה בנוגע לקביעת מוביל נקוב, ועל ההחלטה מחודש ינואר 2006 למינוי ישראייר כמוביל נקוב ישראלי נוסף בקו לניו יורק ראו סעיף 9.11.7.2 לעיל). כמו כן, החלטות ממשלה או המלצה של הועדה הציבורית בראשות מנכ"ל משרד התחבורה לבחינת נושא "השמיים הפתוחים" עשויות לשנות את מעמדה של החברה ולהשפיע לרעה על תוצאותיה הכספיות (לפרטים אודות החלטת הממשלה והועדה הציבורית לבחינת נושא השמיים הפתוחים ראו סעיף 9.11.7.1 לעיל).

(ב) רשיונות ההפעלה של החברה כמוביל אוירי וזכויותיה כמוביל נקוב מותנות בכך שהבעלות העיקרית והשליטה המעשית יהיו בידי ישראלים. יכולתה של החברה לדעת בכל עת מה היקף הבעלות של זרים במניותיה מוגבל לרישום המנוהל על ידה, ולכן יכול שיהיה מצב בו האחזקה במניות של זרים שלא דיווחו לחברה על אחזקתם (רכישה או מכירה) ולא נרשמו במרשם בעלי המניות תעלה על השיעור המותר או תהיה פחותה מן השיעור הרשום במרשם בעלי המניות, מבלי שהחברה תדע על כך. אם החברה תהיה מודעת לאחזקה של זרים העולה על השיעור המותר, אזי היא תוכל לפעול לפי הוראות מניית המדינה המיוחדת להקטנת שיעור האחזקה של הזרים. אם הדבר לא יעלה בידה והאחזקה של זרים במניות החברה תעלה על השיעור המותר, יכולה החברה לאבד את מעמדה כמוביל נקוב. עם זאת, כל זמן שהמחזיק במניית המדינה המיוחדת ו/או שר התחבורה יהיה סבור שהשליטה הממשית והיכולת לכוון את פעילות החברה היא בידי הדירקטוריון אשר שני שליש מחבריו כולל היו"ר, וכן המנכ"ל ונושאי המשרה בחברה

הם אזרחים ישראלים ותושבים קבועים בישראל, קטן הסיכון שהחברה תאבד את מעמדה כמוביל נקוב אך ורק בשל שיעור אחזקות הזרים במניות החברה.

9.18.6 חשיפה לסיכוני מטבע

עיקר הכנסותיה והוצאותיה של החברה הן במטבע חוץ או בהצמדה אליו (בעיקר דולר של ארה"ב). החברה חשופה לעלייה בערכו של השקל ביחס לדולר בקשר עם הוצאות השכר השוטפות והתחייבויות אחרות הנקובות בשקלים במאזן החברה, בעיקר בגין סיום יחסי עובד מעביד. תיסוף של השקל ביחס לדולר מגדיל את ההוצאות השוטפות של החברה וכן מגדיל במונחי דולר (ללא השפעה על תזרים המזומנים) את התחייבויות החברה בשל סיום יחסי עובד מעביד.

נוסף על כך, מדיניות החברה להקטנת החשיפה לסיכוני מטבעות חוץ עיקריים (שטרלינג, יורו, רנד וכו') מבוצעת על ידי השוואת התשלומים והתקבולים בכל נציגות ונציגות. בשנים בהן היקף התקבולים אינו שונה מהותית מהיקף התשלומים במטבעות אירופאים מהווה התמהיל הגנה פנימית לחשיפת אותם מטבעות ואילו בשנים בהן קיים עודף תשלומים על תקבולים יש לחברה חשיפה מול אותם מטבעות, בעיקר מול היורו.

החברה בוחנת מעת לעת את הצורך בהשקעה במכשירים כספיים נגזרים (Derivatives) להקטנת החשיפה מסיכוני מטבע חוץ.

לפרטים בדבר הפעולות שביצעה החברה להגנה מפני חשיפה לסיכוני מטבע ראו סעיף 7.5 לדוח הדירקטוריון וכן ראו באור 20(א)(1) לדוחות הכספיים.

9.18.7 שינויים בפעילות כלכלית

ענפי התעופה והתיירות רגישים לשינויים בפעילות הכלכלית המשפיעים על הביקוש להולכת נוסעים ומטען. מבנה ההוצאות של ענף התעופה, הכולל מרכיב גבוה של הוצאות קבועות, מקשה על יישום תהליכי התאמה של ההיצע של החברה לשינויים בביקוש בטווח הקצר. בתקופות של האטה בפעילות הכלכלית מסיבות שונות קטן הביקוש לתובלה אוירית, נוצר עודף קיבולת ועובדים וציוד הטיסה לא מנוצלים במלואם. התוצאה היא בהכרח הרעה במצב הכלכלי של החברה המשתקפת בתוצאות העסקיות שלה.

9.18.8 התפרצות מגפות ואסונות טבע

להתפרצות מגפות (כדוגמת מגפת ה-SARS) ואסונות טבע (כגון אסון הצונאמי) השפעה שלילית על תנועת הנוסעים לאזורי האסון ועל התוצאות העסקיות של החברה.

9.18.9 חשיפה לשערי ריבית משתנים

החברה מממנת חלק מהשקעותיה באמצעות אשראי מתאגידים בנקאיים. הלוואותיה של החברה ומרבית פיקדונותיה הינם בדולר ונושאים ריבית. רוב ההלוואות הן בריבית משתנה ולפיכך לכל שינוי בשערי הריבית יכולה להיות השפעה מהותית על הוצאות המימון של החברה. למדיניות גידור סיכוני הריבית שנקבעה בחברה ראו סעיף 7.2 לדוח הדירקטוריון. החברה בוחנת מעת לעת את הצורך בהגנה

על הריבית ואת היקף ההגנה. לפרטים בדבר הפעולות שביצעה החברה להגנה מפני חשיפה לשערי ריבית משתנים ראו סעיף 7.4 לדוח הדירקטוריון.

9.18.10 פעילות בענף בו מבנה העלויות הקבועות גבוה

החברה פועלת בענף התעופה שבו מבנה העלויות הקבועות הוא גבוה באופן יחסי ושולי הרווח נמוכים באופן יחסי. לפיכך, שינויים לא גדולים ברמת ההכנסות או ההוצאות עלולים להשפיע באופן ישיר על קיומו של רווח או הפסד.

9.18.11 מגבלות רעש ואיכות סביבה על ביצוע טיסות

לכל שינוי במגבלות על פעילות בשעות הלילה בנתב"ג או בנמלי תעופה אחרים מהן/אליהן טסה הקבוצה ולכל מגבלה נוספת או איסור על הפעלת מטוסים בשל גורמי זיהום, רעש ואחרים עלולה להיות השפעה מהותית על התוצאות העסקיות של החברה. כיום, נבחנות מספר אפשרויות לשינוי שעות הפעילות בנתב"ג ורמות הרעש המותרות, אשר אם תבוצענה, עלולות להשפיע באופן מהותי על התוצאות העסקיות של החברה (לפרטים נוספים ראו סעיפים 9.10.2 ו- 9.10.3 לעיל).

9.18.12 השפעת פעילות חברות low cost על השוק הישראלי

חברות תעופה שמבנה עלויות הייצור שלהן נמוך (LOW COST CARRIERS) הגדילו את נתח השוק שלהן באופן משמעותי בשנים האחרונות, בעיקר בארה"ב ובאירופה. הגידול השפיע לרעה על חברות התעופה הוותיקות, בעלות מבנה עלויות ייצור גבוהות יותר וגרם לירידה בנתח השוק שלהן ולירידה בתשואה שלהן בשל הורדת תעריפים בעקבות התחרות.

רוב חברות התעופה מסוג low cost מתמחות בקטעי טיסה קצרים. יצוין כי בסיכום שנערך בין נציגי רשויות התעופה של ישראל וגרמניה בחודש פברואר 2006, מינתה גרמניה את חברת "האפאג לויד" כמוביל נקוב בנתיבים בין מינכן ודיסלדורף לתל-אביב החל מעונת הקיץ בשנת 2006. חברת "האפאג לויד" הינה חברת בת של ענקית התעופה והתיירות הגרמנית TUI, המפעילה בין היתר טיסות Low Cost. אם ייכנסו בעתיד חברות כאמור לשוק הישראלי, עלולה להיות לכך השפעה שלילית על התוצאות העסקיות של החברה עקב הגדלת הקיבולת המוצעת על ידי חברות אלה במחירים מוזלים. לפרטים נוספים ראו סעיף 7.1.10 לעיל.

9.18.13 עלויות שמירת בטחון טיסה

מאחר שהחברה חייבת לקיים סדרי בטחון הנקבעים על ידי גורם ממלכתי והיא נושאת בהוצאות בטחון שאין לה שליטה עליהן ואשר רובן אינן חלות על חברות תעופה זרות המתחרות בה, פוגע הדבר ברווחיותה, בכושר התחרות שלה ובפיתוח רשת הנתיבים. בשנים האחרונות הופחת תקציב המדינה לאבטחת התעופה האזרחית הישראלית, ובכלל זה התקציב לאבטחת הקבוצה וגדל השיעור החל על הקבוצה (ראו סעיף 9.11.12 לעיל). אם יופחת שיעור השתתפות המדינה בהוצאות בטחון הטיסה של הקבוצה ו/או יחולו שינויים עקב ההחמרה בניסיונות הפיגוע נגד מטוסי החברה ונוסעיה ו/או באמצעי הבטחון הנוספים שידרשו ו/או אם החברה תאלץ להפסיק או להגביל טיסותיה ליעד או יעדים נוספים

מטעמי בטחון, עלולה להיות לכך השפעה מהותית על התוצאות העיסקיות של החברה. יצויין כי בשנת 2006 הפסיקה החברה את טיסותיה למספר יעדים עקב עלויות ביטחון גבוהות ומגבלות תפעוליות בנושאי ביטחון.

9.18.14 מגבלות לקבלת אשראי ו/או הלוואות נוספות בעתיד בישראל

הוראות המפקח על הבנקים בישראל כוללות מגבלות לפיהן חבות של "לווה בודד" ושל "קבוצת לווים" לתאגיד בנקאי בישראל לא תעלה על שיעור מסוים מהונו של אותו תאגיד בנקאי. ההוראות הנ"ל יכולות להשפיע מפעם לפעם על יכולתם של חלק מהתאגידים הבנקאיים בישראל להעניק אשראי נוסף לחברה. כתוצאה משינוי האחזקות בחברה באופן בו חברת כנפיים הינה בעלת השליטה ומחזיקה למעלה מ-25% מהון המניות המונפק של החברה, הרי שהקבוצה נחשבת כחלק מקבוצת כנפיים לעניין המגבלה המוטלת על מתן אשראי בנקאי לקבוצת לווים. כמו כן, עקב משקל התחייבויותיה של החברה לזמן ארוך לתאגידים בנקאיים בישראל, ובהתחשב בהיקף האשראי שמעמידים תאגידים אלו לחברות התעופה בישראל, עלולה החברה להתקשות בגיוס סכומים משמעותיים בישראל של אשראי נוסף שעשוי להידרש לצורכי הצטיידות במטוסים והשקעות אחרות.

9.18.15 הגבלים עסקיים

(א) הממונה על ההגבלים העסקיים (בסעיף זה – "הממונה") קבע תנאים המחייבים את כנפיים, בהיותה בעלת מניות באל על כמפורט בסעיף 9.11.2(ז) לעיל. הממונה תוכל תוך 120 יום לפני תום כל תקופה להטיל מחדש את התנאים או אחד מהם על כנפיים, אם לדעתה יהיה לכך בסיס באותו מועד. קודם להטלת התנאים, או אחד מהם, תעניק הממונה לאל על זכות שימוע. הגישה אל על ערר על איזה מהתנאים שהטילה הממונה מחדש, יושעו התנאים לתקופה של שישה חודשים, ובמהלך תקופה זו יחליט בית הדין על תוקפם. לתנאים אלה, אם יכנסו לתוקף, ואם החברה תפעל לפיהם, עלולה להיות השפעה שלילית על התוצאות העסקיות של החברה. אין כל וודאות, כי הממונה תחליט להטיל תנאים אלה, ואפילו אם תחליט כאמור - אין כל וודאות כי החברה תפעל על פי החלטה זו, אשר אינה מכוונת כלפיה, אלא כלפי כנפיים. לפרטים נוספים ראו סעיף 9.11.2(ז) לעיל.

(ב) במסגרת חוק ההסדרים במשק המדינה לשנת 2007, נכלל תיקון לסעיף 3(7) לחוק ההגבלים העסקיים, לפיו תצומצם תחולת הפטור הקבוע בו לגבי הסדרים כובלים בתחום התובלה האווירית הבינלאומית (לפרטים ראו סעיף 9.11.2(ז) לעיל). יום התחילה של תיקון זה נדחה והינו תלוי בפרסום פטור סוג מטעם הממונה. תיקון חוק ההגבלים העיסקיים וכתוצאה מכך צמצום הפטור להסדרים הנוגעים לתעופה, עלול לפגוע בכושר התחרות של המובילים הישראלים, ובכללן הקבוצה, ועלולה להיות לכך השפעה שלילית על התוצאות העסקיות של הקבוצה עקב המגבלות הרגולטוריות על קיום הסכמים בינלאומיים בתחומי הפעילות של הקבוצה או אי אישורם של הסכמים כאלה על ידי רשות ההגבלים העסקיים.

(ג) ביום 27 באוקטובר 2005 הכריז הממונה על ההגבלים העסקיים כי החברה הינה בעלת מונופולין בהטסת נוסעים רגישי זמן (נוסעי עסקים) ורגישי מחיר (נוסעי נופש) בשוקי התעופה האזרחית ליעדים: יוהנסבורג, הונג קונג, בנגקוק ובומביי. ביום 30 במרץ 2006 הגישה החברה ערר לבית הדין להגבלים עסקיים על קביעה זו (לפרטים אודות הערר ראו סעיף 9.11.2(ז) לעיל).

קביעה של גוף מוסמך כי החברה היא מונופול בשוק רלבנטי כלשהו, עלולה להגביל את חופש פעולתה של החברה, כפי שיתואר להלן:

בעל מונופולין אינו רשאי לסרב למכור מוצר שבו הוא בעל מונופולין אלא אם הסירוב "סביר" (קרי, יש לו רציונל עסקי לגיטימי);

בעל מונופולין אינו יכול למכור את המוצר שבו הוא בעל מונופולין במחירים בלתי הוגנים ובפרט, הוא אינו יכול למכור את המוצר שבו הוא בעל מונופולין במחירי הפסד, מתוך מטרה לסלק מתחרים מהשוק ("מחירים טורפניים");

אסור לבעל מונופולין להקטין או להגדיל את כמות המוצר שבמונופולין שהוא מספק בשוק מתוך כוונה לנצל את כוחו כבעל מונופולין להעלאת מחיר המוצר, או בניסיון לדחוק מתחרה מהשוק או למנוע את כניסתו אליו;

אסור לבעל מונופולין לקבוע מחירים שונים או תנאי מכירה שונים ביחס למוצר שבו הוא מונופולין ללקוחות או לספקים בעסקאות מקבילות או דומות, אם הפליה זו מעניקה לחלק מן הלקוחות או הספקים יתרון בלתי הוגן כלפי לקוחות וספקים אחרים;

אסור לבעל מונופולין להתנות בין מכירת מוצר שבמונופולין לבין מוצר אחר שהוא מספק, לרבות מתן הטבה כלכלית המותנית ברכישת המוצר שבמונופולין או כמויות מסוימות של המוצר שבמונופולין.

אסור לבעל מונופולין לנצל לרעה את מעמדו בשוק באופן שעלול להפחית את התחרות בעסקים או לפגוע בציבור בכל דרך אחרת.

בנוסף, בהתאם לסעיף 30 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988, רשאי הממונה על הגבלים עסקיים לפנות לבית הדין להגבלים עסקיים בבקשה למתן הוראות לבעל מונופולין, אם הוא יהיה סבור כי עקב קיום המונופולין נפגעת התחרות בעסקים או נפגע הציבור.

בנוסף, ההכרזה על מאן דהוא כבעל מונופולין היא אחת העילות לפיקוח מחירים, על פי סעיף 6(א)(1) לחוק פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים, התשנ"ו-1996.

ממועד ההכרזה וכל עוד לא בוטלה ההכרזה על ידי בית הדין להגבלים עסקיים, קמה חזקה כי החברה היא בעלת מונופולין, הן לגבי הגדרת השוק הרלוונטי והן לגבי עובדת היותה בעלת נתח של יותר ממחצית אותו שוק. על פי סעיפים 26(א) ו-43 (ה) לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988, ההכרזה מהווה ראיה לכאורה לנכונותה בכל הליך משפטי, ועשויה להקל על הפעלתם של כלים סטטוטורים שונים לפיקוח על בעלי מונופולין ובהם אכיפה ציבורית (מתן הוראות לבעל מונופולין, הפרדת מונופולין וכיו"ב), ואכיפה פרטית (תביעות אזרחיות רגילות של מתחרים או

צרכנים שנפגעו ממעשי המונופולין, לרבות תובענות ייצוגיות). דחיית הערר שהוגש על ידי החברה וכן הכרזה נוספת של הממונה על מעמדה של אל על כמונופולין בקווי טיסה נוספים עלולים להשפיע לרעה על מעמדה של אל על, יכולת התחרות שלה ותוצאותיה העסקיות.

(ד) בחודש פברואר 2006 פתחה מחלקת ההגבלים העסקיים של משרד המשפטים בארה"ב ("מחלקת ההגבלים העסקיים") בחקירה גלויה כנגד מספר חברות תעופה, בשיתוף עם רשויות תחרות נוספות במדינות אחרות, בחשד לכאורה לתיאום מחירים בנוגע לתוספות מסוימות במחירי הובלה אווירית של מטען. מספר מובילי מטען אוויריים הודיעו שקיבלו צוי Grand Jury בקשר לחקירה זו. ביום 27 בספטמבר 2006 קיבלה החברה ממחלקת ההגבלים העסקיים במשרד המשפטים בארה"ב צו שהוצא ע"י Grand Jury, הדורש מידע ומסמכים בנוגע לפרקטיקות תמחור ותוספות מחיר מסוימות בתחום הטסת המטענים, החל מתחילת שנת 1999 ועד למועד הצו. מחלקת ההגבלים העסקיים הודיעה לחברה כי החברה נבדקת כחשודה בחקירה זו. החברה משתפת פעולה עם החקירה והחלה להעביר מידע כמפורט בצו למחלקת ההגבלים העסקיים, תוך שהיא גם מבצעת בעצמה בדיקה פנימית של פרקטיקות תמחור המטען. בשלב זה אין ביכולתה של החברה להעריך את תוצאות חקירת מחלקת ההגבלים העסקיים או להעריך את ההשפעה הכספית האפשרית של החקירה על החברה. יחד עם זאת, יצוין כי ההשלכות עשויות לכלול הליכים מנהליים או אזרחיים כנגד החברה ו/או כתב אישום פלילי, לרבות קנסות ו/או חבות אזרחית. כן יצוין כי עונשים על הפרת חוקי התחרות עשויים להיות חמורים, הן בהקשר לחבות פלילית והן בהקשר לחבות אזרחית. לפרטים נוספים ראה סעיף 9.11.2(ז)(4) לעיל.

(ה) ביום 20 בדצמבר 2006 נתקבל במשרדה הראשי של החברה מכתב דרישת מידע מנציבות התחרות האירופית ("הנציבות"), שנמסר למשרדי החברה בגרמניה, בקשר לחקירה שמנהלת הנציבות בנוגע לפעילויות הפוגעות לכאורה בתחרות בתחום שרותי הובלה אווירית של מטענים. במכתב צוין כי בידי הנציבות קיים מידע בדבר מגעים נרחבים שהתקיימו בין חברות תעופה וגופים אחרים בקשר לתוספות מחיר שונות ונושאים אחרים כגון תעריפי הובלת מטענים. במסגרת המכתב נתבקשה החברה להעביר נתונים ומסמכים בנוגע לחברה ולפעילות המטען שלה החל משנת 1995. החברה משתפת פעולה עם החקירה והעבירה תשובתה כמבוקש במכתב הנציבות, תוך שהיא גם מבצעת בעצמה בדיקה פנימית של פרקטיקות תמחור המטען. בשלב זה, אין בידי החברה להעריך את תוצאות חקירת הנציבות או להעריך את ההשפעה הכספית האפשרית של החקירה על החברה. יחד עם זאת, יצויין כי ההשלכות עלולות לכלול הליך מינהלי כנגד החברה, לרבות קנס בהיקף מהותי העלול להיות מוטל על החברה בסיום ההליך. לפרטים ראו סעיף 9.11.2(ז)(5) לעיל.

(ו) ביום 28 בפברואר 2007 התקבל במשרדה הראשי של החברה כתב תביעה אזרחי כנגד החברה שהוגש בניו יורק (United States District Court for the Eastern District of New York) בנושא מחירי שרותי הובלה אווירית של מטענים. בכתב התביעה, צורפה החברה כנתבעת,

לצידן של 38 חברות תעופה אחרות, כאשר נטען כי הנתבעות היו שותפות לקשר לתיאום מחירי שרותי הובלה אווירית של מטענים, משנת 2000, תוך הפרה של חוקי התחרות וחוקים אחרים באירופה ובארה"ב. התביעה הוגשה בשמם של גופים הרוכשים שרותי הובלה אווירית של מטענים, באופן ישיר ועקיף, באירופה ובארה"ב והיא כוללת בקשה להכיר בתביעה כתביעה ייצוגית. התביעה כוללת בקשה לפיצויים בסכום שלא הוערך וסעדים נוספים. החברה בוחנת את כתב התביעה שנמסר לה ואת השלכותיו האפשריות ונערכת לטיפול בהליך זה. לאור השלב המקדמי של ההליך, אין ביכולת החברה להעריך את השלכותיו האפשריות או את ההשפעה הכספית האפשרית של ההליך על החברה.

9.18.16 פרעון מיידי של הלוואות לרכישת מטוסים ועמידה באמות מידה פיננסיות

החברה התחייבה כלפי מרבית נותני האשראי לטווח ארוך לשמור על יחס ביטחונות הולם בין יתרת האשראי הבלתי מסולקת לביטחונות המשועבדים לבנק וזאת בהתאם לקבוע בכל הסכם והסכם. בכל מקרה בו שווי הביטחונות פוחת מהמוגדר בהסכם, חלה על החברה חובה לשעבד למלווה בטחונות נוספים באופן שהיחס יישמר כמוגדר בהסכם. כמו כן, הסכמי הלוואה שנטלה החברה כוללים זכות לבנק לדרוש פרעון מיידי של יתרת ההלוואה כלפי אותו בנק אם לדעת הבנק, על פי קריטריונים סבירים, אירע שינוי לרעה במצב הכספי, בפעילותה או בעסקיה של החברה או ביחסים הפיננסיים שלה, באופן המסכן או העלול לסכן את יכולת ההחזר של האשראי לבנק. בנוסף, קיימות התחייבויות של החברה לטובת מוסדות בנקאיים, לפיהן אם תועבר או תשתנה השליטה בחברה בדרך כלשהי ללא אישור מאת המלווים, יהיו המלווים רשאים לדרוש פירעון מיידי של יתרות האשראי. לעניין זה הנפקה לציבור לא תחשב כהעברת שליטה, אלא אם כן כתוצאה ממנה השתנתה השליטה בחברה. לפרטים נוספים ראו סעיף 9.8.2 לעיל ובאור 14(ו) לדוחות הכספיים. אי עמידת החברה באמות המידה הפיננסיות, שנקבעו בהסכמי האשראי, לרבות בגין ירידה בשווי השוק של הביטחונות ו/או העמדה לפרעון מיידי של הלוואות החברה על ידי התאגידים הבנקאיים, עלולה להשפיע לרעה על תוצאותיה העסקיות של החברה.

9.18.17 מעמד מוניציפאלי של נתב"ג

מעת לעת נבחן צרוף נתב"ג לשטח השיפוט של עירית לוד. אם תמומש העברת נתב"ג לתחום השיפוט של רשות מקומית כלשהי, עלולות לגדול הוצאות החברה (עקב תשלומי ארנונה שעד כה לא שולמו), והדבר ישפיע לרעה על התוצאות העסקיות שלה.

9.18.18 יחסי עבודה

כל הפסקה בפעילות עקב עיצומים או שביתה במוביל אוירי גורמת להפסד הכנסה בלתי הפיך ופגיעה באמון הלקוחות.

המצב בענף והתחרות הגוברת בענף מחייבים מאמצים מתמשכים להתייעלות החברה ושיפור השירות לציבור הלקוחות. אלה מותנים ביציבות ביחסי העבודה בחברה, בהזדהות של העובדים עם החברה ובנכונות לשיתוף פעולה והבנה עם ההנהלה.

הגם שמאז תחילת 1983 נשמר "השקט התעשייתי" בחברה, למעט מספר מועט של שיבושים, לא מן הנמנע שהליכי התייעלות הכוללים שינויים מבניים, צמצום מספר העובדים (בדגש על עובדים קבועים) והקטנת עלויות השכר, יכולים לגרום לזעזוע, גם אם לתקופה קצרה, במרקם העדין של יחסי העבודה בחברה. הדבר עלול לגרום נזק בטווח המיידי ופגיעה בטווח הארוך יותר במוניטין של החברה ועלול להיות בעל השפעה מהותית לרעה על התוצאות העסקיות באותה השנה, ולאחריה. כמו כן, ייתכן קושי בניצול הזדמנויות עסקיות והתמודדות עם שינויים עקב מגבלות בהסכמי עבודה.

כיום מתנהל משא ומתן בין הנהלת החברה לבין נציגות העובדים בנוגע להסכם התייעלות שהנהלת החברה מבקשת לגבש וכן לשינוי תנאיו של ההסכם הקיבוצי המיוחד לעובדי החברה הקבועים, אשר הינו בתוקף עד ליום 31 בדצמבר, 2007 ("הסכם דור א'"- ראו לעיל בסעיף 9.4.7 א'). נכון למועד הסמוך למועד הדוח, טרם הושלם המשא ומתן בין הצדדים.

להסכמה או אי הסכמה בדבר הליך התייעלות בחברה והסכמי עבודה קיבוציים בחברה עשויה להיות השפעה מהותית על תוצאותיה הכספיות של החברה ועל יכולתה לקיים פעילות סדירה.

9.18.19 הליכים משפטיים

החברה הינה צד להליכים משפטיים, ובכללם למספר תובענות שבית המשפט התבקש להכיר בהן כתובענות ייצוגיות (ובשתיים מהן אף הכיר ככאלה), אשר עלולות להביא לחיובה בסכומים מהותיים, שלא ניתן להעריכם, ולא נערכה בגין רובם הפרשה בדוחות הכספיים של החברה. כמו כן, בשנת 2006 ובתחילת שנת 2007 החלו הליכים משפטיים בארה"ב ובאירופה אשר החברה צד להם, הקשורים בחקירות רשויות התחרות בארה"ב ובאירופה בנוגע לתוספות מחיר שנגבו על הובלת מטען. להליכים אלה עלולה להיות השפעה מהותית על החברה עקב הקנסות אשר רשויות אלה רשאיות להטיל, אשר עלולים להיות גבוהים במיוחד (לפרטים נוספים אודות הליכים אלה ראו סעיף 9.11.2(ז) לעיל; לתיאור התביעות העיקריות – ראו סעיף 9.14 לעיל).

9.18.20 מגבלות עקב הוראות מסוימות במניית המדינה המיוחדת

המגבלות לגבי שמירת קיבולת הטסה מינימלית, במיוחד לגבי מטוסי המטען והאפשרות של המדינה לדרוש להגדיל את קיבולת ההטסה המינימלית שעל החברה לקיים, מצמצמות את גמישות התפעול ומטילות חובות (אבטחת כשירות) מכבידות. השיפוי בנסיבות אלה לא מכסה את כל ההוצאות של החברה. בנוסף, קיימת סמכות בחוק החברות הממשלתיות לקבוע לגבי החברה הוראות שנועדו להגן על האינטרסים החיוניים של המדינה בקשר לחברה, וזאת בצווים לפי פרק ח2 לחוק החברות הממשלתיות. צו כאמור פורסם ביום 17 בנובמבר 2004. לפרטים נוספים ראו סעיף 9.11.2 (יא) לעיל. צווים כאמור עלולים להגביל את שיקול דעתה העסקי של החברה וכתוצאה מכך לפגוע בתוצאות הכספיות שלה. לפרטים אודות האישור שקיבלה החברה מאת מחזיק מניית המדינה המיוחדת ביחס להקטנת צי מטוסי המטען שבבעלותה ראו סעיף 8.10 לעיל.

9.18.21 תלות ביצרן מטוסים

כל המטוסים שבשרות החברה הם מתוצרת חברת "בואינג". הפסקת פעילות של בואינג תגרום לקשיי תפעול זמניים. לחברה תלות מהותית בבואינג הן בנוגע לחלפים והן בנוגע לתמיכה הנדסית. עם זאת, להערכת החברה הסבירות להפסקת התמיכה הינה נמוכה.

9.18.22 תלות בפעילות סדירה בנמל הבית (נתב"ג)

רב פעילויות החברה מתבצעות בנמל הבית בנתב"ג. לכן, להפרעה או שיבוש בפעילות הסדירה של נתב"ג, ו/או לשינויים במדיניות מתן אישורי ההמראה והנחיתה (סלוטים) בשדות התעופה המרכזיים בהם פועלת החברה, עלולה להיות השפעה מהותית לרעה על פעילות החברה.

9.18.23 טיסות בשבת ובמועדי ישראל

החברה ממשיכה לפעול על פי המדיניות שנקבעה בהחלטת הממשלה משנת 1982 ואינה מבצעת טיסות נוסעים בשבת ובמועדי ישראל. בחודש נובמבר 2006, כתוצאה מסכסוך שנתגלע בין החברה לבין נציגי ועד הרבנים לשמירה על השבת עקב ביצוע טיסה בשבת על ידי החברה, נערך סיכום בין הצדדים (לפרטים אודות הסיכום ראו סעיף 7.10 לעיל). אי קיום ההבנות בנוגע לטיסות בשבת ובמועדי ישראל או שינוי מדיניות החברה בנושא זה, עשוי להביא לסכסוך עם מגזר לקוחות זה, אשר עשויה להיות לו השפעה על תוצאות החברה עקב קיום חרם צרכנים.

9.18.24 פגיעה בבטיחות טיסה או בטחון טיסה

לצורך שמירה על בטחון הטיסה מקיימת החברה סדרי בטחון בהתאם להוראות הגורם הממלכתי המוסמך. לצורך שמירה על בטיחות הטיסה מקיימת החברה את ההוראות וההנחיות הנקבעות על ידי הגורמים הרלוונטיים, לרבות הנחיות היצרן ורשות התעופה האזרחית. לפגיעה בטיסות החברה ו/או בלקוחותיה ו/או במתקניה ו/או בעובדיה, עקב אירוע הקשור בבטחון טיסה ו/או בבטיחות טיסה, עלולה להיות השפעה מהותית לרעה על פעילות החברה.

9.18.25 מערכות מידע ואבטחת מידע

התפעול השוטף של החברה, הפעילות העסקית והשירות הניתן על ידיה מתבססים על מערכות מידע ומאגרי נתונים. לכשל מתמשך במערכות מידע קריטיות ו/או פגיעה באבטחת המידע של החברה עלולה להיות השפעה מהותית לרעה על פעילות החברה.

בטבלה הבאה מוצג פילוח של גורמי הסיכון שתוארו לעיל על פי טיבם (סיכוני מקרו, סיכונים ענפיים וסיכונים מיוחדים לקבוצה), ואשר דורגו בהתאם להערכות הנהלת הקבוצה, על פי מידת השפעתם על עסקי הקבוצה בכללותה – השפעה גדולה, בינונית וקטנה. הערכת החברה בדבר דירוג הסיכון, נקבעה בהתחשב בהסתברות להתרחשות האירוע ומידת הנזק שעלול להיגרם לקבוצה אם יתרחש האירוע.

	מידת ההשפעה של גורם הסיכון על הקבוצה		
	השפעה גדולה	**השפעה בינונית**	**השפעה קטנה**
<u>סיכוני מקרו</u>			
אירועים מדיניים או ביטחוניים או פעילות טרור	V		
חשיפה לסיכוני מטבע		V	
שינויים במצב הכלכלי		V	
איתני טבע והתפרצות מגפות		V	
חשיפה לשערי ריבית משתנים			V
<u>סיכונים ענפיים</u>			
מחירי הדס"ל	V		
שינויים בתחרות	V		
השפעת העונתיות	V		
החלטות הממשלה בנושאי תעופה ורישוי החברה כמוביל אוירי	V		
פעילות בענף בו מבנה העלויות הקבועות גבוה		V	
מגבלות רעש ואיכות הסביבה		V	
השפעת פעילות חברות low cost על השוק הישראלי		V	
פגיעה בבטיחות טיסה או בטחון טיסה	V		

	מידת ההשפעה של גורם הסיכון על הקבוצה		
	השפעה גדולה	**השפעה בינונית**	**השפעה קטנה**
<u>סיכונים ייחודיים לחברה</u>			
	השפעה גדולה	**השפעה בינונית**	**השפעה קטנה**
עלויות שמירת בטחון טיסה	V		
מגבלות לקבלת אשראי ו/או הלוואות נוספות בעתיד		V	
הגבלים עסקיים	V		
פירעון מיידי של הלוואות לרכישת מטוסים		V	
מעמד מוניציפאלי של נתב"ג			V
יחסי עבודה		V	
הליכים משפטיים		V	
מגבלות עקב הוראות מניית המדינה המיוחדת			V
תלות ביצרן מטוסים			V
תלות בפעילות סדירה בנמל הבית (נתב"ג)		V	
טיסות בשבת ומועדי ישראל			V
מערכות מידע ואבטחת מידע	V		

דוח תקופתי לשנת 2006

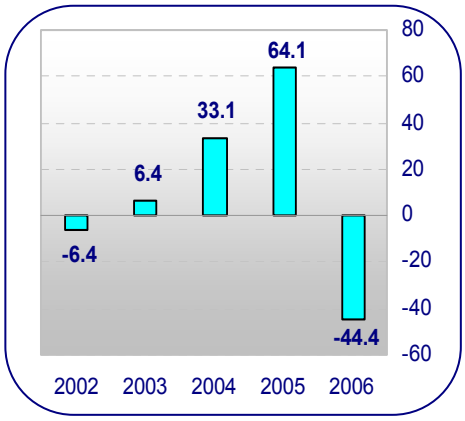
פרק ב'

דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

דוח הדירקטוריון על מצב עניני התאגיד
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2006

רווח נקי (הפסד) לשנים:
(במיליוני דולר)



הננו מתכבדים להגיש את דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2006.

חברת אל על סיימה את שנת 2006 בהפסד של כ-44.4 מליון דולר. מחזור המכירות של החברה במאוחד בשנת 2006 גדל בכ-3% ביחס לשנת 2005 והסתכם לסך של כ-1,665 מליון דולר.

בשנת 2006 הטיסה הקבוצה 3.6 מליון קטעי נוסע ו- 162 אלפי טון מטען.

המזומנים נטו שנבעו מפעילות שוטפת בשנת 2006, הסתכמו לסך של כ- 73.4 מליון דולר ויתרות המזומנים, שווי המזומנים וההשקעות לזמן קצר ליום 31 בדצמבר 2006 הסתכמו לסך של כ-150.8 מליון דולר.

סך ההון העצמי ליום 31 בדצמבר 2006 הסתכם לסך של כ-230.3 מליון דולר.

שנת 2006 התאפיינה במספר גורמים שהשפיעו לרעה על תוצאותיה הכספיות של הקבוצה:

א. מדיניות "השמיים הפתוחים" של ממשלת ישראל החריפה את התחרות בשוק התעופה על ידי הגדלת היצע המושבים של חברות התעופה הסדירות המתחרות, בהיקף של כ-21% בעוד שסך התנועה הסדירה בנתב"ג גדלה בכ-6% בלבד.

ב. מלחמת לבנון השנייה שהתחוללה ברבעון השלישי (מיולי ועד אמצע אוגוסט), פגעה באופן מהותי בתנועת הנוסעים מישראל ואליה, בעיקר מצד תיירים שביטלו את הגעתם ארצה, אך גם בקרב ישראלים נרשמה האטה בביקושים. ברבעון זה קטנה תנועת הנוסעים בנתב"ג בכ-7% ביחס לרבעון השלישי בשנת 2005. מכיוון שרבעון זה הינו המשמעותי ביותר בשנה בתנועת התיירות הנכנסת והיוצאת, הייתה לכך השפעה על התוצאות הכספיות בשנה כולה.

ג. עליית מחירי הדלק הסילוני (דס"ל) נמשכה גם בשנת 2006 ועל אף שלקראת סוף השנה נרשמו ירידות במחירי הדס"ל, הרי שבממוצע מחירי הדס"ל בשוק בשנת 2006 היו גבוהים בכ- 15% ממחירי שנת 2005.

ד. החלשות הדולר ביחס לשקל וביחס ליורו והמשך עליית שיעור ריבית הליבור הרעו אף הם את התוצאות העסקיות של החברה.

החברה הצליחה למתן את ההפסד השנתי באמצעות עסקאות לגידור מחירי הדס"ל, שערי הריבית ושערי המט"ח שהניבו בשנת 2006 לקופת החברה החזרים בסך כולל של כ-57 מליון דולר (בשנת 2005 החזרים בסך כולל של כ-66 מליון דולר).

בשנת 2006 המשיכה הקבוצה ביישום התכנית האסטרטגית "אל על 2010", תוך התאמה להתפתחויות אשר התרחשו במצב הבטחוני, הפוליטי והכלכלי בישראל, לרבות מלחמת לבנון השניה והשפעתה על תנועת הנוסעים, המשך מגמת העלייה במחירי הדס"ל והגברת התחרות. הקבוצה בוחנת את פעילותה על מנת להביא לאופטימיזציה של רשת הנתיבים, תוך התאמת אמצעי הייצור בהתאם לסביבת הביקוש ורווחיות הנתיבים על ידי הגדלת או הקטנת קיבולת, או צמצום הפעילות ביעדים לא רווחיים.

1. כללי

החברה משמשת כמוביל האווירי הנקוב של מדינת ישראל במרבית הקווים הבינלאומיים הפועלים מישראל ואליה.

עיקר פעולתה של החברה וחברות בנות שלה בהובלת נוסעים ומטען, כולל כבודה ודואר, באמצעות טיסות סדירות, ולגבי הובלת נוסעים גם בטיסות שכר, בין ישראל למדינות חוץ. החברה עוסקת גם בהחכרת ציוד טיסה, במתן שרותי שינוע ותחזוקה בנמל האם שלה, במכירת מוצרים פטורים ממכס, ובאמצעות חברות מוחזקות - בפעילויות נלוות שהעיקריות שבהן הן ייצור ואספקת מזון למטוסים וניהול מספר סוכנויות נסיעה בארץ ובחו"ל.

הסביבה העסקית, במסגרתה פועלת החברה, הינה ענף התעופה האזרחית, הבינלאומית והתיירות לישראל וממנה, המאופיין בעונתיות וברמת תחרות גבוהה, המחריפה בתקופות של עודף קיבולת. החברה מתחרה ב-43 חברות תעופה סדירות, הפועלות

1. כללי (המשך)

בשוק על פי ההסכמים האוויריים שנכרתו בין מדינת ישראל למדינות אחרות, וכן ב-57 חברות שכר, הפועלות על פי תקנות השכר הנקבעות על ידי משרד התחבורה.

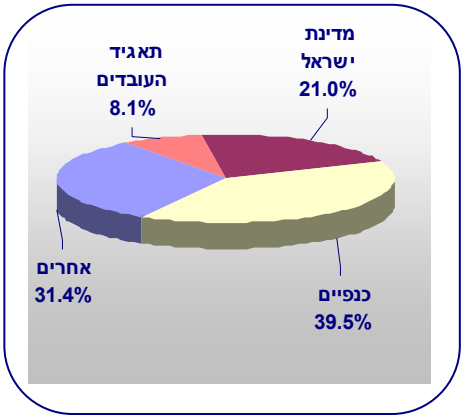
לקבוצה שני תחומי פעילות המדווחים כמגזרים עסקיים (משניים) בדוחות הכספיים המאוחדים של החברה:

הובלה אווירית במטוסי נוסעים - בתחום זה הקבוצה מובילה נוסעים, וכן מטען (כולל דואר וכבודה) בגחון המטוסים להובלת נוסעים, וכן נותנת שירותים נלווים, כגון: מכירת מוצרים פטורים ממכס והחכרת מטוסי נוסעים. הכנסות תחום הפעילות היוו כ-84% מכלל הכנסות הקבוצה בשנת 2006.

הובלה אווירית במטוסי מטען - בתחום זה הקבוצה מובילה מטען במטוסים להובלת מטען וכן נותנת שירותים נלווים. הכנסות תחום הפעילות היוו כ-15% מכלל הכנסות הקבוצה בשנת 2006.

לקבוצה הכנסות נוספות, שאינן משויכות לתחומי הפעילות העיקריים, המהוות כ-1% מכלל הכנסותיה.

יחס החזקות במניות החברה ליום 31 בדצמבר 2006:



נכון ליום 31 בדצמבר 2006 ההחזקות בחברה הן:

כנפיים אחזקות בע"מ (כנפיים) - 39.5%, מדינת ישראל - 21.0%, תאגיד עובדי החברה בשם "אחזקות בנאמנות של עובדי אל על בע"מ" (תאגיד העובדים) - 8.1%, אחרים - 31.4% .

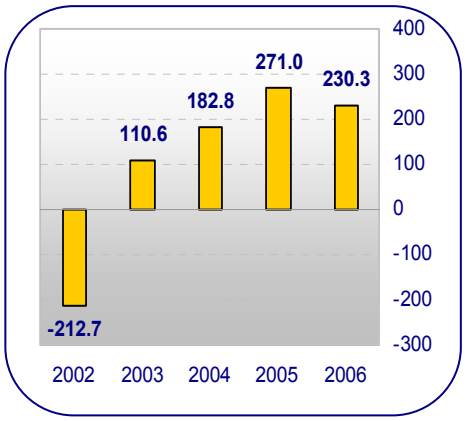
בדבר פרטים נוספים בקשר להפרטת החברה, ראה באור 1.ב. לדוחות הכספיים.

2. המצב הכספי (דוחות מאוחדים)

	31.12.2006 אלפי דולר	31.12.2005 אלפי דולר	שינוי אלפי דולר	שינוי %
נכסים				
מזומנים והשקעות לזמן קצר	150,840	206,763	(55,923)	(27%)
לקוחות	131,027	126,699	4,328	3%
חייבים ויתרות חובה	47,342	45,831	1,511	3%
מיסים נדחים	30,645	46,698	(16,053)	(34%)
מלאי	17,190	22,445	(5,255)	(23%)
השקעות	5,945	5,846	99	2%
רכוש קבוע	1,148,389	1,163,765	(15,376)	(1%)
רכוש אחר	3,455	4,671	(1,216)	(26%)
	1,534,833	**1,622,718**	**(87,885)**	**(5%)**
התחייבויות והון עצמי				
אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות	105,100	75,713	29,387	39%
ספקים ונותני שרותים	143,473	155,046	(11,573)	(7%)
זכאים ויתרות זכות	339,287	324,546	14,741	5%
הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים	566,104	627,363	(61,259)	(10%)
התחייבויות בשל סיום יחסי עובד-מעביד, נטו	119,575	120,526	(951)	(1%)
מיסים נדחים	30,268	46,300	(16,032)	(35%)
התחייבויות אחרות לזמן ארוך	730	2,215	(1,485)	(67%)
הון עצמי	230,296	271,009	(40,713)	(15%)
	1,534,833	**1,622,718**	**(87,885)**	**(5%)**

הון עצמי ליום 31 בדצמבר:

(במיליוני דולר)

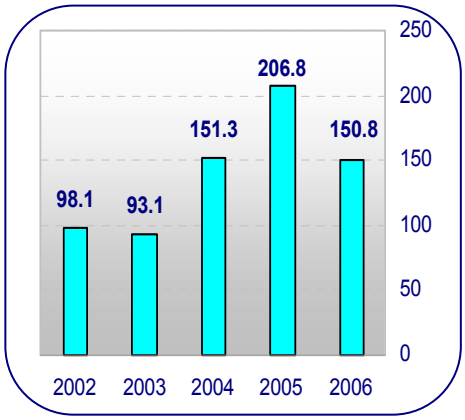


השינויים העיקריים בסעיפי הנכסים, ההתחייבויות וההון העצמי ליום 31 בדצמבר 2006 בהשוואה ליום 31 בדצמבר 2005 הינם:

- ירידה ביתרות המזומנים ושווי המזומנים והשקעות לזמן קצר הנובעת בעיקרה מהשקעות ברכוש קבוע בסך כ- 104 מליון דולר ופירעון הלוואות בסך כ-70 מליון דולר אשר קוזזו בחלקם על ידי תזרים מזומנים חיובי מפעילות שוטפת בתקופת החשבון בסך כ-73 מליון דולר ומתקבול של הלוואה ממוסד בנקאי בסך 40 מליון דולר.

יתרת מזומנים ושווי מזומנים והשקעות לזמן קצר ליום 31 בדצמבר:

(במיליוני דולר)



- גידול ביתרת הלקוחות נובע בעיקר כתוצאה מהגידול במכירות נוסעים ומטען.
- ירידה במיסים הנדחים לקבל לזמן קצר ובמקביל ירידה בהתחייבות למיסים נדחים לזמן ארוך, נובעת כתוצאה מסיווג נכס מס לקבל מזמן קצר לזמן ארוך, שנעשה בשנת החשבון.
- הירידה במלאי נובעת בעיקר מכך שליום 31 בדצמבר 2005 המלאי כלל יבוא עצמי של דס"ל, שנצרך במלואו בתחילת שנת 2006.
- קיטון ברכוש הקבוע הנובע בעיקר מהוצאות הפחת השנתיות ותצרוכת חלפים, בקיזוז רכישת רכוש קבוע, חלפים ואביזרים בסך כולל של כ-104 מליון דולר שבוצעו בשנת החשבון.

2. המצב הכספי (דוחות מאוחדים) (המשך)

- הירידה ברכוש אחר מוסברת על ידי שינוי בסיווג הוצאות גיוס הלוואות מסעיף רכוש אחר להקטנת סעיף הלוואות לזמן ארוך וזאת בהתאם לתקן חשבונאות מספר 22.
- עליה באשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות הנובעת בעיקר מסיווג הלוואה מתאגיד בנקאי העומדת לפרעון בשנת 2007, מהתחייבויות לז"א לחלויות שוטפות.
- ירידה ביתרת הספקים ונותני השירותים הנובעת בין השאר, מפרעון דחוי בגין שנת 2005 של תשלום למסלקת יאטא ומקיטון ביתרות ספקי הדלק ושיפוץ מנועים.
- הגידול ביתרת הזכאים ויתרות זכות נובע בעיקר מגידול בסעיף ההכנסות מראש כתוצאה מעליה במכירות כרטיסי טיסה שטרם מומשו וכן מגידול בהתחייבות בגין תוכניות מועדוני הנוסעים המתמידים.
- יתרת ההלוואות לזמן ארוך (כולל חלויות שוטפות) ירדה כתוצאה מפירעונות שוטפים של הלוואות לזמן ארוך אשר קוזזה בחלקה על ידי קבלת הלוואה ממוסד בנקאי בחו"ל.
- ירידה בהון העצמי של החברה הנובעת בעיקר מההפסד לתקופת החשבון. ירידה זו קוזזה ע"י הגורמים הבאים: הפקדות ממשלת ישראל בקופת הפיצויים, אשר הביאה לגידול בקרן ההון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר, מימוש כתבי אופציות למניות ורישום הטבה לקרן הון בגין תכנית אופציות לעובדים.

נכון ליום 31 בדצמבר 2006 לחברה גרעון בהון החוזר בסך כ-210.8 מליון דולר לעומת כ-106.9 מליון דולר ליום 31 בדצמבר 2005.

הגידול בגרעון בהון החוזר נובע בעיקר מירידות ביתרות המזומן והשקעות לזמן קצר בכ- 56 מליון דולר (ראה סעיף 5 להלן), מסיווג נכס מס לקבל מזמן קצר לזמן ארוך שנעשה בשנת הדוח, ומגידול באשראי לז"ק הנובע בעיקר מסיווג הלוואה מתאגיד בנקאי העומדת לפרעון בשנת 2007 מהתחייבויות לז"א לחלויות שוטפות. היחס השוטף של החברה ליום 31 בדצמבר 2006 הוא כ-64.1% לעומת כ-80.8% ליום 31 בדצמבר 2005.

2. המצב הכספי (דוחות מאוחדים) (המשך)

הגרעון בהון החוזר, נובע מההתחייבויות השוטפות של החברה אשר כוללות שני מרכיבים מהותיים: הכנסות מראש ממכירת כרטיסי טיסה וכן חלויות שוטפות של הלוואות לזמן ארוך (כולל חלות שוטפת חד פעמית כמוסבר לעיל). מרכיבים אלה אשר מאופיינים במחזוריות עסקית שוטפת כלולים כאמור בהתחייבויות השוטפות ומסבירים למעשה את מרבית הגרעון בהון החוזר.

3. ניתוח תוצאות הפעילות העסקית של אל על

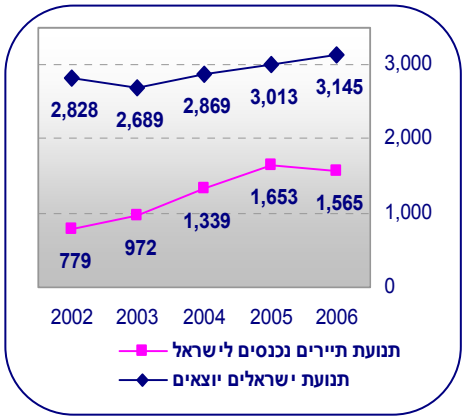
3.1 נתוני השוק

תנועת הנוסעים והמטען בנתב"ג	2006 אלפים	2005 אלפים	שינוי אלפים	שינוי %
תיירות נכנסת *	1,565	1,653	(88)	(5%)
ישראלים יוצאים *	3,145	3,013	132	4%
יבוא מטען - טון **	134	127	7	6%
יצוא מטען - טון **	182	176	6	3%

*המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.
** לא כולל מטענים במעבר.

תנועת התיירות הנכנסת לישראל והתושבים היוצאים בשנים:

(באלפים)



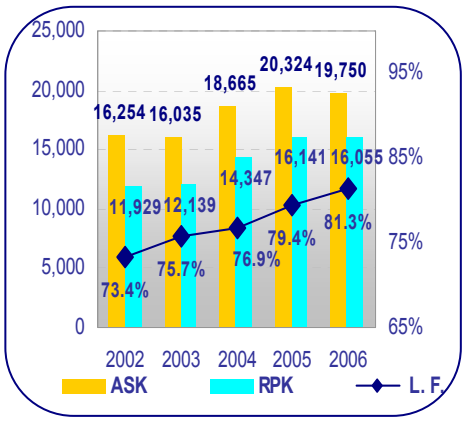
3.2 נתונים תפעוליים של החברה

	ינואר - דצמבר 2006	ינואר - דצמבר 2005	שינוי
קטעי נוסע סדיר ושכר (נוסעים משלמים) - באלפים	3,569	3,593	(1%)
נוסע - ק"מ מוטס (RPK) (סדיר) - במיליונים	16,055	16,141	(1%)
מושב - ק"מ זמין (ASK) (סדיר) - במיליונים	19,750	20,324	(3%)
תפוסת נוסעים (LOAD FACTOR) (סדיר) - באחוזים	81.3%	79.4%	2%
חלק שוק כולל (סדיר ושכר) - באחוזים	41.7%	43.2%	(3%)
טון מטען מוטס - באלפים	162	159	2%
טון - ק"מ מטען מוטס (RTK) - במיליונים	885	871	2%
שעות טיסה משוקללות (כולל ציוד חכור) - באלפים *	172	172	-
משרות עובדים בתום התקופה (חברה בלבד) **			
קבועים	3,561	3,580	(1%)
זמניים	2,336	2,430	(4%)
סה"כ	5,897	6,010	(2%)
מספר מטוסים בהפעלה בתום התקופה - ביחידות	35	34	1
גיל ממוצע של צי המטוסים בבעלות בתום התקופה - בשנים	14.8	14.2	0.6

** מספר עובדים (קבועים וזמניים) לפי שנות אדם ממוצעות- בשנת 2006 הסתכם ל- 6,185 ובשנת 2005 הסתכם ל- 5,943.

מדדים תפעוליים לשנים:

(במיליונים)



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.

3. ניתוח תוצאות הפעילות העסקית של אל על (המשך)

RTK - Revenue Ton Kilometer - המשקל בטונות של מטען מוטס בתשלום כפול המרחק המוטס.

Passenger Load Factor (תפוסת נוסעים) - נוסע-ק"מ מוטס מבוטא כאחוז ממושב-ק"מ זמין.

* שעות טיסה משוקללות במונחי בואינג 767/757.

ערכי השקלול של המטוסים: בואינג 767/757 =1.0; בואינג 747= 2.0; בואינג 777 = 1.6; בואינג 737 = 0.6.

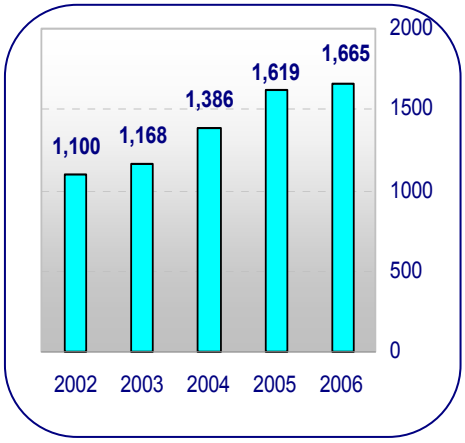
ערכי שקלול אלה נקבעו על סמך אומדן סך כל ההוצאות של כל סוג מטוס ומשמשים באופן עקבי לחישוב שעות הטיסה המשוקללות כאינדיקטור של היקף הפעילות התעופתית.

3.3 נתוני רווח והפסד

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2006 (דוחות מאוחדים):

	ינואר - דצמבר 2006		ינואר - דצמבר 2005		שינוי	
	אלפי דולר	% מהמחזור	אלפי דולר	% מהמחזור	אלפי דולר	%
הכנסות מהפעלה	1,665,446	100%	1,619,469	100%	45,977	3%
הוצאות הפעלה	(1,402,652)	(84.2%)	(1,243,198)	(76.8%)	(159,454)	13%
רווח גולמי	262,794	15.8%	376,271	23.2%	(113,477)	(30%)
הוצאות מכירה	(187,805)	(11.3%)	(198,591)	(12.3%)	10,786	(5%)
הוצאות הנהלה וכלליות	(91,952)	(5.5%)	(88,758)	(5.5%)	(3,194)	4%
רווח (הפסד) מהפעלה לפני הוצאות מימון	(16,963)	(1.0%)	88,922	5.5%	(105,885)	
הוצאות מימון, נטו	(29,492)	(1.8%)	(20,606)	(1.3%)	(8,886)	43%
הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו	1,806	0.1%	(4,519)	(0.3%)	6,325	
מיסים על ההכנסה	(134)	(0.0%)	(304)	(0.0%)	170	(56%)
רווח (הפסד) לאחר מיסים על ההכנסה	(44,783)	(2.7%)	63,493	3.9%	(108,276)	
חלק החברה ברווחי חברות כלולות, נטו	417	0.0%	633	0.0%	(216)	(34%)
רווח נקי (הפסד) לשנה	**(44,366)**	(2.7%)	**64,126**	4.0%	(108,492)	

הכנסות מהפעלה לשנים:
(במיליוני דולר)



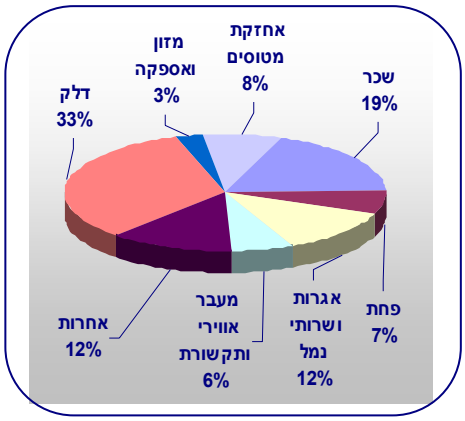
הגורמים העיקריים שהשפיעו על התוצאה העסקית בשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2006 לעומת התקופה המקבילה אשתקד הינם:

- הגידול בהכנסות מהפעלה נובע מגידול בהכנסות נוסעים עקב עלייה בהכנסה ממוצעת לנוסע ק"מ ומגידול בהכנסות מהובלת מטענים כתוצאה מעלייה בטון ק"מ מוטס ומעלייה בהכנסה ממוצעת לטון ק"מ מטען שהטיסה החברה. כמו כן, חל גידול בהכנסות תפעוליות אחרות בעיקר ממתן שרותי תחזוקה לחברות תעופה אחרות ומהחכרת מטוסים.

3. ניתוח תוצאות הפעילות העסקית של אל על (המשך)

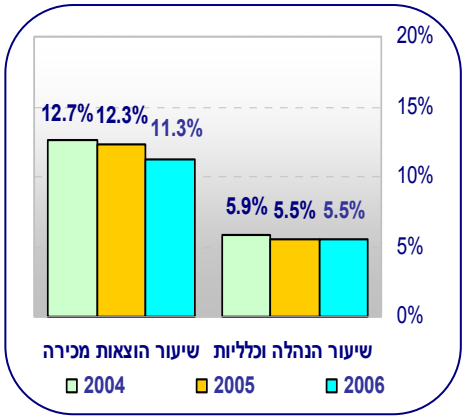
3.3 נתוני רווח והפסד (המשך)

התפלגות הוצאות ההפעלה בשנת 2006:



- הגידול בהוצאות ההפעלה נובע בעיקרו מעליית מחירי הדלק הסילוני, מעלייה בהוצאות השכר כמפורט להלן, מגידול בהוצאות אחזקת מטוסים וציוד טיסה ומהוצאת דמי חכירת מטוסים.
- המחיר הממוצע של דלק סילוני לחברה, לאחר החזרי גידור, בשנת 2006 עלה בכ-22% לעומת שנת 2005. הוצאות החברה עבור דס"ל עלו בכ-20% מכ-388.0 מליון דולר בשנת 2005 לכ-465.9 מליון דולר בשנת 2006, וזאת לאחר קבלת החזרי גידור בסך כ-52 מליון דולר (לעומת כ-65 מליון דולר בשנת 2006).
- בהוצאות השכר השוטף חל גידול הנובע, בין היתר, מתיסוף השקל והיורו ביחס לדולר, מגידול במספר העובדים הממוצע במשך השנה, מרישום הוצאה בקשר לתכנית אופציות לעובדים ונושאי משרה בחברה, מרישום התחייבות בגין פיצויים בנציגויות ומקיטון ברווחי קופות הפיצויים בשנת 2006 ביחס לאשתקד. לעניין השפעת השינויים בשערי החליפין של השקל מול הדולר על הפרשות החברה, ראה סעיף 3.4 להלן.
- הוצאות אחזקת מטוסים וציוד טיסה גדלו בעיקר מתנודתיות בעיתוי שיפוץ המנועים, מהתייקרות שוק החלפים ומתחילת תשלומים בגין צי מנועים נוסף אשר הסתיימה תקופת הביטוח שלו.

שיעור הוצאות המכירה ושיעור הוצאות הנהלה וכלליות מהמחזור לשנים:



- בשנת 2006 חל גידול בהוצאות חכירת מטוסים וציוד טיסה של כ-15.8 מליון דולר ביחס לשנת 2005, הנובע בעיקר כתוצאה מתוספת מטוס 737-800 ושני מטוסי 767-300 (מטוס 747-400 הוחזר לחברה המחכירה בשנת 2006).
- בהוצאות המכירה חלה ירידה שנבעה בעיקר מהקיטון בהוצאות ההפצה כתוצאה מהירידה בשיעורן מהמחזור.
- בהוצאות הנהלה וכלליות חלה עליה ביחס לתקופה המקבילה אשתקד שנבעה ברובה מתיסוף הדולר ביחס לשקל וליורו ומרישום הוצאה בקשר לתכנית אופציות לעובדים ונושאי משרה בחברה. יחד עם זאת, שיעורן מהמחזור בשנת 2006 נותר כפי שהיה בשנת 2005.
- העלייה בשיעורי ריבית הליבור הביאה לגידול בהוצאות המימון אשר קוזזו עקב הקיטון במצבת הלוואות של החברה, עקב הגידול

3. ניתוח תוצאות הפעילות העסקית של אל על (המשך)

3.3 נתוני רווח והפסד (המשך)

בהכנסות המימון על פקדונות החברה כתוצאה מעליית שיעורי הריבית, ועקב ההכנסות מעסקאות גידור ריבית ומט"ח שבצעה החברה. כמו כן, תיסוף השקל והיורו ביחס לדולר גרמו לרישום הוצאה בגין הפרשי שער כתוצאה משערוך יתרות מאזניות לעומת הכנסות מסעיף זה שנרשמו בשנת 2005.

- במהלך השנה רשמה החברה רווח הון בסך כ-5.9 מליון דולר ממכירת מטוס מטען. בשנת 2005 נרשם רווח הון בסך כ- 8.3 מליון דולר ממכירת החזקות בחברת ממ"ן ויוניטל ומאידך נרשמה הוצאה בסך של כ-16 מליון דולר בגין הפרשה לתוכניות פרישה מוקדמות.

הגורמים העיקריים שהשפיעו על התוצאה העסקית בשלושת החודשים שנסתיימו ביום 31 בדצמבר 2006 לעומת התקופה המקבילה אשתקד הינם:

ברבעון הרביעי של שנת 2006 רשמה החברה הפסד בסך כ-18.6 מליון דולר לעומת רווח בסך כ-0.6 מליון דולר בתקופה המקבילה אשתקד. ההכנסות מהפעלה ברבעון זה גדלו הן מטיסות הנוסעים הן מטיסות המטען והן מהכנסות תפעוליות אחרות. יחד עם זאת הוצאות ההפעלה גדלו בשיעור גבוה יותר בעיקר כתוצאה מעלייה בהוצאות הדלק, הוצאות השכר ודמי חכירת מטוסים.

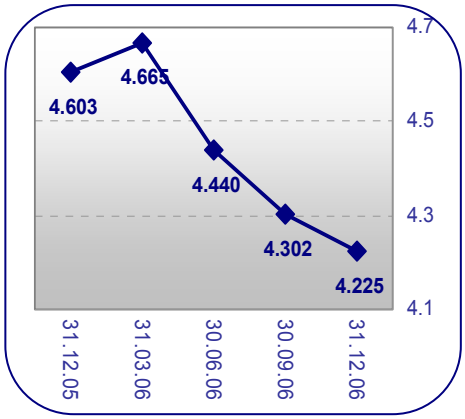
המחיר הממוצע של דלק סילוני לחברה לאחר החזרי גידור ברבעון הרביעי של שנת 2006 עלה בכ- 11% לעומת הרבעון הרביעי של שנת 2005. הוצאות החברה עבור דלק סילוני עלו בכ-17% מכ- 102.5 מליון דולר בשנת 2005 לכ-119.4 מליון דולר בשנת 2006.

הוצאות המכירה ברבעון הרביעי של שנת 2006 גדלו ביחס לרבעון המקביל אשתקד, אולם בשיעורן מהמחזור לא חל שינוי מהותי.

הוצאות הנהלה וכלליות גדלו בעיקר כתוצאה מהשפעת תיסוף הדולר ביחס לשקל וכן מרישום הוצאה בקשר לתכנית אופציות לעובדים ונושאי משרה בחברה.

3.4 השפעת השינויים בשער החליפין על התחייבויות החברה בשל סיום יחסי עובד-מעביד (כולל תכניות פרישה מוקדמת) ועל ההפרשה למחלה וחופשה (להלן: "השפעת השינויים בשער החליפין על הפרשות החברה")

שער חליפין דולר - שקל ליום:



בשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2006 חל תיסוף בשער החליפין של השקל מול הדולר בשיעור של כ-8.2%, לעומת פיחות בשער החליפין של השקל מול הדולר בשיעור של כ-6.8% שחל בשנת 2005.

לחברה התחייבויות לעובדיה בגין פיצויים, תכניות פרישה, מחלה וחופשה ליום 31 בדצמבר 2006 בסך של כ-155 מליון דולר.

מאחר ומרבית התחייבויות אלו הינן שקליות בעוד שהמטבע הפונקציונאלי של החברה הוא הדולר, הרי שיש לתרגם התחייבויות אלו לדולר, דבר הגורם להפרשים הנובעים משינויים בשער החליפין של השקל לעומת הדולר. שינויים בשער החליפין אינם חד כיווניים, וגורמים לדוחות החברה הכנסות או הוצאות בהתאם. להכנסות או הוצאות אלו אין השפעה על תזרים המזומנים או על עלויות התפעול של החברה בטווח הקצר. על מנת לאפשר השוואה של התוצאות העסקיות של החברה לאורך זמן, יש לנטרל הכנסות או הוצאות אלו.

ההשפעה הנ"ל הולכת וקטנה ככל שהמדינה מפקידה כספים לקופת הפיצויים.

בשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2006 גדלו ההוצאות בגין מרכיב זה בסך של כ-10.2 מליון דולר, לעומת התקופה המקבילה אשתקד, בה פחתו ההוצאות בגין מרכיב זה בסך של כ-9.1 מליון דולר.

3. ניתוח תוצאות הפעילות העסקית של אל על (המשך)

3.4 השפעת השינויים בשער החליפין על התחייבויות החברה בשל סיום יחסי עובד-מעביד (כולל תכניות פרישה מוקדמת) ועל ההפרשה למחלה וחופשה (המשך)

להלן פירוט התוצאות העסקיות כשהן מנוטרלות מההשפעה של שער החליפין על מרכיב ההתחייבויות בגין יחסי עובד-מעביד כמוסבר לעיל:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר :	לפני נטרול השפעת השינויים בשער החליפין על הפרשות החברה		אחרי נטרול השפעת השינויים בשער החליפין על הפרשות החברה	
	2006	2005	2006	2005
	אלפי דולר			
הוצאות הפעלה	1,402,652	1,243,198	1,396,250	1,248,457
רווח גולמי	262,794	376,271	269,196	371,012
שיעור הרווח הגולמי	*15.8%*	*23.2%*	*16.2%*	*22.9%*
הוצאות מכירה, הנהלה וכלליות	279,757	287,349	278,509	288,414
רווח (הפסד) מהפעלה לפני הוצאות מימון	(16,963)	88,922	(9,313)	82,598
שיעור הרווח (הפסד) מהפעלה לפני מימון	(1.0%)	*5.5%*	(0.6%)	*5.1%*
הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו	1,806	(4,519)	4,355	(7,290)
רווח נקי (הפסד) לתקופה	(44,366)	64,126	(34,167)	55,031
שיעור הרווח הנקי (הפסד)	(2.7%)	4.0%	(2.1%)	3.4%

ברבעון הרביעי לשנת 2006 חל תיסוף בשער החליפין של השקל מול הדולר בשיעור של כ-1.8%, לעומת פיחות בשיעור של כ-0.1% שחל ברבעון המקביל אשתקד.

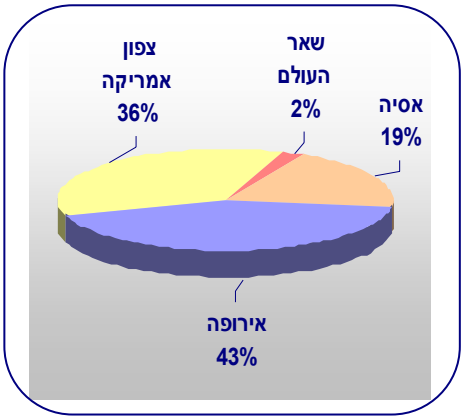
ברבעון הרביעי של שנת 2006 נבעו לחברה הוצאות משינויים בשער החליפין של השקל מול הדולר בסך כ-2.3 מליון דולר לעומת הרבעון המקביל אשתקד בו פחתו ההוצאות בגין מרכיב זה בכ-0.2 מליון דולר.

3.5 דיווח מגזרי

א. להלן נתונים לפי מגזרים גיאוגרפיים על בסיס מאוחד- דיווח ראשי :

	צפון אמריקה מיליוני דולר	אירופה מיליוני דולר	מרכז אסיה והמזרח הרחוק מיליוני דולר	שאר העולם מיליוני דולר
2006 הכנסות *	580.4	702.9	313.5	36.6
רווח מהפעלה **	11.2	81.2	37.8	7.8
רווח מהפעלה כ-% מהכנסות המגזר	*1.9%*	*11.6%*	*12.1%*	*21.4%*
2005 הכנסות *	568.3	710.3	277.1	34.9
רווח מהפעלה **	58.5	166.4	33.8	11.6
רווח מהפעלה כ-% מהכנסות המגזר	*10.3%*	*23.4%*	*12.2%*	*33.2%*
2004 הכנסות *	488.0	606.3	239.7	28.2
רווח מהפעלה **	42.2	113.9	51.6	8.2
רווח מהפעלה כ-% מהכנסות המגזר	*8.7%*	*18.8%*	*21.5%*	*29.1%*

התפלגות ההכנסות המיוחסות למגזרים גיאוגרפיים - בשנת 2006:



* הכנסות מיוחסות למגזרים גיאוגרפיים על פי יעדי הטיסות.

** ללא הוצאות כלל מגזריות שלא סווגו, ראה באור 24א. לדוחות הכספיים.

3. ניתוח תוצאות הפעילות העסקית של אל על (המשך)

3.5 דיווח מגזרי (המשך)

בשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2006 חל גידול בהכנסות בכל המגזרים הגיאוגרפיים, למעט במגזר אירופה, בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד.

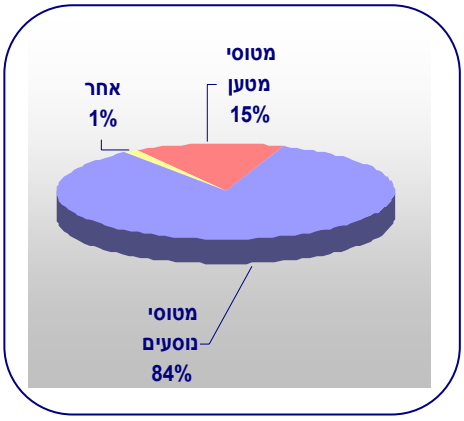
בשיעורי הרווח התפעולי בשנת 2006 נרשמה ירידה בכל המגזרים בעיקר כתוצאה מעליית מחירי הדלק הסילוני לחברה אשר עלו בשעור של כ- 22%, מעלייה בהוצאות השכר, מעלייה בהוצאות אחזקת מטוסים וציוד טיסה ומעלייה בהוצאות דמי חכירת מטוסים.

במגזר מרכז אסיה והמזרח הרחוק נרשם גידול בשעור התפוסה, במספר קטעי הטיסה ובטונות מטען מוטס. לפיכך נרשמה רק ירידה קלה בשעור הרווח מההפעלה במגזר זה.

ב. להלן נתונים לפי מגזרי פעילות עסקית על בסיס מאוחד - דיווח משני :

		מטוסי נוסעים	מטוסי מטען	אחר והתאמות למאוחד	סה"כ
		מיליוני דולר			
2006	הכנסות מנוסעים	1,277.7	-	-	1,277.7
	הכנסות ממטענים ודואר	90.0	241.6	-	331.6
	הכנסות אחרות	34.4	1.0	20.7	56.1
	סה"כ הכנסות	**1,402.2**	**242.6**	**20.7**	**1,665.4**
	התפלגות ההכנסות ב-%	*84%*	*15%*	*1%*	*100%*
2005	הכנסות מנוסעים	1,259.8	-	-	1,259.8
	הכנסות ממטענים ודואר	92.7	216.5	-	309.2
	הכנסות אחרות	33.2	0.8	16.5	50.5
	סה"כ הכנסות	**1,385.7**	**217.3**	**16.5**	**1,619.5**
	התפלגות ההכנסות ב-%	*86%*	*13%*	*1%*	*100%*
2004	הכנסות מנוסעים	1,048.5	-	-	1,048.5
	הכנסות ממטענים ודואר	77.7	216.7	-	294.4
	הכנסות אחרות	25.5	1.0	16.7	43.2
	סה"כ הכנסות	**1,151.7**	**217.7**	**16.7**	**1,386.2**
	התפלגות ההכנסות ב-%	*83%*	*16%*	*1%*	*100%*

התפלגות ההכנסות לפי מגזרי פעילות עסקית - בשנת 2006:

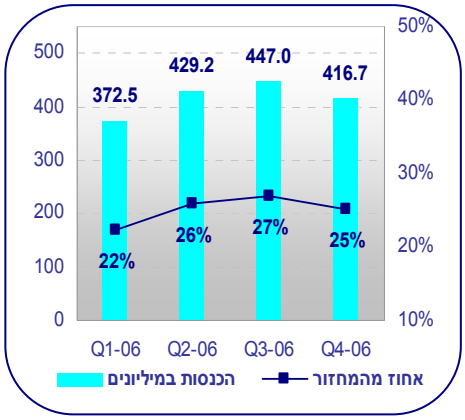


בשנת 2006 חל גידול של כ-1% בהכנסות מתחום מטוסי הנוסעים ביחס לשנת 2005, וחלקן בהכנסות הקבוצה ירד מכ-86% בשנת 2005 לכ-84% בשנת 2006.

בתחום מטוסי המטען חל גידול של כ-12% בהכנסות ביחס לשנת 2005 וחלקן בהכנסות הקבוצה עלה מכ-13% בשנת 2005 לכ-15% בשנת 2006.

4. עונתיות

התפלגות ההכנסות על פני הרבעונים ושיעורן מהמחזור - בשנת 2006:
(במיליוני דולר)



תנועת הנוסעים בנתב"ג מתאפיינת בעונתיות חזקה. עיקר הפעילות הינה בחודשי הקיץ, כאשר השיא הינו בחודשים יולי-ספטמבר. חודשי החורף (ינואר-מארס) מתאפיינים מחד בפעילות נמוכה בתנועת נוסעים, אך מאידך הובלת המטענים של הייצוא החקלאי לאירופה באותם חודשים גבוהה יותר.

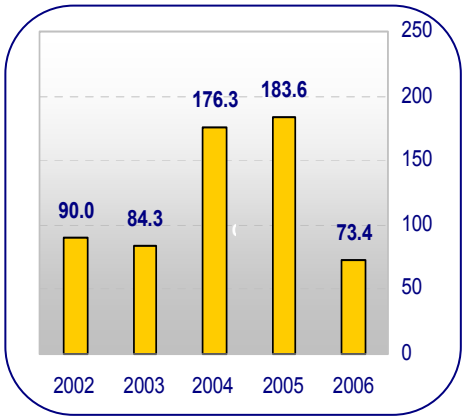
יש לציין כי מלחמת לבנון השניה שהתנהלה בחודשים יולי אוגוסט 2006 הביאה לירידה בשעור של כ-7% בתנועת הנוסעים בנתב"ג ברבעון השלישי לעומת הרבעון המקביל אשתקד.

5. נזילות ומקורות מימון

	ינואר - דצמבר 2006 אלפי דולר	ינואר - דצמבר 2005 אלפי דולר	שינוי אלפי דולר
תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת	73,436	183,619	(110,183)
תזרימי מזומנים מ(ל)פעילות השקעה	10,146	(95,655)	105,801
תזרימי מזומנים לפעילות מימון	(31,353)	(58,682)	27,329
עליה במזומנים ושווי מזומנים	52,229	29,282	22,947

השינוי בתזרים המזומנים מהפעילות השוטפת של החברה בשנת 2006 לעומת השנה המקבילה אשתקד נובע ברובו מההפסד השנה לעומת הרווח הנקי שנרשם בשנת 2005.

תזרים מזומנים מפעילות שוטפת לשנים:
(במיליוני דולר)



בשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2006 השתמשה החברה בכ-104.2 מליון דולר לרכישת רכוש קבוע, חלפים ואביזרים כולל תשלומים על חשבון רכישת מטוסים (לעומת כ-82.8 מליון דולר בתקופה המקבילה אשתקד), ומאידך נמשכו פקדונות בסך של כ-107.9 מליון דולר נטו מפיקדונות לזמן קצר (לעומת הפקדות בסך כ-26.4 מליון דולר נטו בתקופה המקבילה אשתקד). כמו כן, בשנת 2006 התקבלה תמורה של כ-7.0 מליון דולר ממכירת רכוש קבוע, בעיקר ממטוס מטען, בעוד שבשנת 2005 התקבלה תמורה בסך של כ-13.7 מליון דולר ממימוש השקעות בחברות מוחזקות.

בסך הכול נבעו לחברה סך של כ- 10.1 מליון דולר מפעילות השקעה בשנת 2006 לעומת סך של כ-95.7 מליון דולר אשר שימשו לפעילות השקעה בתקופה המקבילה אשתקד.

בשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2006 השתמשה החברה בכ-70 מליון דולר לפירעון הלוואות לזמן ארוך לעומת כ-79.2 מליון

5. נזילות ומקורות מימון (המשך)

דולר בשנה המקבילה אשתקד. מאידך קבלה החברה בשנת 2006 הלוואה בסך 40 מליון דולר ממוסד בנקאי בחו"ל בעוד שבשנת 2005 התקבלה הלוואה בסך כ-14 מליון דולר למימון מנוע חלופי. בסך הכול השתמשה החברה בשנת החשבון בכ-31.4 מליון דולר לפעילות מימון לעומת כ-58.7 מליון דולר בתקופה המקבילה אשתקד.

סך המזומנים ושווי המזומנים והשקעות לזמן קצר ליום 31 בדצמבר 2006 הם כ-150.8 מליון דולר לעומת כ-206.8 מליון דולר ליום 31 בדצמבר 2005.

בשנת החשבון הפקידה המדינה לקופת הפיצויים של עובדי החברה בהתאם לתנאי התשקיף כ-0.8 מיליוני דולר וכמו כן נתקבלו בחברה כ-0.3 מליון דולר ממימוש כתבי אופציה (סדרה 1) אשר הופקדו אף הם לקופת הפיצויים.

ההיקף הממוצע של אשראי לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים (כולל חלויות שוטפות) במהלך שנת 2006 עמד על כ-676 מליון דולר.

ההיקף הממוצע של אשראי מספקים שקבלה החברה במהלך שנת 2006 עמד על כ-145 מיליוני דולר.

ההיקף הממוצע של האשראי שהעניקה החברה ללקוחותיה במהלך שנת 2006 עמד על כ-152 מיליוני דולר.

6. גילוי בדבר אומדנים חשבונאיים קריטיים

יישום כללי החשבונאות על ידי ההנהלה בעת עריכת הדוחות הכספיים כרוך לעיתים בהנחות, בהערכות ובאומדנים שונים המשפיעים על סכומי הרכוש 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.

להלן פרוט בדבר אומדנים חשבונאיים קריטיים לחברה:

תקן חשבונאות 15 - ירידת ערך נכסים - תקן חשבונאות 15 שפרסם המוסד הישראלי לתקינה בחשבונאות, קובע שעל תאגיד

6. גילוי בדבר אומדנים חשבונאיים קריטיים (המשך)

להבטיח שנכסיו לא יוצגו בסכום העולה על "סכום בר ההשבה" שלהם. "סכום בר ההשבה" של נכס הינו הסכום הגבוה מבין מחיר המכירה נטו לבין הערך הנוכחי של אומדן תזרימי המזומנים העתידיים הצפויים ממנו. לחברה צי מטוסים מדגם 747-400 שעלותו המופחתת בספרים גבוהה ממחירי המחירון של צי מטוסים זה. בנספח לדוח הדירקטוריון, מצורפת הערכת שווי אשר חישבה את הסכום בר ההשבה של צי מטוסים זה. מסקנת הערכת השווי הינה כי הסכום בר ההשבה של צי מטוסים זה עולה על עלותו המופחתת. החברה בבואה לקבוע את הערך הנוכחי של אומדן תזרימי המזומנים העתידיים הצפויים לנבוע משמוש בציי המטוסים השונים, הסתמכה על תחזיות שנוגעות בין היתר להיקפי פעילות צפויים, מחירי כרטיסי טיסה ושטרי מטען, עלויות תפעול ושערי ריבית עתידיים.

שינויים מהותיים באומדנים אלו או בחלקם, עלולים להשפיע על שווי הסכום בר ההשבה של נכסים אלו, ובכך להשפיע על תוצאות הפעילות של החברה.

לפרטים, ראה באור 2.כד. לדוחות הכספיים.

צי מטוסי 767-200 שבתקופות קודמות נכלל בהערכת שווי זאת אינו נכלל עוד, מאחר ועלותו המופחתת בספרים ליום 31 בדצמבר 2006 אינה גבוהה מערך השוק שלו.

תביעות תלויות - החברה רושמת בספריה הפרשה בגין תביעות משפטיות שהוגשו נגדה בארץ ובחו"ל, וביניהן תביעות ייצוגיות, בהתאם למידת הסיכון הנובעת להערכתה מכל תביעה, וזאת בהתבסס על חוות דעת של עורכי הדין של החברה.

כנגד החברה מספר תביעות משפטיות (לרבות תביעות ייצוגיות) אשר בהן עורכי הדין של החברה אינם יכולים לקבוע את אומדן החשיפה של החברה. באותם מקרים, לא נכללה הפרשה בדוחות הכספיים.

פסיקת בתי המשפט מטבע הדברים עלולה להיות שונה מאומדני החברה, ובכך להשפיע לרעה על תוצאות פעילותה של החברה.

לפרטים בדבר גובה התביעות שהוגשו וההפרשות שנעשו בגינן, ראה באור 17.א. לדוחות הכספיים וכן באור 25 ג. ו-ד. בדבר תביעות שהוגשו כנגד החברה לאחר תאריך המאזן.

7. דיווח איכותי בדבר חשיפה לסיכוני השוק ודרכי ניהולם

7.1 כללי - תיאור סיכוני השוק אליהם חשופה אל על

להלן פירוט תמציתי לסיכוני השוק אליהם חשופה החברה:

שינויים במחירי הדלק הסילוני (דס"ל), המהווה מרכיב מהותי בהוצאות התפעול של החברה, משפיעים מהותית על רווחיות החברה. להערכת החברה, ברמת הפעילות הנוכחית, כל עלייה של 1 סנט אמריקאי במחירו של גלון דס"ל במשך שנה מגדיל את הוצאות החברה לדלק בכ-2.6 מליון דולר.
החברה נקטה בצעדי הגנה להקטנת החשיפה, כמפורט בסעיף 7.3.

חשיפה מטבעית - עיקר הכנסותיה והוצאותיה של החברה הן במטבע חוץ (בעיקר דולר של ארה"ב) למעט מספר הוצאות שקליות שעיקרן הוצאות השכר המשולמות בארץ. בהתאם לכך, שינוי בשער השקל ביחס לדולר משפיע על ההוצאות השקליות של החברה. להערכת החברה, ברמת הפעילות הנוכחית, תיסוף בשער החליפין של השקל ביחס לדולר של כל 1% במשך שנה שלמה, מגדיל את ההוצאות השנתיות של החברה בכ-3.0 מליון דולר. כמו כן, במקרה של פיחות האירו ביחס לדולר, עודף תקבולים על תשלומים באירו מקטין את הכנסות החברה.
החברה נקטה בצעדי הגנה להקטנת החשיפה, כמפורט בסעיף 7.5.

חשיפה לשינויים בשערי הריבית - מרבית הלוואות החברה לזמן ארוך הן בריבית משתנה. לפיכך, עלייה נוספת בשיעור ריבית הליבור עלולה להשפיע מהותית על רווחיות החברה.
החברה נקטה בצעדי הגנה להקטנת החשיפה, כמפורט בסעיף 7.4.

חשיפה במסגרות ההלוואות לזמן ארוך - בהתאם להוראות הסכמי ההלוואות, נדרשת החברה לעמידה ביחס בטחונות מינימלי בין שווי השוק של המטוסים ובין יתרת ההלוואות אשר מימנו את רכישת המטוסים. כמו כן, החברה נדרשת לקיים מספר תנאים (לרבות בעקבות העברת שליטה בחברה) אשר בהעדרם החברה עלולה להידרש לפרעון מידי של ההלוואות. חשיפת החברה לסיכוני שוק בנושא זה נובעת מהשינויים אשר מתרחשים בשווי השוק של מטוסים בעולם, בשל אירועים ביטחוניים חריגים, ובשל עודף היצע מושבים של חברות תעופה בעולם.

7. דיווח איכותי בדבר חשיפה לסיכוני השוק ודרכי ניהולם (המשך)

7.1 כללי - תיאור סיכוני השוק אליהם חשופה אל על (המשך)

כמו כן, עקב משקל התחייבויותיה של החברה לזמן ארוך לתאגידים בנקאיים בישראל, ובהתחשב בהיקף האשראי שמעמידים תאגידים אלו לחברות בקבוצת כנפיים, עלולה החברה להתקשות בגיוס סכומים משמעותיים של אשראי נוסף מתאגידים בנקאיים בישראל, שעשוי להידרש לצורכי הצטיידות במטוסים והשקעות אחרות.

7.2 מדיניות אל על בניהול סיכוני שוק, האחראים לניהולם, אמצעי פיקוח ומימוש המדיניות

בחברה קיימת ועדת דירקטוריון לניהול סיכוני שוק בראשות יו"ר ועדת הכספים תקציב ומאזן, אשר באחריותה לקבוע את מדיניות הכיסוי לחשיפות הקיימות. באחריות סמנכ"ל כספים לבצע את המדיניות ולדווח לוועדה לניהול סיכוני שוק.

הועדה לניהול סיכוני שוק קובעת את היקף גידור הצריכה העתידית של דס"ל. משמעות הגידור הפיננסי של מחירי דס"ל הוא הבטחת טווח מחיר הרכישה של הדס"ל. במקרה של ירידה במחירי הדס"ל המובטח מעבר לטווח אזי החברה משלמת את ההפרש. במקרה של עלייה במחירי הדס"ל החברה מקבלת את ההפרש מהחברה המבטחת (בעיקר - בנקים בחו"ל).

היעוד של גידור מחירי הדס"ל הוא להגן על חשיפה של החברה לשינויים במחירי הדס"ל בעולם.

מחירו הממוצע של הדלק הסילוני בשוק בשנת 2006 עלה ביחס לשנת 2005 בשיעור של כ-15% (בשלושת החודשים שנסתיימו ביום 31 בדצמבר 2006 עלה בכ-0.4% ביחס לרבעון המקביל אשתקד). השפעתה של עליית מחירים זו על תוצאותיה הכספיות של החברה היא מהותית.

פעולות הגידור שננקטו על ידי החברה מיתנו חלק מהשפעת עליית המחירים כאמור. כמו כן, נוקטת החברה בתהליך התאמת מחירי כרטיסי הטיסה על מנת למתן את השפעת העלייה במחירי הדס"ל על התוצאות העסקיות.

7. דיווח איכותי בדבר חשיפה לסיכוני השוק ודרכי ניהולם (המשך)

7.2 מדיניות אל על בניהול סיכוני שוק, האחראים לניהולם, אמצעי פיקוח ומימוש המדיניות (המשך)

בהתאם לכך מדיניות הגידור הינה: גידור כמויות דס"ל עד 24 חודש קדימה כך שלכל תקופה יקבע שיעור מינימלי לגידור מכלל הצריכה הצפויה ושיעור מקסימלי לגידור מכלל הצריכה הצפויה באופן מדורג ויורד. בהתאם לכך שיעור הגידור המקסימלי לתחילת התקופה הינו 80% ושיעור הגידור המינימלי לסוף התקופה הינו 20%.

החברה בוחנת מעת לעת את הצורך בהשקעה במכשירים כספיים נגזרים (Derivatives) להקטנת החשיפה מסיכוני ריבית וסיכוני מטבע.

מדיניות החברה בנושא שער החליפין הינה - הגנה של עד 50% מהחשיפה בכלים כפי שיומלץ על ידי הדירקטוריון מעת לעת.

מדיניות החברה בנושא ריבית הינה - כמחצית מתיק האשראי של החברה יהיה בריבית משתנה וכמחציתו בריבית קבועה וזאת באמצעות מכשירים פיננסיים להמרת ריבית משתנה לריבית קבועה לטווח של 5 שנים. לצורך כך בצעה החברה מספר עסקאות פיננסיות.

לפרטים בדבר המדיניות שיושמה בפועל, ראה סעיפים 7.3, 7.4 ו- 7.5 להלן.

7.3 גידור מחירי הדלק הסילוני

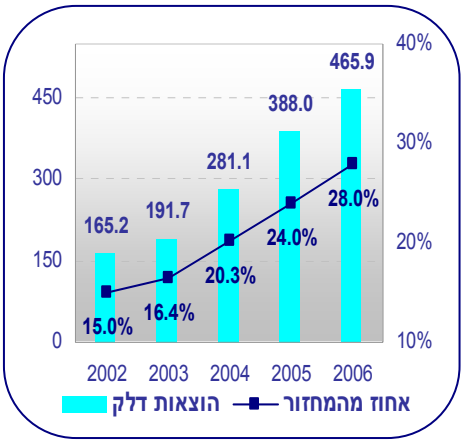
החברה מבצעת עסקאות פיננסיות להגנה מפני שינויים במחירי הדס"ל. נכון ליום 31 בדצמבר 2006, ביצעה החברה מספר התקשרויות, לצורך גידור מחירי הדס"ל, בהיקף הנאמד בכ-52% מהתצרוכת הצפויה בשנת 2007 ובכ-20% מהתצרוכת הצפויה בשנת 2008.

להלן נתונים על השווי ההוגן של עסקאות הגנה של מחירי דס"ל שביצעה החברה (מוכרות חשבונאית) נכון ליום 31 בדצמבר 2006:

	סוג העסקה	תקופה	מטבע העסקה	שווי הוגן באלפי דולר
גידור מחיר דס"ל	מכשירים פיננסיים	עד שנה	דולר	(3,001)
גידור מחיר דס"ל	מכשירים פיננסיים	מעל שנה	דולר	(1,843)
סה"כ			דולר	(4,844)

לפרטים נוספים, ראה באור 20.ב.1. לדוחות הכספיים.

הוצאות הדלק ושיעורן מהמחזור לשנים:
(במיליוני דולר)



7. דיווח איכותי בדבר חשיפה לסיכוני השוק ודרכי ניהולם (המשך)

7.4 גידור ריבית על הלוואות

בשנים 2005 ו-2006 ביצעה החברה עם תאגידים בנקאיים בישראל מספר עסקאות להגנה על החשיפה הקיימת בתיק האשראי ארוך הטווח של החברה עקב שינויים בשיעורי הריבית.

חלק מהמכשירים הפיננסיים הנ"ל אינם מוכרים חשבונאית כעסקאות הגנה. השווי ההוגן של מכשירים אלו ליום 31 בדצמבר 2006 הינו כ-2.9 מליון דולר, המוצג בדוחות הכספיים במסגרת סעיף חייבים ויתרות חובה.

הסכמים נוספים מוכרים חשבונאית כעסקאות הגנה.

לאחר ביצועי הגידורים הנ"ל, נכון ליום 31 בדצמבר 2006 כ-70% מיתרת הלוואות החברה הינה בריבית קבועה וזאת לאופק של עד 5 שנים.

יצויין כי נכון ליום 31 בדצמבר 2006 חלק מעסקאות הגידור הנ"ל לא היו אפקטיביות שכן הריבית חצתה את נקודת היציאה שנקבעה בהסכמים עם הבנקים נכון לאותו מועד.

לפרטים נוספים בדבר עסקאות אלו, ראה באור 20.א.4. לדוחות הכספיים.

7.5 עסקאות לגידור שערי חליפין

במהלך שנת 2006 התקשרה החברה במספר עסקאות פיננסיות, אשר נועדו להגן על החברה מפני ירידה בשערי החליפין של הדולר מול השקל. עסקאות אלו לא היו מוכרות חשבונאית.

נכון ליום 31 בדצמבר 2006 אין לחברה התקשרויות להגנת שערי חליפין.

לפרטים בדבר סיכוני מטבע ויתרות צמודות, ראה באור 20 לדוחות הכספיים.

7. דיווח איכותי בדבר חשיפה לסיכוני השוק ודרכי ניהולם (המשך)

7.6 דווח בדבר ניתוח רגישות

להלן ניתוח רגישות השווי ההוגן של המכשירים הפיננסיים הרגישים לשינויים שיתכנו בגורמי הסיכון אליהם הם חשופים.

ניתוחי הרגישות נעשו ביחס לשוויים ההוגן של המכשירים הפיננסיים ליום 31 בדצמבר 2006, אלא אם נאמר אחרת.

להלן תאור המודלים לבחינת רגישות השווי ההוגן של המכשירים הפיננסיים השונים:

1. רגישות לשינויים בשערי הריבית לגבי התחייבויות לזמן ארוך בריבית קבועה - השווי ההוגן מבוסס על חישוב הערך הנוכחי של תזרימי המזומנים לפי שיעור ריבית המקובל להלוואה דומה בעלת מאפיינים דומים (ליום המאזן: 6.3%).

2. גידור ריבית - עסקאות גידור הריבית שהחברה מבצעת נעשות באמצעות מכשירים פיננסיים מול בנקים ישראליים.
נכס הבסיס לעסקאות אלה הינו ריבית הליבור (London Inter Bank Offered Rate) כפי שמפורסם במסכי ה"רוייטרס" לתקופות שונות (3 חודשים, 6 חודשים, שנה) לפיה נקבע החזר הריבית על הלוואות החברה בריבית משתנה (בתוספת מרווח).
עסקאות גידור הריבית נעשות "גב אל גב" וזאת על מנת לא לייצר חשיפה נוספת של הפרשי עיתוי בין מועד פקיעת העסקה לתשלום בפועל מול הלוואות קיימות כך שמועדי ההתחשבנות תואמים את מועדי הפירעון של ההלוואות. במועדי הפירעון של ההלוואות, מחושב סכום ההתחשבנות לתקופה הבאה על פי ריבית השוק ששררה בשני ימי עסקים קודמים ובהתאם למבנה העסקה כפי שנקבע מראש.
עסקאות גידור הריבית הקיימות כוללות אופציות וקיבוע ריבית עתידי (IRS).
חישוב השווי ההוגן של עסקאות גידור הריבית נעשה על פי ריבית הליבור החזויה. בעסקאות גידור ריבית בהן מבוצע קיבוע ריבית, השווי ההוגן נקבע על סמך ההפרש בין הריבית החזויה ומפורסמת אחת לתקופה על ידי הבנקים המובילים בעולם לריבית הנקובה

7. דיווח איכותי בדבר חשיפה לסיכוני השוק ודרכי ניהולם (המשך)

7.6 דווח בדבר ניתוח רגישות (המשך)

בעסקה, מוכפל בהיקף הגידור בכל תקופה.
בעסקאות גידור הכוללות אופציות, השווי ההוגן נקבע על סמך נוסחאות מתמטיות לתמחור אופציות במודלים מוכרים.
למועד פרסום הדוח, הבנקים לא היו ערוכים לתת ניתוח רגישות וכתוצאה מכך הסתייעה החברה בגופים חיצוניים מהמובילים בתחומם בארץ ובעולם.

3. גידור דס"ל - עסקאות גידור הדלק הסילוני (להלן: דס"ל) שהחברה מבצעת נעשות באמצעות מסחר במכשירים פיננסיים מול גורמים פיננסיים ובנקים מהמובילים בעולם הפועלים בשוק זה

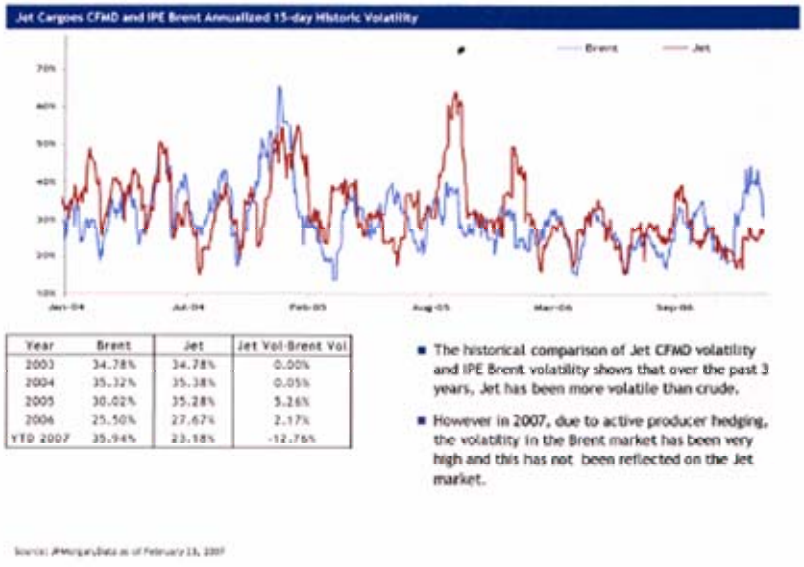
(Morgan Stanley, Goldman Sachs, Merill Lynch, BP, Mitsui, JP Morgan, Societe Generale, Citi Bank).

נכס הבסיס לעסקאות אלה הינו דס"ל בשווקים השונים המשמשים כבסיס לקביעת מחיר הדס"ל אותו משלמת החברה בפועל ובעיקר מחירי הדס"ל באגן הים התיכון- Jet Aviation FOB Med. בנוסף לשוק זה, החברה רוכשת דס"ל ע"פ מחירו בשווקים נוספים שהמרכזיים שבהם: US Gulf Coast, North West Europe, Singapore.

הדס"ל מהווה חומר גלם הכרחי לחברה לצורך פעילותה - החברה מחוייבת לרכוש את חומר הגלם לצורך הטסת המטוסים ואין כל תחליף או יכולת לתמרן בין עלויות חומר גלם זה לחומרי גלם אחרים.
מחיר הדס"ל הוא תנודתי ביותר.

7. דיווח איכותי בדבר חשיפה לסיכוני השוק ודרכי ניהולם (המשך)

7.6 דווח בדבר ניתוח רגישות (המשך)



כפי שניתן לראות מהגרף, תנודתיות מחירי הנפט והדס"ל נעו בטווחים של 20-70% בתקופות מסויימות במהלך השנים האחרונות. בשנת 2006 תנודתיות מחיר הדס"ל הממוצעת שנמדדה הייתה כ- 28%.

המחיר נקבע על פי ממספר פרמטרים, בינהם:

מחיר הנפט הגולמי, הכולל בתוכו את ציפיות השוק ואת ההיצע והביקוש. קצב הביקוש לנפט ולמוצריו עלה בשנים האחרונות בעקבות הצמיחה העולמית (ובמיוחד קצב הצמיחה בסין). היצע הנפט ומוצריו מוגבל על ידי גורמים פיזיים ותשתיתיים (רזרבות הנפט, תשתיות הפקה, זיקוק, אחסון, הובלה וכו') וכן על ידי גורמים והשפעות גיאופוליטיות וקרטליות של מפיקי הנפט הגדולים (מדינות אופ"ק).

תנודתיות המחיר - בשל הצמידות בין ההיצע המוגבל לבין הביקוש הגואה בשנים האחרונות, כל שינוי, או ציפייה לשינוי, באחד מהגורמים הללו גוררים תנודה גדולה של המחיר (כגון: מלחמות ואירועי טרור, השבתות ותקלות בבתי זיקוק גדולים בעולם, יחסי ארה"ב ונצואלה וכו').

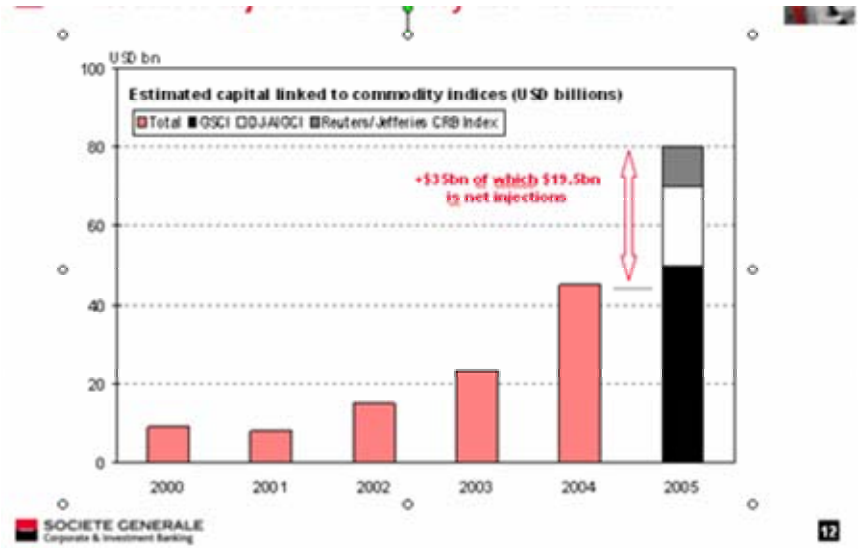
7. דיווח איכותי בדבר חשיפה לסיכוני השוק ודרכי ניהולם (המשך)

7.6 דווח בדבר ניתוח רגישות (המשך)

ביקוש עונתי לתזקיקי הנפט השונים וביניהם דס"ל (בחורף קיים ביקוש גדול לנפט להסקה, בקיץ קיים ביקוש גדול לבנזין למכוניות. כמו כן, עלויות ההובלה משתנות בהתאם לסיכונים העונתיים בהובלה הימית).

עלות הייצור ומגבלות התשתית - מחירי הזיקוק משתנים על פי האילוצים השונים של ענף זיקוק הנפט, תשתיות זיקוק, אחסון והובלה של נפט ומוצריו מוגבלות, עלות פיתוחם גבוהה מאוד והרחבתם אורכת שנים רבות (הקמת בית זיקוק אורכת כ- 5-7 שנים).

בנוסף, המחירים העתידיים לנפט ונגזרותיו (וביניהם דס"ל) מושפעים מאוד גם מעוצמת הביקושים הפיננסיים של גופי השקעות מוסדיים וספקולנטים הכוללים מוצרים אלה בתיקי ההשקעות שלהם.



בתרשים נראה כי היקף נתח השוק בעסקאות העתידיות של גורמים פיננסיים אלה בשנת 2005 היה כ- 25%.

7. דיווח איכותי בדבר חשיפה לסיכוני השוק ודרכי ניהולם (המשך)

7.6 דווח בדבר ניתוח רגישות (המשך)

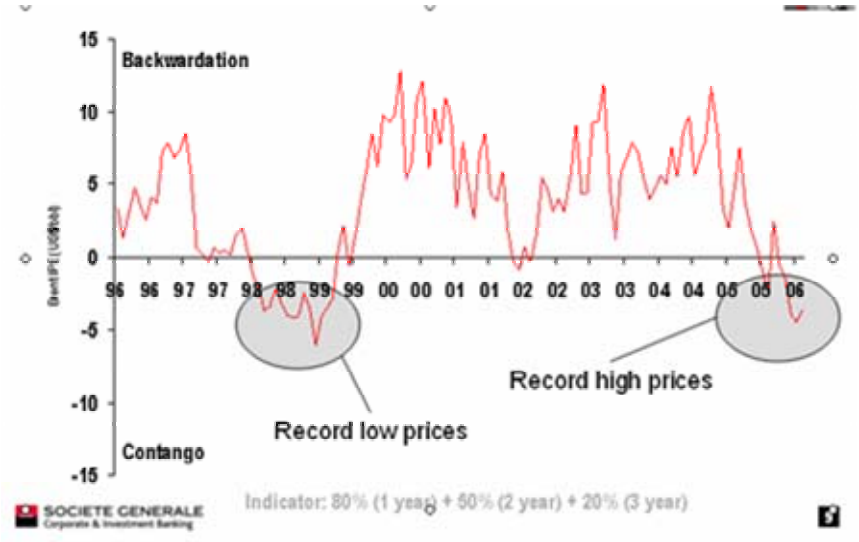
בשנים האחרונות, עקב סיבות שונות (ביניהן הסיבות שהוזכרו לעיל), הסיכון המגולם בשווקים והתנודות במחיר גבוהים מאוד. בציטוטי המחיר האחרונים שהתקבלו בחברה, נגזרת סטית תקן גבוהה ביותר, של כ- 20-30%.

לאור התנהגות השווקים, בתי ההשקעות והאנליסטים המובילים בעולם מתקשים לאמוד באופן מדוייק ועקבי את מגמות השינוי במחיר. לדוגמה בית ההשקעות Goldman Sachs פרסם באפריל 2005 תחזית ולפיה קיימת סבירות לזינוק מחירי הנפט הגולמי לרמה של 105$ לחבית. ביוני 2005 פרסם הכלכלן הראשי של בית ההשקעות Morgan Stanley באסיה תחזית ולפיה המחיר צפוי לרדת לרמה של 40-45$ לחבית. למותר לציין כי שתי תחזיות אלה לא התממשו עד כה והמחירים נעו בתקופה זו בטווח של 50-75$ לחבית.

יכולת החיזוי של בתי ההשקעות והאנליסטים השונים מייצגת, לכל היותר, את ההערכה הנוכחית המיידית של ההשפעות המאקרו כלכליות השוררות בעת מתן האומדן. זאת ועוד, הערכות אלה מחושבות על פי ניתוחיו הכלכליים השונים של כל אנליסט ובית השקעות. גם מבנה עקומות הפורוורד אין בהן לנבא והן מייצגות, לכל היותר, את הצפי ואת רמת הסיכון המגולמת בשווקים. אחת הראיות הברורות לכך היא המעבר, של השווקים ממצב של Backwardation (עקום יורד) למצב של Contango (עקום עולה) מפעם לפעם.

7. דיווח איכותי בדבר חשיפה לסיכוני השוק ודרכי ניהולם (המשך)

7.6 דווח בדבר ניתוח רגישות (המשך)



על פי מבנה עסקאות הגידור של החברה, במועד ההתחשבנות בפועל מול הגוף הפיננסי עמו נכרתו עסקאות הגידור (מועד פקיעת העסקאות), נעשה חישוב של המחיר הקבוע מראש בעסקה (Strike) למול המחיר החודשי הממוצע של נכס הבסיס (אופציות אסיאתיות) (המפורסם על ידי חברת Platts חטיבה של McGraw-Hill Companies, המהווה את הגורם הבינ"ל המוסמך והמוביל במתן שירותי מידע על שוק האנרגיה) ומהווה נקודת ייחוס מקובלת בתחום המסחר בנפט ונגזרותיו. התשלום או התקבול בגין העסקה נעשה בהתאם למבנה העסקה כפי שנקבע מראש.

המכשירים הפיננסיים בהם סוחרת החברה (ובעיקרם אופציות על דס"ל) נסחרים "מעבר לדלפק" (OTC - Over The Counter) בין החברה לבין הגופים הפיננסיים מולם נעשית העסקה, ואינם חוזים הנסחרים ישירות בבורסות השונות.

המחיר העתידי לדס"ל, כפי שנסחר במכשירים אלה, נבנה משלושה רכיבים עיקריים: מחיר הנפט הגולמי (Crude), מרווח זיקוק בסיסי (GasOil Crack) והמרווח בינו לבין הדס"ל (Jet Differential).

כל אחד מ-3 רכיבים אלה נסחר בפועל בנפרד (בין המוסדות הפיננסיים והברוקרים השונים) ומתומחר בנפרד.

7. דיווח איכותי בדבר חשיפה לסיכוני השוק ודרכי ניהולם (המשך)

7.6 דווח בדבר ניתוח רגישות (המשך)

התמחור של כל אחד מהרכיבים מושפע מגורמים שונים ביניהם, המחיר הנוכחי, משך הזמן, תנודתיות המחיר, ביקוש והיצע, עונתיות, עלויות אחסון, הובלה וכו' ומשפיע באופן שונה על השינוי במחיר הכולל של הדס"ל.

תמחור זה נעשה על ידי כל גורם פיננסי באופן שונה בהתאם למודלים ואלגוריתמים אותם פיתח (המבוססים על מודלים כגון בלק אנד שולס, מונטה קרלו ואחרים), ולמול תיק ההשקעות של אותו גורם.

כמקובל בתחום זה על ידי חברות התעופה בעולם, החברות מקבלות את הערכות השווי ההוגן מבתי ההשקעות מולם בוצעו העסקאות. לבתי השקעות אלה מודלים מאקרו כלכליים המביאים בחשבון את ההתנהגות הפרטנית של כל אחד מהמרכיבים, התמהיל היחסי בנוסחה בין המרכיבים, התנודתיות הפרטנית של כל רכיב, ההשפעה הצולבת בין המחירים והתנודתיות לבין הביקוש וההיצע (גמישות הביקוש וההיצע), פיתוח יכולות ההפקה, הזיקוק, האחסון וההובלה (מיכליות וצנרת) העתידיות, תחזיות גיאופוליטיות בעולם והתנהגות הקרטלים, מודלים מאקרו כלכליים של קצבי צמיחה וביקוש למקורות האנרגיה בעולם, תחזיות לשינויים בריביות ושערי חליפין, תחזית יצירת מקורות אנרגיה חליפיים לחומרים

7. דיווח איכותי בדבר חשיפה לסיכוני השוק ודרכי ניהולם (המשך)

7.6 דווח בדבר ניתוח רגישות (המשך)

הנדונים, התנהגות השווקים הפיננסיים בהקשר של מסחר בני"ע ונגזרים רלבנטיים וגורמים נוספים. כל הרכיבים הנ"ל מעובדים בהתאם למודלים הכלכליים שפותחו על ידי בתי ההשקעות השונים ונמצאים בבעלותם. המודלים הללו מסוגלים להפיק אומדנים ותחזיות תחת ההסתייגות כי הינם נכונים לרגע הפקתם. חלק מבתי ההשקעות מפעילים על אומדנים אלה מודל סימולציה "מונטה קרלו" על מנת לחזות את תוחלת המחיר/השווי העתידי.

בדוח זה אנו מסתמכים על חישובים אלה שבוצעו על ידי הגורמים הפיננסיים השונים מולם בוצעו העסקאות (Morgan Stanley, Goldman Sachs, Societe Generale) והועברו אלינו. עקב העובדה שלא ניתן היה לדרוש מראש את החישובים מבתי ההשקעות, החישוב שנעשה על ידם הינו חישוב למועד הסמוך למועד פרסום הדוחות (16.3.2007) ולא למועד המאזן.

ניתוח הרגישות לשווי ההוגן, בוצע תחת ההנחה של שינוי אחיד במחיר הסופי של הדס"ל לאורך כל עקומת המחיר העתידי במרווחים של 5% , 10% למעלה ולמטה.

נוסחת חישוב נכס הבסיס של Platts שונתה במהלך שנת 2001 ולכן לא היה ניתן לבדוק את השינוי לפני כן. החל משנת 2001, לא נמצא כי חל שינוי יומי הנמוך או הגבוה מ-10% במחירי הדס"ל.

הדס"ל מהווה את המרכיב המהותי ביותר בהוצאות החברה.

7. דיווח איכותי בדבר חשיפה לסיכוני השוק ודרכי ניהולם (המשך)

7.6 דווח בדבר ניתוח רגישות (המשך)

רגישות לשינויים בשער החליפין ש"ח/דולר - באלפי דולר:

	רווח (הפסד) מהשינויים			רווח (הפסד) מהשינויים	
	עלייה ב-10% 4.648 ש"ח/$	עלייה ב-5% 4.436 ש"ח/$	שווי הוגן 4.225 ש"ח/$	ירידה ב-5% 4.014 ש"ח/$	ירידה ב-10% 3.803 ש"ח/$
מזומנים ושווי מזומנים	(1,366)	(714)	15,011	789	1,666
השקעות לזמן קצר	(62)	(32)	682	36	76
לקוחות	(10)	(5)	109	6	12
חייבים ויתרות חובה	(476)	(249)	5,227	275	580
פקדונות בבנקים לזמן ארוך	(167)	(87)	1,836	97	204
סה"כ נכסים פיננסים	(2,081)	(1,088)	22,865	1,202	2,537
אשראי לזמן קצר	11	6	(126)	(7)	(14)
ספקים ונותני שרותים	2,090	1,092	(22,964)	(1,207)	(2,548)
זכאים ויתרות זכות	8,770	4,583	(96,361)	(5,065)	(10,693)
סה"כ התחייבויות פיננסיות	10,871	5,682	(119,451)	(6,279)	(13,255)
חשיפה במאזן הצמדה עקב עודף התחייבויות פיננסיות על נכסים פיננסים *	8,790	4,594	(96,586)	(5,077)	(10,718)

* לא כולל חשיפה בגין השפעת השינויים בשער החליפין על התחייבויות בשל סיום יחסי עובד-מעביד, כמפורט בסעיף 3.4.

רגישות לשינויים בשער החליפין יורו/דולר - באלפי דולר:

	רווח (הפסד) מהשינויים			רווח (הפסד) מהשינויים	
	עלייה ב-10% 0.835 יורו/$	עלייה ב-5% 0.797 יורו/$	שווי הוגן 0.759 יורו/$	ירידה ב-5% 0.721 יורו/$	ירידה ב-10% 0.683 יורו/$
מזומנים ושווי מזומנים	(48)	(25)	530	28	59
לקוחות	(1,080)	(565)	11,872	624	1,317
חייבים ויתרות חובה	(78)	(41)	857	45	95
סה"כ נכסים פיננסים	(1,207)	(631)	13,259	697	1,471
אשראי לזמן קצר	54	28	(595)	(31)	(66)
ספקים ונותני שרותים	2,105	1,100	(23,126)	(1,216)	(2,566)
זכאים ויתרות זכות	258	135	(2,830)	(149)	(314)
סה"כ התחייבויות פיננסיות	2,416	1,263	(26,551)	(1,396)	(2,946)
חשיפה במאזן הצמדה עקב עודף התחייבויות פיננסיות על נכסים פיננסים *	1,210	632	(13,292)	(699)	(1,475)

* לא כולל חשיפה בגין השפעת השינויים בשער החליפין על התחייבויות בשל סיום יחסי עובד-מעביד, כמפורט בסעיף 3.4.

7. דיווח איכותי בדבר חשיפה לסיכוני השוק ודרכי ניהולם (המשך)

7.6 דווח בדבר ניתוח רגישות (המשך)

רגישות לשינויים במחירי הדס"ל על המלאי (דולר/גלון) - באלפי דולר:

סוג המכשיר	רווח מהשינויים		שווי הוגן	הפסד מהשינויים	
	עלייה ב-10% 2.005 $/גלון	עלייה ב-5% 1.914 $/גלון	1.823 $/גלון	ירידה ב-5% 1.732 $/גלון	ירידה ב-10% 1.641 $/גלון
מלאי דלק סילוני	1,048	524	10,484	(524)	(1,048)

רגישות לשינויים בשערי הריבית על התחייבויות החברה - באלפי דולר:

סוג המכשיר	רווח מהשינויים		שווי הוגן	הפסד מהשינויים	
	עלייה ב-10% בשער הריבית 6.93%	עלייה ב-5% בשער הריבית 6.62%	6.3%	ירידה ב-5% בשער הריבית 5.99%	ירידה ב-10% בשער הריבית 5.67%
התחייבויות לזמן ארוך בריבית קבועה	13	6	(3,003)	(7)	(14)

הערה: הואיל ומרבית הלוואותיה של החברה הינן בריבית משתנה, החברה כמעט איננה חשופה לשינוי בשווי ההוגן של התחייבויות פיננסיות, בגין שינוי בשיעור הריבית בשוק.

רגישות גידור הדס"ל לשינויים במחירי הדס"ל - במליוני דולר - לתאריך 16.03.07:

על פי עקרונות המודל, בוצעה הקבצה של מכשירי גידור הדס"ל המגיבים באופן דומה לגורמי השוק, הואיל ולא נגרם אבדן מידע מהותי, הדרוש לצורך הבנת החשיפה של החברה לסיכוני השוק, כתוצאה מההקבצה.

סוג המכשיר	רווח מהשינויים		שווי הוגן	הפסד מהשינויים	
	עלייה ב-10% 1.938 $/גלון	עלייה ב-5% 1.850 $/גלון	1.762 $/גלון	ירידה ב-5% 1.674 $/גלון	ירידה ב-10% 1.586 $/גלון
עסקאות - 3way	10.0	5.4	(2.9)	(5.9)	(11.1)

מכשיר ה-3-way option הינו שילוב של 3 אופציות בעלות פרמיה מצטברת אפסית (zero cost).

עבור החברה, המעוניינת בהגנה מפני עליית מחירי הדס"ל, מבנה המכשיר כולל רכישה של אופציית call בעלת strike=x ומכירה של

7. דיווח איכותי בדבר חשיפה לסיכוני השוק ודרכי ניהולם (המשך)

7.6 דווח בדבר ניתוח רגישות (המשך)

אופציית put בעלת x>strike ואופציית call בעלת x<strike:

האופציה	Call	Put	Call
החברה קונה/מוכרת	קונה	מוכרת	מוכרת
Strike Price	X	Y<X	Z>X

ההגנה של מכשיר זה פועלת באופן הבא:

כאשר מחיר השוק במועד הפקיעה נמוך מ- Y, מופעלת אופציית ה- Put שהחברה מכרה והיא משלמת את ההפרש בין מחיר השוק בפועל לבין Y מוכפל בכמות הדלק המגודרת בעסקה.

כאשר מחיר השוק במועד הפקיעה נמצא בין Y לבין X, אף אחד מהצדדים אינו משלם ואינו מקבל כסף.

כאשר מחיר השוק במועד הפקיעה גבוה מ- X אך נמוך מ- Z, מופעלת אופציית ה- Call שהחברה רכשה והיא מקבלת את ההפרש בין מחיר השוק בפועל לבין Y מוכפל בכמות הדלק המגודרת בעסקה.

כאשר מחיר השוק במועד הפקיעה גבוה מ-Z, מופעלות גם אופציית ה- Call (בעלת Strike X) שהחברה קנתה וגם אופציית ה- Call (בעלת Strike Z) שהחברה מכרה ולכן החברה מקבלת את ההפרש בין Z לבין X בלבד, מוכפל בכמות הדלק המגודרת בעסקה.

מבנה העסקה מאפשר לחברה ליהנות במידה מסוימת מירידה במחיר השוק, על חשבון וויתור חלקי של החברה על הגנה מפני עליית המחיר.

<u>רגישות גידור הריבית לשינויים בשערי הריבית בשוק - באלפי דולר</u>:

על פי עקרונות המודל בוצעה הקבצה של מכשירי גידור הריבית המגיבים באופן דומה לגורמי השוק (עסקאות SWAP לא מוכרות חשבונאית, עסקאות IRS מוכרות חשבונאית ועסקאות צילינדר מוכרות חשבונאית), הואיל ולא נגרם אבדן מידע מהותי, הדרוש לצורך הבנת החשיפה של החברה לסיכוני השוק, כתוצאה מההקבצה.

7. דיווח איכותי בדבר חשיפה לסיכוני השוק ודרכי ניהולם (המשך)

7.6 דווח בדבר ניתוח רגישות (המשך)

סוג המכשיר	רווח (הפסד) מהשינויים		שווי הוגן *	רווח (הפסד) מהשינויים	
	עלייה ב-10% בשער הריבית	עלייה ב-5% בשער הריבית		ירידה ב-5% בשער הריבית	ירידה ב-10% בשער הריבית
עסקאות SWAP עם KNOCK OUT - לא מוכר חשבונאית	(1,231)	(870)	2,904	(182)	(53)
עסקאות IRS - מוכר חשבונאית	1,879	1,046	5,534	(965)	(1,898)
עסקאות צילינדר - מוכר חשבונאית	1,293	470	704	(670)	(1,002)
סה"כ	1,941	646	9,142	(1,817)	(2,953)

* שווי הוגן חושב לפי ריבית ליבור בשוק ליום המאזן לפי שיעורים כדלקמן: ליבור ל-3 חודשים: 5.36%, ליבור ל-6 חודשים: 5.37% וליבור ל-12 חודשים- 5.33%, הכל לפי העניין ולפי העיסקה הרלוונטית.

8. הסבר לגבי הנושאים שאליהם מפנים רואי החשבון של החברה את תשומת הלב בחוות דעתם על הדוחות הכספיים

רואי החשבון של החברה מפנים את תשומת הלב, בחוות דעתם על הדוחות הכספיים, לאמור בבאור 17.א. לדוחות הכספיים - בדבר החשיפה של החברה לתביעות משפטיות שאושרו כיצוגיות ולאמור בבאור 17.ב. לדוחות הכספיים - בדבר הליכים משפטיים נוספים כנגד החברה.

על אף שהנושאים אליהם מפנים רואי החשבון את תשומת הלב אינם משפיעים על שינוי מהנוסח האחיד של רואי החשבון, הפניית תשומת הלב נדרשת בשל השפעתם המהותית האפשרית על החברה.

9. תגמול עובדים בכירים

לעניין הסכם תגמול מנכ"ל החברה, ראה באור 23.יז. לדוחות הכספיים. לעניין תוכניות אופציות שאישר דירקטוריון החברה, ראה באור 19.ח. לדוחות הכספיים.

10. מדיניות חלוקת דיבידנד

דירקטוריון החברה, בישיבתו מיום 28 בדצמבר 2005, החליט על אימוץ מדיניות חלוקת דיבידנד, אשר במסגרתה תשאף החברה לחלק לבעלי מניותיה, החל משנת 2006 ואילך, דיבידנד בשיעור של בין 20% ל- 40% מהרווח השנתי הנקי (לאחר מס) בשנה

10. מדיניות חלוקת דיבידנד (המשך)

שחלפה, אשר נבע מפעילותה הרגילה של החברה, למעט רווחים חד פעמיים שאינם מפעילות שוטפת ורווחי הון.

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.

11. תרומות

חברת אל על מיחסת חשיבות רבה להענקת תרומות וסיוע לנזקקים ולקהילה. היקף התרומות בשנת 2006 הסתכם בכ-95 אלפי דולר.

12. שימוש בתמורת ניירות ערך

בהתאם להתחייבות שניתנה על ידי החברה ועל ידי מדינת ישראל, כפי שבאה לידי ביטוי בתשקיף משנת 2003, כל התמורה שנתקבלה אגב הנפקת ניירות ערך על ידי החברה ועל ידי הצעת המכר של מדינת ישראל, הופקדה בקופות פיצויים מוכרות להבטחת תשלומי הפיצויים לעובדים (ראה באור 15.ב.4.ב. לדוחות הכספיים).

13. דירקטורים בעלי מיומנות חשבונאית ופיננסית

א) בהתאם לחוק החברות, התשנ"ט-1999 ולתקנות שהותקנו מכוחו בדבר דיווח על דירקטורים בעלי מיומנות חשבונאית ופיננסית, החליט דירקטוריון החברה כי המספר המזערי של דירקטורים בעלי מיומנות חשבונאית ופיננסית בחברה יעמוד על שליש ממספר הדירקטורים המכהנים בכל עת. נכון למועד אישור הדוחות הכספיים עשרה דירקטורים מכהנים בחברה ועל כן המספר המזערי של דירקטורים בעלי מיומנות חשבונאית ופיננסית הוא ארבעה דירקטורים. לדעת הדירקטוריון, בהתחשב בהיקף ומורכבות פעילות החברה, מספר זה של דירקטורים בעלי מיומנות

13. דירקטורים בעלי מיומנות חשבונאית ופיננסית (המשך)

חשבונאית ופיננסית יאפשר לדירקטוריון החברה לעמוד בחובות המוטלות עליו, ובמיוחד בהתייחס לבדיקת המצב הכספי של החברה, עריכת הדוחות הכספיים ואישורם.

ב) פירוט הדירקטורים שהם בעלי מיומנות חשבונאית ופיננסית תוך ציון העובדות שמכוחן יש לראותם כדירקטורים כאמור:

פרופ' ישראל (איזי) בורוביץ - יו"ר דירקטוריון החברה מחודש ינואר 2005. פרופסור למחשבים ומערכות מידע. משמש כיום כסגן יו"ר דירקטוריון כנפיים אחזקות בע"מ.

מר נדב פלטי - דירקטור בחברה מחודש ינואר 2005. מר פלטי הנו רו"ח בהכשרתו ומכהן כיום כיו"ר מפל תקשורת בע"מ וכמנכ"ל ונשיא דורי מדיה גרופ בע"מ.

מר אייל רוזנר - דירקטור בחברה מחודש פברואר 2005. מר רוזנר שימש כמנהל כללי של חברת BMG (Borovitz Mozes Group) Ltd, בעל ניסיון כיועץ כלכלי, בנקאי השקעות, אנליסט ומנתח חברות.

מר שמעון כצנלסון - דירקטור חיצוני בחברה מחודש דצמבר 2003 עד חודש דצמבר 2006. בחודש פברואר 2007 אושרה כהונתו לתקופת כהונה נוספת. מר כצנלסון הינו בעל תואר שני בהנדסת חשמל ותואר שני במינהל ציבורי. כיהן משך 5 שנים כסגן ומ"מ ראש עיריית אשדוד כשבאחריותו ניהול כספי העירייה ותחום ההנדסה. מאז יוני 2003, מכהן כיו"ר מפעל הפיס. בעל ניסיון רב בניהול כספים.

מר יאיר רבינוביץ - דירקטור חיצוני בחברה מחודש פברואר 2007. מר רבינוביץ הינו רואה חשבון מוסמך משנת 1970. בעל משרד בתחום המיסוי ובתחום הפיננסי ובעבר שימש כשותף-מנהל במשרד רואי חשבון גדול וכן שימש כנציב מס הכנסה ומס רכוש. כיהן בעבר כחבר הועדה המייעצת בבנק ישראל לענייני בנקאות וכחבר נשיאות לשכת רואי החשבון ושימש גם כמרצה במוסדות להשכלה גבוהה.

14. גילוי בדבר מבקר פנימי בתאגיד מדווח

להלן פרטים בדבר המבקר הפנימי של התאגיד:

1. **פרטי המבקר הפנימי**

1.1. המבקר הפנימי של החברה הינו רו"ח אלי רייך.

1.2. המבקר הפנימי החל לכהן בתפקידו ביום 15 בדצמבר 1989.

1.3. המבקר הפנימי עומד בכל דרישות ההתאמה הקבועות בסעיף 3(א) לחוק הביקורת הפנימית.

1.4 המבקר הפנימי עומד בהוראות סעיף 146(ב) לחוק החברות ובהוראות סעיף 8 לחוק הביקורת הפנימית.

1.5. המבקר מחזיק באופציות שהוענקו למנהלים בחברה במסגרת תכנית אופציות בשנת 2006. כמו כן, מחזיק המבקר הפנימי, באמצעות תאגיד עובדי החברה, במניות אשר הוענקו לכלל עובדי החברה במסגרת הפרטת החברה. מעבר לכך אין למבקר הפנימי החזקות בניירות ערך של החברה או החזקות בגוף אחר הקשור אליה.

1.6. למבקר הפנימי אין ולא היו קשרים עסקיים כלשהם עם התאגיד המבוקר, או עם גוף הקשור אליו.

1.7. המבקר הפנימי מועסק בחברה כעובד החברה במשרה מלאה.

2. **דרך המנוי של המבקר הפנימי**

המבקר הפנימי מונה ביום 15 בדצמבר 1989 על-ידי מי שכיהן באותו מועד כמפרק הזמני של החברה, על-סמך כישוריו (רואה חשבון בהכשרתו ובעל תואר ראשון בפסיכולוגיה באוניברסיטת ת"א), ועל-סמך ניסיונו בניהול תאגידים בהיקפים מהותיים.

על המבקר הוטלו חובות והוענקו סמכויות בהתאם לנוהל הביקורת הפנימית של החברה, שהוראותיו מבוססות על חוקי מדינת ישראל. במסגרת זו, הוטלה על המבקר 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.

14. גילוי בדבר מבקר פנימי בתאגיד (המשך)

4.. **תוכנית העבודה**

א. תוכנית עבודתו של המבקר הפנימי היא שנתית.

ב. תוכנית עבודתו של המבקר הפנימי נקבעת על בסיס השיקולים הבאים:

- הסיכון הגלום בנושא על פעילויות החברה ורווחיותה.
- קיום בקרות הולמות, ישימות ויעילות בתחום המבוקר.
- הצעות סמנכ"לים וראשי אגפים.
- ממצאי ביקורות קודמות וקצב יישום המלצות שהוגשו.
- השפעת הנושא על השרות לנוסע.

ג. בקביעת תוכנית העבודה, מעורבים יו"ר דירקטוריון החברה, חברי ועדת הביקורת ומנכ"ל החברה.

ד. את הצעת תוכנית העבודה מקבלים מדי שנה יו"ר הדירקטוריון, חברי ועדת הביקורת של הדירקטוריון ומנכ"ל החברה. כולם מאשרים את ההצעה בהתאם לסעיף 149 לחוק החברות.

ה. תוכנית העבודה מותירה בידי המבקר הפנימי שיקול דעת לסטות מהתוכנית.

ו. במסגרת עבודתו בודק המבקר הפנימי גם עסקאות מהותיות והליכי אישורן.

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. **היקף העסקה**

המבקר הפנימי מועסק בחברה במשרה מלאה ואליו כפופים חמישה מבקרים פנימיים במשרה מלאה.

בשנת 2006 הושקעו שעות עבודת ביקורת בחברה ובחברות

14. גילוי בדבר מבקר פנימי בתאגיד (המשך)

הבנות בארץ ובחו"ל, כמפורט להלן:

שעות עבודה בגין פעילות החברה בארץ	שעות עבודה בגין פעילות החברה בחו"ל *	שעות עבודה בגין תאגידים מוחזקים **	סה"כ
9,600	1,400	1,000	12,000

* כ-50% משעות העבודה אודות פעילות החברה בחו"ל בוצעו בישראל.

** בוצעו ביקורות בשלוש חברות בנות, מתוכן 250 שעות הושקעו בביקורת לגבי פעילות מחוץ לישראל.

7. **<u>עריכת ביקורת</u>**

המבקר הפנימי בחברה מבצע את עבודתו בהתאם לחוק החברות, התשנ"ט - 1999, בהתאם לחוק הביקורת הפנימית, התשנ"ב-1992 ועל-פי התקנים המקצועיים של לשכת המבקרים הפנימיים בישראל.

יו"ר הדירקטוריון מקיים מדי חודש דיון מקיף עם המבקר הפנימי אודות עבודתו ואודות התקנים המקצועיים אשר על-פיהם עובד המבקר.

ועדת הביקורת מקיימת ישיבות ובהן היא דנה בעבודתו של המבקר הפנימי ובתקני הביקורת.

טרם אישור הצעת תוכנית הביקורת השנתית, דן יו"ר הדירקטוריון עם המבקר הפנימי אודות התקנים אשר על-פיהם גובשה הצעת תוכנית העבודה ואחר כך דנה ועדת הביקורת בהצעת תוכנית עבודת הביקורת השנתית ובתקנים שעל-פיהם גובשה ההצעה ומאשרת אותה.

8. **<u>גישה למידע</u>**

למבקר הפנימי יש גישה חופשית, מתמדת ובלתי אמצעית לכל מסמך ומידע שברשות החברה 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.

14. גילוי בדבר מבקר פנימי בתאגיד (המשך)

9. **דין וחשבון של המבקר הפנימי**

א. דוחות המבקר הפנימי מוגשים בכתב.

ב. בשנת 2006 הפיק המבקר הפנימי שלושה עד ארבעה דוחות ביקורת מדי חודש. סה"כ הוגשו 41 דוחות במהלך השנה. דוחות הביקורת הוגשו ליו"ר הדירקטוריון, לחברי ועדת הביקורת של הדירקטוריון ולמנכ"ל החברה.

ג. בשנת 2006 התכנסה ועדת הביקורת חמש פעמים לדיון בדוחות המבקר הפנימי.

10. **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.

11. **תגמול**

סה"כ עלות השכר של המבקר הפנימי, הסתכמה בכ- 1,398,643 ש"ח. הסכום כולל התחייבויות לתשלומים שקיבלה על עצמה החברה בגין שנת הדיווח, לרבות לעניין תנאי פרישה, וכן שווי הטבה בגין אופציות שהוענקו למבקר הפנימי במסגרת תכנית אופציות בשנת 2006, כמפורט לעיל.

לדעת דירקטוריון החברה, היקף התגמול שניתן למבקר הפנימי ומרכיביו אינם פוגעים ביכולתו של המבקר הפנימי להפעיל שיקול דעת עצמאי בביצוע מטלותיו, בין השאר לאור העובדה כי עבודת הביקורת מתבצעת באמצעות מספר מבקרים פנימיים. הזכות לאופציות ומניות בחברה הוענקה למבקר הפנימי במסגרת תכנית אופציות למנהלים ובמסגרת הפרטת החברה, על פי קריטריונים אובייקטיביים, ולדעת החברה אין בכך כדי לגרוע מעצמאותו או שיקול דעתו של המבקר הפנימי.

15. גילוי בדבר שכר רואה חשבון מבקר

ביום 30 בנובמבר 2006 פורסמה על ידי רשות ניירות ערך הנחייה לפי סעיף 36א(ב) לחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 בעניין גילוי שכר רואה החשבון המבקר בגין שרותי ביקורת ושרותים הקשורים לביקורת, בגין שירותי מס ובגין שרותים נוספים.

להלן הוצאות שכר הטרחה של החברה לרואי החשבון בריטמן אלמגור בגין שנת 2006:

שכר עבור שרותי ביקורת, שרותים הקשורים לביקורת ושרותי מס: 359 אלפי דולר (361 אלפי דולר בשנת 2005) בעבור 6,952 שעות עבודה שבוצעו.

שכר עבור שרותים נוספים: 8 אלפי דולר (7 אלפי דולר בשנת 2005) בעבור 390 שעות עבודה שבוצעו.

16. גילוי בדבר מתן הסכמה לביצוע סקר עמיתים

ביום 28 ביולי 2005 פורסמה על ידי רשות ניירות ערך הנחייה לפי סעיף 36א' לחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 בעניין גילוי בדבר מתן הסכמה לביצוע סקר עמיתים שמטרתו, בהתאם להנחיה הנ"ל, להניע תהליך בקרה על עבודת משרדי רואי החשבון ובחינת קיום הנהלים הנדרשים במהלך עבודת הביקורת המבוצעת על ידם, אשר יתרום לקיומו של שוק הון מתקדם.

ביום 29 במארס 2006, אישר דירקטוריון החברה את מתן ההסכמה הדרושה לביצוע הסקר.

17. גילוי בדבר אימוץ תקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS):

בחודש יולי 2006 פרסם המוסד הישראלי לתקינה בחשבונאות את תקן חשבונאות מספר 29, "אימוץ תקני דיווח כספי בינלאומיים (International Financial Reporting Standards (IFRS" (להלן "התקן"). התקן קובע כי רשויות הכפופות לחוק ניירות ערך , התשכ"ח- 1968 ומחויבות לדווח על פי תקנותיו של חוק זה, יערכו את דוחותיהן הכספיים לפי תקני IFRS לתקופות המתחילות החל מיום 1 בינואר 2008. התקן מאפשר אימוץ מוקדם החל מהדוחות הכספיים אשר יפורסמו לאחר 31 ביולי 2006.

17. גילוי בדבר אימוץ תקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS) (המשך):

אימוץ לראשונה של תקני IFRS יעשה תוך יישום הוראות תקן IFRS 1 , "אימוץ לראשונה של תקני IFRS" לצורך המעבר. בהתאם לתקן, על החברה לכלול בבאור לדוחות הכספיים השנתיים ליום 31 בדצמבר 2007 את נתוני המאזן לאותו מועד ואת נתוני דוח רווח והפסד לשנה שמסתיימת באותו תאריך, לאחר שיושמו לגביהם כללי ההכרה , המדידה וההצגה של תקני IFRS.

החברה בוחנת את השלכות המעבר לתקני IFRS, אך אין באפשרותה, בשלב זה, לכמת את השפעת אימוץ התקנים על הדוחות הכספיים.

במסגרת הערכות החברה לקראת תהליך אימוץ הדיווח הכספי לפי תקני IFRS הקימה החברה צוות בראשות סמנכ"ל הכספים של החברה.

להלן התהליך כפי שנקבע על ידי הצוות שמונה:

•לימוד תקני ה-IFRS ומיפוי תקני ה-IFRS הרלוונטים לחברה ושנדרשת בחינה מעמיקה של השלכותיהם על הדוחות הכספיים.

•איתור וזיהוי פערים ראשוניים בין תקני חשבונאות מקובלים בישראל שמיושמים כיום על ידי החברה לבין תקני ה - IFRS ,כפי שרלוונטים לחברה.

•בחינת החלופות האפשריות על פי ה- IFRS למדיניות החשבונאית שתבחר על ידי החברה.

•בחירה וגיבוש של מדיניות חשבונאית של החברה, לרבות החברות המוחזקות שלה לפי תקני IFRS.

•בחינה איכותית של ההשפעות העקריות אשר צפויות לנבוע לחברה כתוצאה מאימוץ תקני ה- IFRS.

•בחינת ההשפעה על הדוחות הכספיים במועד המעבר (1 בינואר 2007) כתוצאה מאימוץ IFRS 1, לרבות בחינת ההקלות והאיסורים השונים שנקבעו במסגרת IFRS 1.

•בחינה כמותית של ההשלכות החשבונאיות העיקריות שצפויות לנבוע לחברה כתוצאה מאימוץ ה- IFRS על בסיס המדיניות

17. גילוי בדבר אימוץ תקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS) (המשך):

החשבונאית שנבחרה וההקלות שהוחלט על אימוצן.

• עריכת מאזן ודוח רווח והפסד ליום 31 בדצמבר 2007 בהתאם לתקני IFRS.

עד לפרסום דוחות כספיים אלה, החלה החברה בלימוד תקני ה- IFRS, איתור, זיהוי ומיפוי פערים ראשוניים בין תקני חשבונאות מקובלים בישראל לבין ה- IFRS, כפי שרלוונטים לחברה, בחינת ההקלות שיאומצו כמתאפשר לפי IFRS 1 ובחינה של מדיניות חשבונאית, לרבות ביצוע בחינה איכותית של ההשפעות אשר צפויות לנבוע לחברה כתוצאה מאימוץ מדיניות ה- IFRS.

במסגרת המעבר לדיווח בהתאם לתקני IFRS תשקול החברה, בהתאם לצורך, את שילובם של מומחים חיצוניים בתהליך.

להלן תיאור הנושאים בעלי ההשפעות העיקריות הצפויות, כפי שזוהו בשלב זה, על הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה כתוצאה מהמעבר לדיווח לפי IFRS, לרבות שינויים שעשויים להתרחש במדיניות החשבונאית של החברה כתוצאה ממעבר זה:

רכוש קבוע: בתחולה מ- 1 בינואר 2007 יחול בישראל תקן חשבונאית מספר 27 המקדים את יישום התקן הבינלאומי IAS16 עליו הוא מבוסס. לפרטים בדבר התקן והשלכותיו על החברה, ראה באור 2.כו.2 לדוחות הכספיים.

התחייבות בגין סיום יחסי עובד מעביד: בהתאם לכללי החשבונאות המקובלים בישראל, התחייבויות בגין סיום יחסי עובד-מעביד מוכרות על בסיס החבות המלאה, בהנחה שכל העובדים יסיימו עבודתם במועד המאזן בתנאים המזכים אותם בפיצויים מלאים ללא התחשבות בשיעור היוון, שיעורי עליות שכר בעתיד ועזיבות עתידיות. בהתאם ל- IAS 19 יש למדוד הטבות לאחר פרישה שהינן בגין תוכניות הטבה מוגדרות, בין היתר, בהתבסס על אומדנים אקטואריים וסכומים מהוונים.

התחייבויות תלויות והכרה בהפרשות: בהתאם ל-IFRS יש להכיר בהפרשה, כאשר יותר סביר מאשר לא ("More likely than not") כי החברה תידרש למשאבים כלכליים לסילוק המחוייבות כנקבע

17. גילוי בדבר אימוץ תקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS) (המשך):

ב- IAS 37. גובה ההפרשה ייקבע על ידי החברה על בסיס הערכתה לגבי שווי סילוק התביעה. כמו כן, ההפרשה תמדד בהתאם לערכה הנוכחי כאשר השפעת ערך הזמן היא מהותית. על-פי כללי חשבונאות מקובלים בישראל מכירה החברה בהפרשה אם צפוי (Probable) שיעשה שימוש במשאבים כלכליים לצורך סילוק המחוייבות. כמו כן, ההפרשה נמדדת בערכה המלא ולא בערכה הנוכחי.

מכשירים פיננסיים - הכרה ומדידה: תקן IAS 39 עוסק במגוון רחב של נושאים, בין השאר מדידה ועיתוי ההכרה של נכסים והתחיבויות פיננסיות. הוגדרו תנאים חדשים מחמירים, הנדרשים לצורך הכרה חשבונאית במכשירים פיננסיים המיועדים לגידור.

כל מכשירי הגידור השונים יוצגו במאזן עפ"י שווים ההוגן, השינויים בשווי ההוגן ירשמו לרווח והפסד (במכשירים ספקולטיביים שאינם עומדים בתנאים הנדרשים לצורך הכרתם כמכשירי גידור), או להון העצמי (במכשירים שנועדו לגידור תזרים מזומנים חזוי, והעומדים בתנאים הנדרשים למכשירי גידור).

כמו כן, עוסק התקן בטיפול בנגזרים לרבות נגזרים משובצים ובטיפול בפרעון מוקדם ומימון מחדש (לרבות שינוי תנאים של הלוואות).

החברה השלימה את היעוד והתיעוד הנדרשים עד למועד המעבר (1.1.07) על מנת לאפשר שמכשירי הגידור שלה יוכרו חשבונאית מאותו מועד ואילך, אם החברה תהיה מעוניינת בכך.

החברה בוחנת בשלב זה את ההשפעה שתהיה ל- IAS 39 על דוחותיה הכספיים שייערכו לפי תקני ה - IFRS.

מכשירים פיננסיים גילוי והצגה: החברה הנפיקה אופציות (סדרה 1) אשר תוספת המימוש שלהן הינה שקלית, צמודת מדד. עפ"י תקן IAS 32 בעת המעבר לראשונה לתקינה הבינלאומית, ידרש להציג התחייבות בגין אופציות אלו כנגד העודפים עפ"י שווי השוק הכולל שלהן לאותו יום ולכל יום חתך עד למועד פקיעת האופציות או המרתן (יוני 2007), ידרש לעדכן את ההתחייבות עפ"י שווי השוק כנגד רווח והפסד.

18. אירועים לאחר תאריך המאזן

לעניין אירועים לאחר תאריך המאזן, ראה באור 25 לדוחות הכספיים.

הדירקטוריון מודה להנהלת החברה ועובדיה על עבודתם המסורה ועל מאמציהם להתפתחות החברה ולקידום עסקיה.

פרופסור ישראל (איזי) בורוביץ	**חיים רומנו**
יו"ר הדירקטוריון	**מנכ"ל**

21 במארס 2007

גילוי מינימלי הנדרש בהערכות שווי וביחס אליהן וכללים בדבר צירופן לדיווחים על פי הנחיית רשות ניירות ערך בהתאם לסעיף 36א' לחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968

הערכת השווי הכולל של צי מטוסים 400 -747

א. מבוא

תקן חשבונאות מספר 15 בדבר ירידת ערך נכסים אושר על ידי הוועדה המקצועית של המוסד הישראלי לתקינה בחשבונאות. התקן מבוסס על תקן חשבונאות בינלאומי מספר 36 הקובע כללים לגבי הטיפול החשבונאי, ההצגה והגילוי הנדרשים במקרה של ירידת ערך נכסים.

מטרת התקן לקבוע נהלים שעל התאגיד ליישם על מנת להבטיח שהנכסים שלו לא יוצגו בסכומים הגבוהים מסכומים ברי השבה. נכס מוצג בדוחות הכספיים בסכום הגבוה מסכום בר ההשבה שלו, כאשר ערכו בספרים עולה על הסכום שיתקבל מהשימוש בנכס או ממימושו. במקרה זה חלה ירידה בערך הנכס ותקן 15 דורש מהתאגיד להכיר בהפסד מירידת ערך.

המסמך שלהלן מציג את עיקרי הערכת השווי שביצעה הנהלת אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ (להלן "אל-על" או "החברה") על מנת לקבוע האם יש להכיר בירידת ערך נכסי צי המטוסים 400-747 (להלן "צי מטוסים") על פי כללי תקן 15, בהתאם להנחיות הרשות לניירות ערך.

המסמך נערך בהתאם להנחיה של רשות ניירות ערך לפי סעיף 36א' לחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 - בדבר גילוי מינימלי הנדרש בהערכות שווי וביחס אליהן וכללים בדבר צירופן לדיווחים על פי חוק ניירות ערך, התשכ"ח -1968.

ב. פירוט וזיהוי קבוצת הנכסים

קבוצת הנכסים לגביה בוצעה הבדיקה כוללת את צי מטוסי 400- 747 הכולל 4 מטוסים בבעלות החברה.

ג. תאריך התוקף של חוות הדעת

מארס 2007. הערכת השווי מתבססת על נתונים כספיים לשנת 2006 ועל תחזיות כספיות לשנים הבאות.

ד. מעריך השווי

הערכת השווי בוצעה על ידי הנהלת אל על.

ה. הנסיבות בגינן בוצעה הערכת השווי על פי תקן 15

שוויו בספרים של צי המטוסים הינו גבוה משוויו בשוק כפי שמופיע במחירונים אותן מפרסמת חברת AVAC (The Aircraft Value Analysis Company). יצוין כי השימוש בשווי השוק של המטוסים על בסיס מחירוני חברת AVAC הינו נפוץ ומקובל בקרב חברות התעופה בעולם וגם על תאגידים בנקאיים מממנים ומשמש גם את אל על בהתקשרויות שונות עם בנקים.

תקן 15 קובע, כאמור כי יש לבצע הפרשה לירידת ערך כאשר שווי הנכס בספרים עולה על סכום בר ההשבה שלו (Recoverable amount). סכום בר השבה מחושב כגבוה מבין מחיר המכירה נטו (Net Selling Price) או שווי השימוש (Value in use).

מחיר מכירה נטו הינו הסכום אותו ניתן לקבל ממכירת הנכס בעסקה בתום לב בין קונה מרצון ומוכר מרצון. שווי השימוש של הנכס הינו הערך הנוכחי של אומדן תזרימי המזומנים העתידים הצפויים לנבוע משימוש מתמשך בנכס וממימושו בתום תקופת השימוש. החברה רואה בשווי השוק של הנכסים כפי שמתפרסמים על ידי חברת AVAC כמייצגים את מחיר המכירה נטו של הנכסים. נכון למועד הערכת שווי זו, החברה בחנה את שווי השימוש של אותם מטוסים אשר בשימושה ובבעלותה של החברה שיתרת העלות המופחתת שלהם בדוחות הכספיים של החברה ליום 31 בדצמבר 2006 עולה על מחיר המכירה שלהם.

נכון למועד הערכת שווי זו, מחיר המכירה של המטוסים, כמפורט בסעיף ב' לעיל, מסתכם לסך של כ-262 מליון $ בהשוואה ליתרת העלות המופחתת בספרים של אותם מטוסים ליום 31 בדצמבר 2006 אשר מסתכמת לסך של כ-275 מליון $.

ו. שיטת הערכה

הערכת השווי בוצעה על בסיס שיטת היוון תזרימי מזומנים. על פי גישה זו הוונו אומדני תזרימי המזומנים הצפויים לחברה משימוש בצי המטוסים . להלן עיקרי ההנחות אשר שימשו בתחשיב השווי:

- אורך חיים שימושיים (Useful Life): 9 שנות פעילות (ומימוש המטוסים במחיר מכירה נטו בתום תקופה של 9 שנים).
- תזרים המזומנים הצפוי מפעילות: ההנהלה חישבה ומצאה כי התזרים מפעילות צי המטוסים בשנת 2006 הסתכם בכ-59 מליון $. תזרים זה חושב על בסיס ההכנסות מצי המטוסים בניכוי עמלות והוצאות משתנות שניתן לשייכן לצי המטוסים הנ"ל ובניכוי הוצאות תזרימיות קבועות כגון הוצאות ביטחון ותחזוקה אשר ניתן להקצותן באופן יחסי לעלות הפעלת המטוסים הנ"ל.
- ערך גרט בתום תקופת אורך החיים השימושיים (לאמור בתום 9 שנים): חושב בהתבסס על תחזיות חברות AVAC ומסתכם בכ-83 מליון $ (ערכים לא מהוונים).
- שיעורי צמיחה: מטעמי שמרנות לא נלקחה בחשבון צמיחה עתידית ריאלית בפעילות החברה מצי המטוסים הנ"ל (התוצאות בפועל בשנת 2006 נלקחו בחשבון בתחזית זו ל- 9 השנים הבאות).
- שיעור היוון (ניכיון): הונח שיעור היוון של כ-8%. להערכת הנהלת החברה, שיעור היוון זה משקף באופן נאות את מרכיב מחיר ההון לחברה.
- שיעור התפוסה (Load Factor) בשנים הבאות במטוסים אלו הונח כשיעור קבוע כמו בשנת 2006.
- שיעור המס האפקטיבי הצפוי לחברה בתקופה של 9 השנים הבאות הוא אפס.
- החברה מניחה כי בתקופה של 9 השנים הבאות המטוסים הנ"ל ישמשו כמטוסי נוסעים.
- החברה לא הניחה צורך בביצוע השקעות בלתי צפויות באותם מטוסים על מנת לאפשר המשך שימוש בהם.

ז. השווי שנקבע על פי שיטת היוון תזרימי מזומנים

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	סה"כ
במיליוני דולר										
סה"כ תזרים מהוון	57	52	48	45	42	38	36	33	30	381
סה"כ שווי ערך גרט מהוון (בתום 9 השנים)										42

סה"כ שווי צי הנכסים הנ"ל על בסיס גישת היוון תזרימי מזומנים: 423 מליון $.

להלן ניתוח רגישות לשווי המטוסים הנ"ל עבור שינוי של מחיר ההיוון, שינוי מחיר הדלק הסילוני ועבור שינוי של תרומת המזומנים אשר מהווים לדעת החברה גורמי מפתח העלולים לשנות את התחזיות של שווי השימוש.

שיעור היוון / תרומה שנתית	6.0%	6.5%	7.0%	7.5%	8.0%	8.5%	9.0%	9.5%
באלפי דולר								
30,000	259,358	253,302	247,464	241,834	236,404	231,164	226,107	221,224
40,000	329,386	321,992	314,858	307,972	301,323	294,902	288,699	282,705
45,000	364,400	356,338	348,555	341,041	333,783	326,771	319,995	313,445
50,000	399,413	390,683	382,252	374,110	366,243	358,640	351,291	344,185
58,743	460,639	450,739	441,175	431,934	**423,002**	414,367	406,016	397,937
60,000	469,441	459,373	449,646	440,248	431,163	422,379	413,883	405,665
65,000	504,455	493,718	483,344	473,316	463,622	454,248	445,180	436,405

ניתוחי רגישות מחיר דלק, ניצול הנכס על פני 9 שנים

מחיר דלק (סנט לגאלון)	תרומה שנתית	NPV	שווי מופחת	הפרש NPV מול שווי מופחת
במיליוני דולר				
165	60	434	275	159
174	60	428	275	154
183	59	**423**	275	148
192	58	418	275	143
201	57	412	275	138

ח. סיכום

הטבלה שלהלן מציגה את סיכום תחשיב הערכת השווי נכון למארס 2007:

תחשיב סכום בר השבה

מחיר המכירה נטו (Net Selling Price)	שווי השימוש (Value in use) לחברת אל על	סכום בר השבה - הגבוה מבין השניים לחברת אל על
במיליוני דולר		
262	**423**	**423**

האם יש לבצע ירידת ערך בספרים?

יתרת העלות של המטוסים ליום 31 בדצמבר 2006	סכום בר השבה של אותם מטוסים לחברת אל על, נכון ל-31 בדצמבר 2006	האם יש לבצע ירידת ערך בספרים?
במיליוני דולר		
275	**423**	**לא**

הערכת שווי זו, נכונה למועד עריכתה ומתבססת על נתונים כספיים של שנת 2006 ועל אומדני הכנסות והוצאות צפויות ל- 9 שנים הבאות. שינוי בהנחות הצפויות המפורטות לעיל עלול לשנות את הערכת השווי ובעקבותיה החברה עלולה להידרש לבצע הפחתה בשל ירידת ערך.

דוח תקופתי לשנת 2006

פרק ג'

דוחות כספיים

לשנת 2006

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

דוחות כספיים

ליום 31 בדצמבר 2006

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

דוחות כספיים

ליום 31 בדצמבר 2006

ת ו כ ן

	דף
דוח רואי החשבון המבקרים	ג 1
מאזנים	ג 2 – ג 3
דוחות רווח והפסד	ג 4
דוחות על השינויים בהון העצמי	ג 5
דוחות על תזרימי המזומנים	ג 6 – ג 7
באורים לדוחות הכספיים	ג 8 – ג 77
נספח א' - רשימת חברות מוחזקות עיקריות	ג 78
נספח ב' - דוחות כספיים בשקלים חדשים	ג 79 – ג 156

בריטמן אלמגור
מרכז עזריאלי 1
תל אביב 67021
ת.ד. 16593, תל אביב 61164

טל: 5555 608 (3) 972+
פקס: 4022 609 (3) 972+
info@deloitte.co.il
www.deloitte.com

דוח רואי החשבון המבקרים לבעלי המניות

ש ל

<u>אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל</u>

ביקרנו את המאזנים המצורפים של אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל (להלן - "החברה") לימים 31 בדצמבר 2006 ו-2005 ואת המאזנים המאוחדים לאותם תאריכים, את דוחות הרווח וההפסד, הדוחות על השינויים בהון העצמי והדוחות על תזרימי המזומנים – של החברה ומאוחד- לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2006. 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- 0.9% וכ- 0.8%, מכלל הנכסים המאוחדים לימים 31 בדצמבר 2006 ו- 2005, בהתאמה, והכנסותיהן הכלולות באיחוד מהוות כ- 0.4% מכלל ההכנסות המאוחדות בכל אחת משלוש השנים בתקופה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2006, בהתאמה. הדוחות הכספיים של אותן חברות בוקרו על ידי רואי חשבון אחרים וחוות דעתנו, ככל שהיא מתייחסת לסכומים שנכללו בגין אותן חברות, מבוססת על דוחות רואי החשבון האחרים.

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקני ביקורת מקובלים, לרבות תקנים שנקבעו בתקנות רואי חשבון (דרך פעולתו של רואה חשבון), התשל"ג - 1973. על פי תקנים אלה נדרש מאיתנו לתכנן את הביקורת ולבצעה במטרה להשיג מידה סבירה של ביטחון שאין בדוחות הכספיים הצגה מוטעית מהותית. ביקורת כוללת בדיקה מידגמית 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 דוחות של רואי חשבון אחרים כאמור לעיל, הדוחות הכספיים הנ"ל משקפים באופן נאות בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי - של החברה ובמאוחד - לימים 31 בדצמבר 2006 ו- 2005, את תוצאות הפעולות, השינויים בהון העצמי ותזרימי המזומנים - של החברה ובמאוחד - לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2006. כמו כן, לדעתנו הדוחות הכספיים הנ"ל ערוכים בהתאם לתקנות ניירות ערך (עריכת דוחות כספיים שנתיים), התשנ"ג - 1993.

כמוסבר בבאור 2.ב., הדוחות הכספיים הנ"ל מוצגים בדולרים של ארה"ב, בהתאם לתקני חשבונאות של המוסד הישראלי לתקינה בחשבונאות.

מבלי לסייג את חוות דעתנו הנ"ל, אנו מפנים את תשומת הלב לאמור בבאור 17.א.לדוחות הכספיים - בדבר החשיפה של החברה לתביעות משפטיות שאושרו כייצוגיות, לאמור בבאור 17.ב. לדוחות הכספיים – בדבר הליכים משפטיים נוספים כנגד החברה, ולאמור בבאור 25.א. לדוחות הכספיים, בדבר תביעות שהוגשו כנגד החברה לאחר תאריך המאזן.

בריטמן אלמגור
רואי חשבון

תל-אביב, 21 במארס 2007

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

מ א ז נ י ם

		מ א ו ח ד		ה ח ב ר ה	
		ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
		2006	2005	2006	2005
	באור	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
רכוש שוטף					
מזומנים ושווי מזומנים		146,158	93,929	139,408	86,615
השקעות לזמן קצר	3	4,682	112,834	4,000	111,740
לקוחות	4	131,027	126,700 (*)	127,483	124,305 (*)
חייבים ויתרות חובה	5	47,342	45,830 (*)	49,394	46,409 (*)
מיסים נדחים	22.ד	30,645	46,698	30,171	46,173
מלאי	6	17,190	22,445	16,464	21,833
		377,044	448,436	366,920	437,075
השקעות					
פקדונות בבנקים לזמן ארוך	7א	1,836	1,779	1,836	1,779
השקעה בחברה אחרת	7ב	1,829	1,878	1,829	1,878
חברות מוחזקות	8	2,280	2,189	11,275	11,870
		5,945	5,846	14,940	15,527
רכוש קבוע	9	1,148,389	1,163,765	1,146,216	1,161,500
רכוש אחר	10	3,455	4,671	3,455	4,671
		1,534,833	1,622,718	1,531,531	1,618,773

(*) סווג מחדש.

פרופ' ישראל (איזי) בורוביץ'	**חיים רומנו**	**ניסים מלכי**
יו"ר הדירקטוריון	**מנכ"ל**	**סמנכ"ל כספים**

21 במארס, 2007
תאריך אישור הדוחות הכספיים

		מאוחד		החברה	
		ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
		2006	2005	2006	2005
	באור	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
התחייבויות שוטפות					
אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות	11	105,100	75,713	105,100	75,713
ספקים ונותני שרותים	12	143,473	155,046	143,924	155,647
זכאים ויתרות זכות	13	339,287	324,546	335,578	320,039
		587,860	555,305	584,602	551,399
התחייבויות לזמן ארוך					
הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים	14	566,104	627,363	566,104	627,363
התחייבויות בשל סיום יחסי עובד מעביד, נטו	15	119,575	120,526	119,816	120,837
מיסים נדחים	22.ד	30,268	46,300	30,171	46,173
התחייבויות אחרות לזמן ארוך	16	730	2,215	542	1,992
		716,677	796,404	716,633	796,365
סך כל ההתחייבויות		1,304,537	1,351,709	1,301,235	1,347,764
התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים	17, 18				
הון עצמי					
הון מניות	19	131,536	131,318	131,536	131,318
פרמיה על מניות		904	826	904	826
קרן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר		299,894	299,119	299,894	299,119
קרן הון מתכנית אופציות לעובדים		2,582	-	2,582	-
יתרת הפסד		(204,620)	(160,254)	(204,620)	(160,254)
		230,296	271,009	230,296	271,009
		1,534,833	1,622,718	1,531,531	1,618,773

הבאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

		מאוחד			החברה		
		לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	באור	2006	2005	2004	2006	2005	2004
		אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הכנסות מהפעלה	21.א.	1,665,446	1,619,469	1,386,180	1,654,373	1,608,447	1,375,351
הוצאות הפעלה	21.ב.	1,402,652	1,243,198	1,071,027	1,397,494	1,238,864	1,067,190
רווח גולמי		262,794	376,271	315,153	256,879	369,583	308,161
הוצאות מכירה	21.ד.	187,805	198,591	175,517	187,371	197,945	174,496
הוצאות הנהלה וכלליות	21.ה.	91,952	88,758	81,779	86,335	83,349	76,339
		279,757	287,349	257,296	273,706	281,294	250,835
רווח (הפסד) מהפעלה, לפני הוצאות מימון, נטו		(16,963)	88,922	57,857	(16,827)	88,289	57,326
הוצאות מימון, נטו	21.ו.	29,492	20,606	17,469	29,732	20,727	17,536
רווח (הפסד) מהפעלה, לאחר הוצאות מימון, נטו		(46,455)	68,316	40,388	(46,559)	67,562	39,790
הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו	21.ז.	1,806	(4,519)	(8,685)	1,824	(4,628)	(8,710)
רווח (הפסד) לפני מיסים על ההכנסה		(44,649)	63,797	31,703	(44,735)	62,934	31,080
מיסים על ההכנסה	22	134	304	88	-	-	-
רווח (הפסד) לאחר מיסים על ההכנסה		(44,783)	63,493	31,615	(44,735)	62,934	31,080
חלק ברווחי חברות כלולות, נטו	21.ח.	417	633	1,484	369	1,192	2,019
רווח נקי (הפסד) לשנה		(44,366)	64,126	33,099	(44,366)	64,126	33,099
רווח (הפסד) בסיסי למניה (1 ש"ח ע.נ.) בדולר	2.כא.	(0.11)	0.16 (*)	0.08 (*)			
כמות המניות אשר שימשו בחישוב (באלפים) – בסיסי -		400,680	399,633	395,757			
רווח (הפסד) מדולל (1 ש"ח ע.נ.) למניה בדולר	2.כא.	(0.11)	0.13	0.07			
כמות המניות אשר שימשו בחישוב (באלפים) – מדולל -		400,680	495,721	495,721			

(*) תואם למפרע – ראה באור 2.כא.

הבאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

דוחות על השינויים בהון העצמי

	הון מניות	פרמיה על מניות	קרן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר	קרן הון מתכנית אופציות לעובדים	הפרשים מתרגום דוחות כספיים של חברות מוחזקות	יתרת הפסד	סך הכל
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
יתרה ליום 1 בינואר 2004	130,385	691	234,932	-	2,058	(257,479)	110,587
הפרשים מתרגום דוחות כספיים של חברות מוחזקות	-	-	-	-	174	-	174
הקטנת השתתפות ממשלת ישראל בהוצאות הנפקה		(181)	-		-	-	(181)
תקבולים על חשבון חוב של ממשלת ישראל [3]	-	-	38,396	-	-	-	38,396
מימוש כתבי אופציה למניות	555	189	-	-	-	-	744
רווח נקי לשנה	-	-	-	-	-	33,099	33,099
יתרה ליום 31 בדצמבר 2004	130,940	699	273,328	-	2,232	(224,380)	182,819
הפרשים מתרגום דוחות כספיים של חברות מוחזקות	-	-	-	-	(104)	-	(104)
מימוש השקעה בחברה מוחזקת	-	-	-	-	(2,128)	-	(2,128)
תקבולים על חשבון חוב של ממשלת ישראל [3]	-	-	25,791	-	-	-	25,791
מימוש כתבי אופציה למניות	378	127	-	-	-	-	505
רווח נקי לשנה	-	-	-	-	-	64,126	64,126
יתרה ליום 31 בדצמבר 2005	131,318	826	299,119	-	-	(160,254)	271,009
תקבולים על חשבון חוב של ממשלת ישראל [3]	-	-	775	-	-	-	775
מימוש כתבי אופציה למניות[2]	218	78	-	-	-	-	296
שווי הטבה של תכנית אופציות לעובדים[1]	-	-	-	2,582	-	-	2,582
הפסד לשנה	-	-	-	-	-	(44,366)	(44,366)
יתרה ליום 31 בדצמבר 2006	131,536	904	299,894	2,582	-	(204,620)	230,296

(1) ראה באור 19.ח.
(2) ראה באור 19.ג.
(3) ראה באור 15.ב.4.

הבאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

	מאוחד			החברה		
	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2006	2005	2004	2006	2005	2004
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת						
רווח נקי (הפסד) לשנה	(44,366)	64,126	33,099	(44,366)	64,126	33,099
התאמות הדרושות כדי להציג את תזרימי המזומנים מפעילות שוטפת - נספח א'	117,802	119,493	143,204	117,715	118,055	142,596
מזומנים, נטו, שנבעו מפעילות שוטפת (*)	73,436	183,619	176,303	73,349	182,181	175,695
תזרימי מזומנים לפעילות השקעה						
השקעה ברכוש אחר	(1,188)	(1,485)	(1,743)	(1,188)	(1,485)	(1,743)
רכישת רכוש קבוע (כולל תשלומים על חשבון מטוסים)	(104,194)	(82,822)	(48,638)	(103,759)	(82,427)	(48,170)
תמורה ממימוש רכוש קבוע	6,965	954	557	6,955	883	555
ירידה (עליה) בפקדונות לזמן קצר, נטו	107,912	(26,428)	(79,727)	107,500	(26,000)	(80,500)
השקעה בפקדונות נותני שרותים	(82)	(121)	(41)	(82)	(121)	(41)
פרעון פקדונות נותני שרותים	73	130	82	73	130	82
מימוש פיקדונות לזמן ארוך	560	678	790	560	678	790
השקעות בפיקדונות לזמן ארוך	(226)	(368)	(245)	(226)	(368)	(245)
תמורה ממימוש השקעות בחברות מוחזקות	-	13,656	-	-	13,656	-
קיטון (גידול) בהשקעות ובהלוואות לחברות מוחזקות, נטו	326	151	446	964	227	(229)
מזומנים, נטו, שנבעו מפעילות, (ששימשו לפעילות) השקעה	10,146	(95,655)	(128,519)	10,797	(94,827)	(129,501)
תזרימי מזומנים לפעילות מימון						
תמורה ממימוש כתבי אופציות למניות	296	505	744	296	505	744
קבלת הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים	40,000	14,169	-	40,000	14,169	-
פרעון הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים	(67,745)	(77,160)	(76,219)	(67,745)	(77,160)	(76,219)
קבלת הלוואות אחרות לזמן ארוך	1,014	-	6,258	1,014	-	6,258
פרעון הלוואות אחרות לזמן ארוך	(2,248)	(2,017)	(191)	(2,248)	(2,010)	(164)
תשלום בגין הוצאות גיוס הלוואות	(1,080)	-	-	(1,080)	-	-
עליה (ירידה) באשראי לזמן קצר, נטו	(1,590)	5,821	56	(1,590)	5,821	56
מזומנים, ששימשו לפעילות מימון, נטו	(31,353)	(58,682)	(69,352)	(31,353)	(58,675)	(69,325)
עלייה (ירידה), במזומנים ושווי מזומנים	52,229	29,282	(21,568)	52,793	28,679	(23,131)
יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת השנה	93,929	64,647	86,215	86,615	57,936	81,067
יתרת מזומנים ושווי מזומנים לסוף השנה	146,158	93,929	64,647	139,408	86,615	57,936
(*) המזומנים נטו, שנבעו מפעילות שוטפת ללא הפקדת תמורת ההנפקה ביעודה לפיצויים, לכיסוי התחייבויות עבר (ראה באור 15.ב.4.ב), הינם:	73,732	184,154	177,015	73,645	182,716	176,407

הבאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

דוחות על תזרימי המזומנים

נספח א' - התאמות הדרושות כדי להציג את תזרימי המזומנים מפעילות שוטפת

	מאוחד			החברה		
	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2006	2005	2004	2006	2005	2004
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:						
פחת והפחתות (כולל גריעות אביזרים, רכיבים שיצאו משימוש ותצרוכת ציוד מתכלה)	117,943	108,269	111,108	117,443	107,684	110,534
התאמת ערך פקדונות לזמן ארוך	(151)	108	(5)	(151)	108	(5)
חלק ברווחי חברות כלולות, בניכוי דיבידנד שנתקבל, נטו (**)	(417)	(273)	(562)	(369)	(832)	(1,097)
מיסים נדחים	21	(77)	(574)	-	-	-
ירידה בהתחייבויות בשל סיום יחסי עובד-מעביד, נטו	(1,259)	(10,298)	(4,326)	(1,329)	(10,250)	(4,249)
רווחי הון ממימוש רכוש קבוע, נטו	(6,212)	(590)	(247)	(6,229)	(585)	(245)
רווח הון ממימוש השקעות בחברות מוחזקות	-	(8,297)	-	-	(8,297)	-
התאמת ערך פקדונות נותני שירותים	58	(51)	(68)	58	(51)	(68)
גידול בקרן הון מתכנית אופציות לעובדים	2,582	-	-	2,582	-	-
שינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות:						
עליה בלקוחות	(4,327)	(15,521)(*)	(19,789)	(3,178)	(16,067)(*)	(20,688)
ירידה (עליה) בחייבים ויתרות חובה	93	(13,233)(*)	(1,780)	(1,380)	(12,827)(*)	(1,937)
ירידה (עליה) במלאי	5,255	(12,970)	5,585	5,369	(12,941)	5,672
(ירידה) עליה בספקים ונותני שירותים	(11,573)	18,920	26,149	(11,723)	18,248	27,438
ירידה בזכאים אחרים ויתרות זכות	15,824	53,566	27,777	16,622	53,865	27,241
קיטון בהתחייבויות אחרות לזמן ארוך	(35)	(60)	(64)	-	-	-
	117,802	119,493	143,204	117,715	118,055	142,596
(*) סווג מחדש.						
(**) דיבידנד שנתקבל	-	360	922	-	360	922

נספח ב'- עסקאות שלא במזומן

	מאוחד			החברה		
	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2006	2005	2004	2006	2005	2004
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הפקדת ממשלת ישראל ביעודה לפיצויים של העובדים (ראה באור 15.ב.4.ב)	775	25,791	38,396	775	25,791	38,396
החזרים לקבל מממשלת ישראל בגין הוצאות הנפקה	-	-	(181)	-	-	(181)

הבאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 1 - כללי

א. פעילות

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל (להלן - "החברה") התאגדה ביום 15 בנובמבר 1948 כחברה ציבורית. החברה הינה המובילה הנקוב הישראלי במרבית הקוים לישראל וממנה, למעט מספר קוים בהם ניתן מעמד מוביל נקוב למובילים ישראליים אחרים (ראה באור 10.ג.). כמו כן, ניתן למוביל ישראלי נוסף, רשיון כמוביל מטען.
עיקר פעולתה של החברה בהובלת נוסעים ומטען, כולל כבודה ודואר, בטיסות סדירות וטיסות שכר בין ישראל למדינות חוץ. ההובלה של נוסעים בטיסות שכר מבוצעת על ידי סאן דור נתיבי אוויר בינלאומיים בע"מ (להלן: "סאן דור") שהינה בבעלותה המלאה של החברה.

החברה עוסקת גם בהחכרת ציוד טיסה, במתן שרותי שינוע ותחזוקה בנמל האם שלה, במכירת מוצרים פטורים ממכס, ובאמצעות חברות מוחזקות - בפעילויות נלוות כשהעיקריות שבהן הן ייצור ואספקת מזון למטוסים וניהול מספר סוכנויות נסיעה בארץ ובחו"ל.

הדוחות הכספיים של החברה, ערוכים בהתאם לתקנות ניירות ערך (עריכת דוחות כספיים שנתיים) התשנ"ג, 1993.

ב. הפרטת החברה

1. החל מיום 6 ביוני 2004, החברה מוגדרת כ-"חברה מעורבת" בהתאם לחוק החברות הממשלתיות, התשל"ה- 1975, המגדיר "חברה מעורבת" כחברה שאינה חברה ממשלתית, אשר מחצית או פחות מכוח ההצבעה באסיפותיה הכלליות, או הזכות למנות מחצית או פחות ממספר הדירקטורים שלה, הם בידי המדינה.
נכון ליום 31 בדצמבר 2006, המדינה מחזיקה ב- 20.97% מזכויות הבעלות וההצבעה בחברה, וזאת בנוסף לזכויות הנובעות ממניית המדינה המיוחדת שבידה.

2. ביום 2 ביוני 2004, חברת כנפיים אחזקות בע"מ (להלן: "כנפיים") הפכה להיות בעלת עניין בחברה לאחר שמימשה אופציות להמרה במניות החברה, אותן החזיקה.
בחודש ינואר 2005 מינה דירקטוריון החברה את פרופ' ישראל (איזי) בורוביץ ליו"ר דירקטוריון החברה, ואת גב' תמר מוזס בורוביץ לסגן יו"ר הדירקטוריון. כמו כן, מונו דירקטורים חדשים לחברה, אשר החליפו את כל הדירקטורים הקודמים (למעט דח"צים) שכהונתם הופסקה באותו מועד. לפיכך, החל מאותו מועד, הפכה כנפיים להיות בעלת השליטה בחברה.

נכון ליום 31 בדצמבר 2006, מחזיקה כנפיים ב- 39.49% מזכויות הבעלות וההצבעה בחברה.

3. ביום 23 בפברואר 2005, תאגיד שהוקם ע"י עובדי החברה בשם "אחזקות בנאמנות של עובדי אל על בע"מ" (להלן: "תאגיד העובדים") רכש מידי ממשלת ישראל סך של 32,527,216 מניות רגילות, וזאת בהתאם לכתב ההתחייבות שנתנה המדינה לנציגות העובדים. בכך הפך תאגיד העובדים לבעל עניין בחברה. נכון ליום 31 בדצמבר 2006, מחזיק תאגיד העובדים בכ-8.12% מהון המניות המונפק והנפרע של החברה.

4. ביום 5 באוגוסט 2004, התקבלה בחברה החלטתו של הממונה על הגבלים העסקיים (להלן: "הממונה") בעניין מיזוג בין כנפיים והחברה. בהתאם להחלטה תהיה כנפיים רשאית להגדיל את אחזקותיה במניות החברה לשיעור העולה על 25%, בכפוף לתנאים שנקבעו בהחלטה. בין היתר נקבע בהחלטה זו כי, בהיותה בעלת מניות בחברה תפעל כנפיים על מנת להביא כל הסדר בין החברה למוביל אוירי ישראלי אחר לאישורו של הממונה, וכן כי בהיותה בעלת מניות בחברה תעשה כנפיים את כל הנדרש להביא לסגירת או העברת פעילות טיסות השכר של החברה או של כל חברת בת שלה, ובכלל זה כל פעילות הקשורה בפעילות השכר של סאן דור, לצד שלישי בלתי תלוי, בכל מקום בו החברה מפעילה טיסות סדירות, למעט במקומות בהם מפעיל מוביל ישראלי אחר אף הוא טיסות סדירות.

ביום 5 בינואר 2005, הגישה החברה ערר ובקשה לצו ביניים לבית הדין להגבלים עסקיים על התנאים שקבע הממונה במסגרת החלטתו.

ביום 14 במארס 2005 החברה והממונה קיבלו את הצעת בית הדין להגבלים עסקיים לסיום בהסכמה של הליך הערר כנגד התנאים שקבע הממונה במסגרת החלטתו. בהתאם להסכמה, התנאי הקובע כי על כנפיים בהיותה בעלת מניות בחברה לעשות כל הנדרש להביא לסגירת או העברת פעילות טיסות השכר של החברה בקווים בהם החברה מפעילה טיסות סדירות, לא יכנס לתוקפו לפני תום שנתיים מיום 14 במארס 2005. התנאי הקובע כי על כנפיים בהיותה בעלת מניות בחברה להביא כל הסדר בין החברה למוביל אוירי ישראלי אחר לאישורו של הממונה , לא יכנס לתוקפו לפני תום שנה מיום 14 במארס 2005.

באור 1 - כללי (המשך)

ב. הפרטת החברה (המשך)

4. (המשך)

הממונה יוכל תוך 120 יום לפני תום התקופה הנ"ל, להטיל מחדש את התנאים או אחד מהם על כנפיים, אם לדעתו יהיה לכך בסיס באותו מועד. קודם להטלת התנאים יעניק הממונה לחברה זכות שימוע. הגישה החברה ערר על התנאים, יושעו התנאים לתקופה של שישה חודשים, ובמהלך תקופה זו יחליט בית הדין על תוקפם. הסכמת הצדדים קיבלה תוקף של פסק דין.

ביום 29 בדצמבר 2005 הודיע הממונה לחברה כי היא שוקלת להטיל על כנפיים את התנאי הקובע כי כנפיים בהיותה בעלת מניות בחברה תפעל על מנת להביא כל הסדר בין החברה לבין מוביל אווירי ישראלי אחר לאישור הממונה. בנוסף, דרש הממונה מהחברה נתונים אודות הסכמים, הסדרים או הבנות בין החברה לבין ארקיע ובין החברה לבין ישראייר, ואודות משאים ומתנים שהתנהלו בין החברות.

ביום 14 במארס 2006, בעקבות פניית הממונה ולבקשתה, החליטה החברה להסכים לדחייה בת שנה בפרק הזמן שנקצב לממונה בהסדר הפשרה להטלת התנאי האמור (דהיינו- שנתיים במקום שנה). יתר התנאים שנקבעו בהסדר הפשרה בנוגע לאופן הטלת התנאי, כמפורט לעיל, יעמדו בעינם במועד הנדחה.

ביום 28 בינואר 2007, בעקבות פניית הממונה, החליטה החברה להסכים לדחייה בת שנה נוספת בפרק הזמן שנקצב לממונה להטלת התנאי האמור (דהיינו שלוש שנים במקום שנתיים).

באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית

א. הגדרות בדוחות כספיים אלה

(1) "**חברה מאוחדת**" - חברה בשליטה של מעל 50%, אשר דוחותיה הכספיים מאוחדים באופן מלא, במישרין או בעקיפין, עם דוחות החברה.

(2) "**חברה כלולה**" - חברה, למעט חברה מאוחדת, שיש לחברה בה השפעה מהותית, והשקעת החברה בה כלולה בדוחות הכספיים של החברה על בסיס השווי המאזני.

(3) "**חברות מוחזקות**" - חברות מאוחדות וחברות כלולות.

(4) "**הקבוצה**" - החברה והחברות המוחזקות שלה.

(5) "**חברה אחרת**" - חברה אשר ההשקעה של החברה בה, אינה מקנה לחברה השפעה מהותית על המדיניות הכספית והתפעולית של החברה האחרת.

(6) "**צדדים קשורים**" - כמשמעותם בגילוי דעת 29 של לשכת רואי חשבון בישראל.

(7) "**בעלי עניין**" - כהגדרתם בתקנות ניירות ערך (עריכת דוחות כספיים שנתיים) התשנ"ג - 1993.

(8) "**דולר**" - דולר של ארה"ב.

(9) "**בעלי שליטה**" - כמשמעותם בתקנות ניירות ערך (הצגת פעולות בין התאגיד לבין בעל שליטה בו, בדוחות הכספיים), התשנ"ו-1996.

(10) "**בעלת שליטה לשעבר**" - נכון לתאריך דוחות כספיים אלו - מדינת ישראל.

(11) "**מועד הסמוך לאשור הדוחות הכספיים**" - יום 11 במארס 2007, אלא אם כן צויין אחרת.

באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

ב. דוחות כספיים בדולרים

1. כללי

הדוחות הכספיים מוצגים על בסיס המוסכמה של העלות ההיסטורית בדולרים. חברות הקבוצה הפועלות בישראל מנהלות את חשבונותיהן באופן שוטף בשקלים נומינליים וכן בדולרים. נציגויות החברה בחו"ל וחברות מוחזקות עיקריות בחו"ל מנהלות את חשבונותיהן במטבע חוץ (בעיקר בדולרים). פעילות הקבוצה נעשית, ברובה הגדול, במטבע חוץ, בעיקר בדולר. הכנסות הקבוצה מתקבלות ברובן במטבע חוץ או בהצמדה אליו והנכסים הקבועים העיקריים נרכשו ברובם בדולר. בהתאם לכך, הדולר הוא המטבע של הסביבה הכלכלית שבה פועלת הקבוצה ("מטבע הפעילות"). בהתאם לכך מהווה הדולר את מטבע המדידה והדיווח בדוחות כספיים אלה.

המונח "**עלות**" בדוחות כספיים אלה משמעותו עלות בדולרים, אלא אם צוין אחרת.

בנספח ב' לדוחות הכספיים ניתן תרגום של הדוחות הכספיים לשקלים, וזאת בהתאם לתקנה 4 לתקנות ניירות ערך (עריכת דוחות כספיים שנתיים) התשנ"ג, 1993.

2. המאזן

יתרות במטבעות אחרים תורגמו לדולרים כדלהלן:
פריטים לא כספיים תורגמו על פי שער החליפין של הדולר ("השער"), בעת רכישתם (או היווצרותם).
פריטים כספיים (פריטים המשקפים ערך עדכני או ערכי מימוש) תורגמו לפי השער בתאריך הדוחות הכספיים.
אין הערכים של נכסים לא כספיים מייצגים, בהכרח, שווי מימוש או ערך כלכלי ריאלי ואין ליחס לסכומים בדולרים משמעות כאילו הם מיצגים סכומים לקבל או לשלם בדולרים או שניתן להמירם בדולרים.

3. דוח רווח והפסד

הכנסות ממכירות והוצאות, למעט הוצאות מימון והוצאות הנובעות מפריטים לא כספיים, תורגמו על פי השער במועד התהוותן.
הוצאות הנובעות מפריטים לא כספיים ומרכיבי הרווח וההפסד המתייחסים להפרשות הכלולות במאזן, תורגמו במקביל לתרגום הפריט המאזני המתייחס.
הפרשי השער המתייחסים לנכסים ולהתחייבויות כספיים, נזקפו בדוח הרווח וההפסד לסעיף מימון, למעט אלה המתייחסים להתחייבויות בשל סיום יחסי עובד-מעביד שנזקפו להוצאות שכר.

4. תרגום דוחות כספיים של חברות מוחזקות

הדוחות הכספיים של חלק מהנציגויות בחו"ל ושל חלק מהחברות המוחזקות שפעילותן אינה אוטונומית הערוכים במטבע מקומי, תורגמו בהתאם למתואר בסעיפים ב.2 ו- ב.3 לעיל. הפרשים הנובעים מתרגום הדוחות הכספיים כאמור, נכללו, אפוא, בסעיף המימון בדוח הרווח וההפסד.

באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

ג. דוחות כספיים מאוחדים

הדוחות הכספיים המאוחדים כוללים את הדוחות הכספיים של החברה ושל כל החברות שבשליטתה (בשעור של מעל ל- 50%). יתרות ועסקאות הדדיות מהותיות בין החברות שאוחדו בוטלו בדוחות הכספיים המאוחדים.

בנספח א' לדוחות הכספיים מפורטת רשימת החברות המוחזקות הפעילות.

ד. מזומנים ושווי מזומנים

מזומנים ושווי מזומנים כוללים פקדונות בבנקים הניתנים למשיכה מיידית וכן פקדונות לזמן קצוב אשר אין מגבלה בשימוש בהם, ואשר מועד פרעונם, במועד ההשקעה בהם, אינו עולה על שלושה חודשים.

ה. הפרשה לחובות מסופקים

ההפרשה מחושבת בגין חובות ספציפיים אשר לדעת ההנהלה גבייתם מוטלת בספק. חובות מסופקים אשר נראה כי אין סיכוי לגבותם, נמחקים, על פי החלטת ההנהלה.

ו. מלאי

המלאי נכלל לפי עלות או שוק, כנמוך שבהם. העלות נקבעה לפי שיטת ממוצע משוקלל נע.

לעניין תקן חדש בחשבונאות מס' 26-מלאי, ראה באור 2.כו.3.

ז. השקעה בחברה אחרת

השקעה בחברה אחרת נכללה לפי העלות אשר להערכת ההנהלה אינה עולה על ערכה ההוגן.
לענין כניסתו לתוקף של תקן בחשבונאות חדש - מס' 26 - מלאי, ראה באור 2.כו.3.

ח. השקעות בחברות מוחזקות

ההשקעות בחברות מוחזקות נכללו על בסיס השווי המאזני.

ט. רכוש קבוע

הרכוש הקבוע נכלל לפי העלות בנכוי פחת שנצבר.

עלות האביזרים והחלפים נקבעה לפי שיטת ממוצע משוקלל נע.
עלות הרכוש (בעיקר רכישת מטוסים) כוללת עלויות קליטה והוצאות מימון בגין הלוואות ספציפיות ששימשו למימון רכישת הנכסים בתקופה שעד להפעלתם. הוצאות אחזקת אביזרי תעופה שונים נזקפות לדוח הרווח וההפסד עם התהוותן.

הפחת מחושב בשעורים שנתיים שווים מהעלות, בניכוי ערך שייר חזוי של מטוסים ומנועים חלופיים, בהתאם לתקופת השימוש הכלכלית המשוערת.

אביזרים וחלפים המיוחסים לצי ספציפי, מופחתים על פי יתרת אורך החיים הממוצעת של אותו צי. אביזרים וחלפים שאינם מיוחסים לצי מסוים, מופחתים בשיעור שנתי קבוע.

אביזרים וחלפים ללא תנועה, או בתנועה איטית, נכללים בערכים מופחתים, על פי הערכת ההנהלה.

לעניין שיעורי הפחת השנתיים - ראה באור 9.

לעניין יישום תקן 15 ראה באור 2.כד.

לעניין פרסום תקן חשבונאות מספר 27 – רכוש קבוע, ראה להלן באור 2.כו.2.

באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

י. רכוש אחר

עד ליום 31 בדצמבר 2005 הוצגו הוצאות נדחות בגין גיוס הלוואות בסעיף הרכוש האחר לפי עלותן בניכוי הפחתה מצטברת. הוצאות כאמור שיוחסו לגיוס הלוואות הופחתו על פני תקופת החזרי ההלוואות באופן יחסי ליתרה הבלתי מסולקת שלהן.
החל מיום 1 בינואר 2006, עם כניסתו לתוקף של תקן חשבונאות מספר 22 "מכשירים פיננסיים: גילוי והצגה", עלות גיוס ההלוואות מקוזזת מיתרת ההתחייבות בגין הלוואות אלו.

זכויות שימוש בציוד בטחוני, נכללות לפי עלותן לחברה, ומופחתות בהתאם לתקופת השימוש הכלכלית המשוערת.

יא. התחייבויות בגין תוכניות למועדוני נוסעים

ההפרשה חושבה, בגין נוסעים שעמדו במכסות צבירה מינימליות, על פי אומדן העלות האפקטיבית לחברה כתוצאה מניצול ההטבות המוקנות על פי התכניות האמורות. העלות האפקטיבית מבוססת על אומדן משקלן היחסי הצפוי, לדעת ההנהלה, של ההוצאות השוליות שהחברה עשויה לשאת בהן ושל אובדן הכנסות אלטרנטיביות הנובעות מדחיית נוסע משלם, במימוש ההטבות כאמור.

יב. התחיבויות בשל סיום יחסי עובד מעביד, נטו

התחיבויות בשל סיום יחסי עובד מעביד כוללות את כל ההתחייבויות על פי דין, הסכם, נוהג וציפיות ההנהלה.

כספים מממשלת ישראל לכיסוי גרעון בקופת הפיצויים, נכללים בדוחות הכספיים על בסיס מזומן, בעת הפקדתם בקופת הפיצויים על ידי ממשלת ישראל - ראה באור 15.ב.4.ב.

יג. בסיס ההכרה בהכנסות וייחוס עמלות לסוכנים

הכנסות ממכירות כרטיסי טיסה, נכללות כהכנסות מראש במסגרת ההתחייבויות השוטפות, עד למועד מתן השירות או עד לתום שנתיים ממועד מכירתם, המוקדם שבהם.

הכנסות מהטסת נוסעים כוללות גם הכנסות בהן מתן השרות בוצע 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 מסוג Code Share Agreements. במקרים אלו, כאשר מתן השרות מבוצע ע"י חברות התעופה האחרות, בעוד שהמכירה בוצעה על ידי החברה, ההכנסות מוצגות בנטו.

ההכנסות מהטסת מטענים נזקפות כהכנסות בדוח רווח והפסד עם מתן השרות.

עמלות לסוכנים המיוחסות להכנסות שטרם הוכרו, נכללות בדוחות הכספיים בסעיף "חייבים ויתרות חובה - הוצאות מראש", והן תזקפנה כהוצאות מכירה בדוח הרווח וההפסד, במקביל להכרה בהכנסות.

יד. הוצאות אחזקה ושיפוץ מנועים

הוצאות אחזקה ושיפוץ מנועים נזקפות לדוח רווח והפסד בעת ביצוע עבודת התחזוקה או השיפוץ של המנועים בפועל.
במקרים בהם החברה התקשרה בהסכמים בעלי אופי ביטוחי, רושמת החברה הוצאות על פי המוגדר בהסכמי הביטוח, ועלות השיפוצים הינה על חשבון המבטח.

לעניין פרסום תקן חשבונאות מספר 27 – רכוש קבוע, ראה להלן באור 2.כו.

טו. הוצאות לאבטחת שירותי החברה

השתתפות החברה בהוצאות הממשלה לאבטחת שרותי החברה, נזקפת לדוח הרווח וההפסד עם התהוותן.

טז. עסקאות פיננסיות לגידור מחירי הדלק הסילוני

התוצאות מעסקאות פיננסיות לגידור מחירי הדלק סילוני (דס"ל) המיועדות להבטחת מחיר הדס"ל כנגד שינויים במחירו העולמי (עסקאות חיסוי - Hedge), נזקפות להוצאות הפעלה בדוח רווח וההפסד במקביל לרישום התוצאות מעסקאות רכישת הדס"ל.

באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

יז. עסקאות פיננסיות לגידור שעורי הריבית ושערי החליפין

חלק מהמכשירים הפיננסיים בהם משתמשת החברה להחלפת מרכיב הריבית המשתנה במרכיב ריבית קבועה, מיועדים להגנה (Hedging) אך אינם מוכרים חשבונאית. מכשירים פיננסיים אלו מוצגים בדוחות הכספיים על פי שווים ההוגן במסגרת חייבים ויתרות חובה. שינויים בשווי ההוגן נזקפים לסעיף המימון בדוח רווח והפסד בכל תקופה.

שווים ההוגן של המכשירים הפיננסיים הנגזרים הנ"ל, נקבע בהתאם למחירי השוק.

חלק אחר מהמכשירים הפיננסיים בהם משתמשת החברה להחלפת מרכיב הריבית המשתנה במרכיב ריבית קבועה, הינם מוכרים חשבונאית כעסקאות הגנה (Hedging). התוצאות של מכשירים פיננסיים אלו, נזקפות להוצאות המימון בדוח רווח והפסד, במקביל לרישום הוצאות המימון של ההלוואות אליהן מתייחסים אותם מכשירים פיננסיים.

המכשירים הפיננסיים בהם משתמשת החברה להגנה מפני שנויים בשערי חליפין, מיועדים להגנה, אך אינם מוכרים חשבונאית. מכשירים פיננסיים אלו מוצגים בדוחות הכספיים על פי שווים ההוגן, הנקבע בהתבסס על נתונים המתקבלים מהתאגידים הבנקאיים איתם התקשרה החברה בהסכמים לעסקאות אלו.

יח. מיסים נדחים

החברה וחברות מאוחדות מבצעות יחוס מיסים בגין הפרשים זמניים בין ערכם של נכסים והתחייבויות בדוחות הכספיים לבין בסיס המס שלהם ובגין הפסדים לצרכי מס, שמימושם צפוי. המיסים הנדחים מחושבים לפי שיעורי המס הצפויים בעת מימושם, כפי שהם ידועים במועד המאזן (בין 29% ל- 25%).

יט. שימוש באומדנים בעריכת הדוחות הכספיים

הכנת דוחות כספיים בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים דורשת מן ההנהלה לערוך אומדנים ולהניח הנחות המשפיעים על סכומי הרכוש וההתחייבויות המוצגים בדוחות הכספיים, על הגילוי בדבר נכסים מותנים והתחייבויות תלויות לתאריך הדוחות הכספיים ועל סכומי ההכנסות וההוצאות לתקופות המדווחות. אף שהאומדנים וההערכות נעשים לפי מיטב שיקול הדעת, התוצאות בפועל עשויות להיות שונות מאומדנים אלה.

כ. יתרות צמודות

יתרות במטבע חוץ או הצמודות לו נכללות בדוחות הכספיים על בסיס שערי החליפין היציגים לתאריך המאזן.
להלן נתוני מדד המחירים לצרכן בישראל ושערי החליפין של מטבעות חוץ ביחס לדולר ארה"ב:

	ליום 31 בדצמבר		
	2006	2005	2004
מדד המחירים לצרכן - בנקודות	184.9	185.1	180.7
שער הדולר - בשקל חדש	4.225	4.603	4.308
שער הדולר - באירו אירופאי	0.759	0.845	0.733
שער הדולר - בלירה שטרלינג	0.510	0.580	0.519

שעור השינוי ב- %:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2006	2005	2004
מדד המחירים לצרכן	(0.1%)	2.4%	1.2%
שער הדולר - מול השקל החדש	(8.2%)	6.8%	(1.6%)
שער הדולר - מול האירו האירופאי	(10.2%)	15.3%	(7.3%)
שער הדולר - מול הלירה שטרלינג	(12.1%)	11.7%	(7.1%)

באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

כא. רווח (הפסד) למניה

עד ליום 31 בדצמבר 2005 יישמה החברה את גילוי דעת מספר 55 של לשכת רואי חשבון בישראל בדבר רווח למניה. החל מיום 1 בינואר 2006, החברה מיישמת את תקן חשבונאות מספר 21 של המוסד הישראלי לתקינה בחשבונאות, "רווח למניה" (להלן - "התקן" או "התקן החדש") אשר נכנס לתוקף באותו מועד בד בבד עם ביטולו של גילוי דעת מספר 55 הנ"ל.

בהתאם לתקן החדש החברה מחשבת את סכומי הרווח הבסיסי למניה על ידי חלוקת רווח או הפסד, המיוחס לבעלי מניות הרגילות של החברה (המונה), בממוצע משוקלל של מספר המניות הרגילות הקיימות במחזור (המכנה) במהלך תקופת הדיווח. לצורך חישוב הרווח המדולל למניה החברה מתאמת את הרווח או ההפסד, המיוחס לבעלי המניות הרגילות, ואת הממוצע המשוקלל של מספר המניות הקיימות במחזור, בגין ההשפעות של כל המניות הרגילות הפוטנציאליות המדללות.

כאמור לעיל, התקן החדש חל על דוחות כספיים המתייחסים לתקופות דיווח המתחילות ביום 1 בינואר 2006 ולאחר מכן. בהתאם להוראות התקן יש לתאם למפרע נתוני ההשוואה של הרווח למניה המתייחסים לתקופות קודמות על מנת לשקף בחישובם את הוראות התקן.

בהתאם להוראות המעבר שבתקן, החברה הציגה מחדש את נתוני ההשוואה של הרווח למניה המתייחסים לשנים קודמות. כתוצאה מכך, גדל הרווח הבסיסי למניה של החברה בסך של 0.03 דולר ובסך של 0.01 דולר לשנת 2005 ו-2004, בהתאמה.

כב. תשלום מבוסס מניות

החל מיום 1 בינואר 2006 מיישמת החברה את תקן חשבונאות מספר 24, "תשלום מבוסס מניות" (להלן- התקן). בהתאם להוראות התקן מכירה החברה בדוחות הכספיים בעסקאות תשלום מבוסס מניות, כולל עסקאות עם עובדים או צדדים אחרים המסולקים במכשירים הוניים של החברה או במזומן.

בעסקאות תשלום מבוסס מניות המסולקות במזומן, החברה מודדת את הסחורות או השירותים שנרכשו ואת ההתחייבות שהתהוותה לפי השווי ההוגן של ההתחייבות. עד לסילוק ההתחייבות, החברה מודדת מחדש את השווי ההוגן של ההתחייבות בכל מועד דיווח ובמועד הסילוק, כאשר שינויים כלשהם בשווי ההוגן מוכרים ברווח או בהפסד לתקופה.

בעסקאות תשלום מבוסס מניות עם עובדים (כולל אחרים המספקים שירותים דומים), החברה מודדת במועד ההענקה (grant date) את השווי ההוגן של המכשירים ההוניים המוענקים. אם המכשירים ההוניים המוענקים אינם מבשילים (vested) עד אשר אותם עובדים משלימים תקופת שירות מוגדרת, החברה מכירה בשירות בדוחות הכספיים על פני תקופת ההבשלה.

כג. עסקאות בין החברה לבין בעלת שליטה לשעבר

בהתאם לתקנות ניירות ערך (הצגת פעולות בין התאגיד לבין בעל שליטה בו בדוחות הכספיים), התשנ"ו, 1996, מחילה של התחייבות החברה לממשלת ישראל שבוצעה בשנת 2003, נזקפה לקרן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר.

כמו כן, תקבולים מממשלת ישראל לכיסוי גירעון בקופת הפיצויים, נזקפים בעת הפקדתם בקופת הפיצויים, לקרן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר.

כד. ירידת ערך נכסים

ביום 27 בפברואר 2003 פרסם המוסד הישראלי לתקינה בחשבונאות את תקן חשבונאות מספר 15, בדבר ירידת ערך נכסים. תקן 15 מסדיר לראשונה בישראל את הטיפול החשבונאי והצגה בירידת ערך נכסים וקובע נהלים שעל תאגיד ליישם כדי להבטיח שנכסיו לא יוצגו בסכום העולה על סכום בר-ההשבה שלהם. סכום בר-השבה של נכס הינו הסכום הגבוה מבין מחיר המכירה נטו של נכס לבין הערך הנוכחי של אומדן תזרימי המזומנים העתידיים הצפויים לנבוע משימוש מהנכס וממימושו. כמו כן, קובע התקן את כללי ההצגה והגילוי לגבי נכסים שחלה ירידה בערכם. תקן זה חל על דוחות כספיים לתקופות המתחילות ב- 1 בינואר 2003, או לאחר מכן.

הנהלת החברה סבורה כי יש לבחון את הסכומים ברי-ההשבה של המטוסים ביחס לעלותם המופחתת לאחר ביצוע הקבצה של ציי המטוסים, וכי אין זה נכון לבחון את סכום בר ההשבה של כל מטוס בנפרד ביחס לעלותו המופחתת.

לאחר שהחברה ערכה הקבצה של ציי המטוסים כאמור, נמצא כי לגבי כל קבוצת מטוסים, סכום בר ההשבה עולה על עלותה המופחתת של אותה קבוצת מטוסים לאותו מועד. בהתאם לכך, בדוחות כספיים אלה, לא נערכה כל הפרשה לירידת ערך נכסים של המטוסים.

באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

כה. שינוי אומדן

בשנת 2004 הושלמה קבלתן של ערבויות המדינה להבטחת ההתחייבויות של החברה למבטחים מוסד לביטוח סוציאלי של העובדים בע"מ, בשל פרישתם המוקדמת של עובדים מהחברה, עבורם בוצעה הפרשה בספרים (ראה באור 13.ב.15). בהתאם לכך, ולאור שיעור הריבית ארוכת הטווח הצפוי, החברה ביצעה בשנת 2004 שינוי באומדן שיעור הריבית להיוון של ההתחייבות בשל פרישה מוקדמת של העובדים, מ-2% ל-3.8% (שיעור תשואה חסר סיכון של אג"ח ממשלתי).

לדעת הנהלת החברה, שיעור ההיוון החדש משקף באופן נכון יותר את עלות המימון בתקופות הבאות, בשל התחייבויות החברה בגין הפרישה המוקדמת של העובדים.

בדוח רווח והפסד לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2004, נכללה הכנסה בסך 3,170 אלפי דולר במסגרת ההכנסות האחרות, בגין העלאת שיעור הריבית להיוון כאמור, כנגד הקטנה מקבילה בהתחייבויות בשל סיום יחסי עובד מעביד נטו.

ההשפעה על הרווח למניה הבסיסי לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2004 היתה הגדלת הרווח בסך של כ-0.008 דולר למניה.

כו. השפעת תקני חשבונאות חדשים בתקופה שלפני יישומם

1. תקן חשבונאות מספר 29 - אימוץ תקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS)

בחודש יולי 2006, פרסם המוסד הישראלי לתקינה בחשבונאות את תקן חשבונאות מספר 29, "אימוץ תקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS)" (להלן - "התקן").

התקן קובע כי הדוחות הכספיים של ישויות הכפופות לחוק ניירות ערך ומחויבות לדווח על פי תקנותיו של חוק זה, למעט תאגידי חוץ כהגדרתם בחוק ניירות ערך, יערכו החל מתקופות הדיווח המתחילות ביום 1 בינואר 2008 בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים ה- IFRS והבהרות להם, המתפרסמים על ידי ה- IASB (The International Accounting Standards Board).

ישות שתיישם את תקני ה-IFRS החל מיום 1 בינואר 2008 ותבחר לדווח על נתוני השוואה לשנת 2007 בלבד בהתאם לתקני ה-IFRS, תידרש להכין מאזן פתיחה ליום 1 בינואר 2007 לפי תקני ה-IFRS (להלן - "מאזן הפתיחה").

המעבר לדיווח בהתאם לתקני IFRS יבוצע בהתאם להוראות תקן IFRS 1, אימוץ לראשונה של תקני IFRS. תקן IFRS 1 קובע כללים כיצד על ישות לבצע את המעבר מדיווח כספי על בסיס כללי חשבונאות מקומיים קודמים לדיווח כספי על בסיס התקינה החשבונאית הבינלאומית. תקן IFRS 1 גובר על כל הוראות המעבר שנקבעו בתקני IFRS אחרים (לרבות הוראות מעבר שנקבעו בתקני חשבונאות מקומיים קודמים) וקובע כי יש לאמץ את כל תקני הדיווח הכספי הבינלאומיים למפרע במאזן הפתיחה. יחד עם זאת IFRS 1 מעניק הקלות בנושאים מסוימים בדרך של אי החלה חובת יישום למפרע לגביהם. בנוסף, נקבעו ב-IFRS 1 מספר חריגים לעניין יישום למפרע של היבטים מסוימים של תקני IFRS אחרים.

הנהלת החברה בוחנת את השפעות המעבר לתקני IFRS אך אין באפשרותה, בשלב זה, להעריך את מכלול ההשפעות הצפויות על הדוחות הכספיים שינבעו מאימוץ תקני הדיווח הכספי הבינלאומיים.

2. תקן חשבונאות מספר 27 - רכוש קבוע

בחודש ספטמבר 2006, פרסם המוסד הישראלי לתקינה בחשבונאות את תקן חשבונאות מספר 27, "רכוש קבוע" (להלן – "התקן"), הקובע את הטיפול החשבונאי ברכוש קבוע לרבות ההכרה בנכסים, קביעת ערכם בספרים והוצאות פחת והפסדים מירידת ערך שיוכרו בקשר אליהם. כמו כן, התקן קובע את הגילוי הנדרש בדוחות הכספיים אודות רכוש קבוע של הישות. התקן קובע, בין היתר, כלהלן:

פריט רכוש קבוע יימדד במועד ההכרה הראשוני לפי העלות הכוללת, בנוסף למחיר רכישת הנכס, את כל העלויות שניתן לייחס במישרין להבאת אותו פריט למיקום ולמצב הדרושים לכך שהוא יוכל לפעול באופן שהתכוונה ההנהלה. כמו כן, העלות כוללת את האומדן הראשוני של העלויות לפירוק ופינוי של הפריט ושיקום האתר בו מוקם הפריט אשר בגינם מתהווה לישות מחויבות כאשר הפריט נרכש או כתוצאה משימוש בו במשך תקופה מסוימת שלא לצורך ייצור מלאי במהלך אותה תקופה.

באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

כו. השפעת תקני חשבונאות חדשים בתקופה שלפני יישומם (המשך)

2. תקן חשבונאות מספר 27 - רכוש קבוע (המשך)

התקן קובע כי ברכישת רכוש קבוע תמורת נכס לא כספי או נכסים לא כספיים או תמורת שילוב של נכסים כספיים ונכסים לא כספיים, העלות תימדד בשווי הוגן, אלא אם (א) לעסקת ההחלפה אין מהות מסחרית או (ב) לא ניתן למדוד באופן מהימן את השווי ההוגן של הנכס שהתקבל ושל הנכס שנמסר. אם הנכס שנרכש לא נמדד בשווי הוגן, עלותו תימדד בערך בספרים של הנכס שנמסר.

לאחר ההכרה הראשונית, התקן מאפשר לישות לבחור ליישם במדיניותה החשבונאית מדידה של הרכוש הקבוע בשיטת העלות או בשיטת ההערכה מחדש ובלבד שמדיניות זו תיושם לגבי כל פריטי הרכוש הקבוע מאותה קבוצה.

בשיטת העלות, פריט רכוש קבוע יוצג בעלותו בניכוי פחת שנצבר, ובניכוי הפסדים מירידת ערך שנצברו.

בשיטת ההערכה מחדש, פריט רכוש קבוע, שניתן למדוד את שוויו ההוגן באופן מהימן, יוצג בסכום משוערך, שהוא שוויו ההוגן במועד ההערכה מחדש, בניכוי פחת שנצבר לאחר מכן, ובניכוי הפסדים מירידת ערך שנצברו. הערכות מחדש יבוצעו באופן סדיר מספיק, על מנת לוודא שהערך בספרים אינו שונה באופן מהותי מהערך שהיה נקבע לפי שווי הוגן בתאריך המאזן. אם פריט רכוש קבוע מוערך מחדש, יש להעריך מחדש את כל הקבוצה של הרכוש הקבוע, שאליה משתייך הנכס. אם הערך בספרים של נכס עולה כתוצאה מהערכה מחדש, העלייה נזקפת ישירות להון העצמי, תחת הכותרת של קרן הערכה מחדש. עם זאת, העלייה תוכר ברווח והפסד עד לסכום שבו היא מבטלת ירידה כתוצאה מהערכה מחדש של אותו נכס שהוכרה קודם לכן ברווח או בהפסד. אם הערך בספרים של נכס יורד כתוצאה מהערכה מחדש, הירידה תוכר ברווח והפסד. עם זאת, הירידה תיזקף ישירות להון העצמי, תחת הכותרת של קרן הערכה מחדש, עד לסכום שבו קיימת יתרת זכות כלשהי בקרן הערכה מחדש בגין אותו נכס.

יש להפחית בנפרד כל חלק של רכוש קבוע, בעל אורך חיים כלכלי שונה, עם עלותו משמעותית ביחס לסך העלות של הפריט.

עלות שיפוץ כללי ("אוברול") של מנוע מטוס, תיזקף כנכס במאזן, ותופחת על פני תקופת ההנאה הכלכלית משיפוץ זה. המדיניות החשבונאית הנהוגה כיום הינה רישום עלות השיפוץ כהוצאה בעת ביצוע השיפוץ.

אורך החיים השימושי החזוי של נכס וערך השייר שנקבע לנכס, ייסקרו לפחות כל סוף שנת כספים, ואם חל שינוי משמעותי בדפוס החזוי של צריכת ההטבות הכלכליות העתידיות שגלומות בנכס, יש לשנות את אורך החיים השימושי ו/או את ערך השייר על מנת לשקף את השינויים הנ"ל. שינוי כזה יטופל כשינוי באומדן חשבונאי.

בהתאם להוראות התקן, תקן זה יחול על דוחות כספיים המתייחסים לתקופות המתחילות ב- 1 בינואר 2007 ולאחר מכן, ויישום בדרך של ישום למפרע, למעט ישות הבוחרת ביום 1 בינואר 2007 בשיטת הערכה מחדש כמדיניות חשבונאית שלה לגבי קבוצה של רכוש קבוע, ההפרש שבין הערך בספרים המשוערך של הנכס באותו מועד לבין עלותו, יהווה את קרן ההערכה מחדש באותו מועד.

בשלהי חודש ינואר 2007 פרסם המוסד הישראלי לתקינה בחשבונאות הצעה לתקן חשבונאות מספר 28, תיקון הוראות המעבר בתקן חשבונאות מספר 27, רכוש קבוע (להלן – "הצעת תקן 28").
לצורך המעבר ליישום תקן 27, הצעת התקן מאפשרת לישות המתכוונת לאמץ אחת או יותר מההקלות שנקבעו בתקן דיווח כספי בינלאומי מספר 1 לעניין רכוש קבוע, בדוחות הכספיים לתקופות המתחילות ביום 1 בינואר 2008, ליישמם ביום 1 בינואר 2007.
על פי הקלות אלו רשאית הישות להציג פריטי רכוש קבוע במועד המעבר לפי שווים ההוגן כתחליף לעלותם ("עלות נחשבת").
כמו כן, נקבע שישות הבוחרת בשווי הוגן כעלות נחשבת, לא תציג מחדש מידע השוואתי אלא תיתן גילוי לעובדה זו ולשווי ההוגן ליום 1 בינואר 2007 של כל פריט שטופל כאמור.

החברה בוחנת את תקן 27 לרבות הבחירה בין שיטת העלות לשיטת הערכה מחדש, וכמו כן גם את הצעת תקן 28 למדידת חלק מפריטי הרכוש הקבוע שלה לפי שווי הוגן כעלות נחשבת. בשלב זה, אין ביכולתה של החברה לאמוד את השפעת יישום התקן והצעת תקן 28 על מצבה הכספי ותוצאות פעולותיה.

באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

כו. השפעת תקני חשבונאות חדשים בתקופה שלפני יישומם (המשך)

3. תקן חשבונאות מספר 26 – מלאי

בחודש אוגוסט 2006, פרסם המוסד הישראלי לתקינה בחשבונאות את תקן חשבונאות מספר 26, "מלאי" (להלן – "התקן"), הקובע את הטיפול החשבונאי במלאי.
התקן חל על כל סוגי המלאי למעט מלאי בניינים למכירה שבתחולת תקן חשבונאות מספר 2, הקמת בניינים למכירה, מלאי עבודה בתהליך הנובע מחוזי ביצוע שבתחולת תקן חשבונאות מספר 4, עבודות על פי חוזה ביצוע, מכשירים פיננסיים וכן על נכסים ביולוגיים הקשורים לפעילות חקלאית ולייצור חקלאי בעת אסיף.

התקן קובע, בין היתר, כי מלאי יימדד לפי הנמוך מבין עלותו לבין שווי המימוש נטו שלו. עלות המלאי תקבע על פי שיטת נכנס-ראשון, יוצא-ראשון (FIFO) או באמצעות ממוצע משוקלל של העלות, תוך שימוש עקבי באותה נוסחת עלות לגבי כל מלאי בעל אופי ושימוש דומים. במקרים מסוימים, התקן דורש לקבוע את עלות המלאי על ידי זיהוי ספציפי של העלויות שלו. עלות המלאי כוללת את כל עלויות הרכישה, עלויות הייצור ועלויות אחרות שהתהוו בהבאת המלאי למיקומו ומצבו הנוכחיים.
במקרים בהם נרכש מלאי בתנאי אשראי, כאשר ההסדר כולל מרכיב מימון, המלאי יוצג לפי העלות התואמת את עלות הרכישה במזומן ומרכיב המימון יוכר כהוצאת מימון לאורך תקופת האשראי.
הסכום של ירידת ערך כלשהי של מלאי לשווי מימוש נטו שלו וכל ההפסדים בגין מלאי מוכרים ברווח והפסד בתקופה בה התרחשו. סכום הביטול של ירידת ערך כלשהי של מלאי, הנובע מעלייה בשווי מימוש נטו, מוכר ברווח והפסד בתקופה בה הביטול מתרחש.

בהתאם להוראות התקן, תקן זה יחול על דוחות כספיים המתייחסים לתקופות המתחילות ב- 1 בינואר 2007 ולאחר מכן, ויישום בדרך של ישום למפרע. להערכת הנהלת החברה, התקן לא ישפיע על המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של החברה.

4. תקן חשבונאות מספר 23 – הטיפול החשבונאי בעסקאות בין ישות לבין בעל שליטה בה

בחודש דצמבר 2006, פרסם המוסד לתקינה בחשבונאות את תקן חשבונאות מספר 23, הטיפול החשבונאי בעסקאות בין ישות לבין בעל השליטה בה (להלן – "התקן"). התקן מחייב אתה ישויות שחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 חל עליהן.

התקן קובע את הטיפול החשבונאי בעסקאות בין ישות לבין בעל השליטה בה שכרוכות בהן העברת נכס, נטילת התחייבות, שיפוי וויתור, וכן הלוואות. התקן אינו חל על עסקה של צירוף עסקים תחת אותה שליטה.

התקן קובע כי בסיס ההערכה בעסקאות בין ישות לבין בעל השליטה בה הוא השווי ההוגן; פעולות בעלות אופי של השקעת בעלים או חלוקה לבעלים מקומן בהון העצמי ואין לכוללן בתוצאות הפעילות של הגוף הנשלט; ההפרשים בין התמורה שנקבעה בעסקאות בין ישות לבין בעל השליטה בה לבין השווי ההוגן של אותן עסקאות, ייזקפו להון העצמי. מסים שוטפים ומסים נדחים המתייחסים לפריטים שנזקפו להון העצמי בגין עסקאות עם בעלי שליטה, ייזקפו אף הם ישירות להון העצמי.

התקן חל על עסקאות בין ישות לבין בעל השליטה בה שיבוצעו לאחר 1 בינואר 2007 וכן על הלוואה שניתנה או שהתקבלה מבעל השליטה לפני מועד תחילת התקן, החל ממועד התקן.

להערכת הנהלת החברה, התקן לא ישפיע באופן מהותי על המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של החברה.

באור 3 - השקעות לזמן קצר

א. ההרכב:

	מאוחד		החברה	
	ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
	2006	2005	2006	2005
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
פקדונות לזמן קצר בבנקים	4,682	112,594	4,000	111,500
חלויות שוטפות של פקדונות והשקעות לזמן ארוך	-	240	-	240
	4,682	112,834	4,000	111,740

ב. הפקדונות לזמן קצר בבנקים ליום 31 בדצמבר 2006, נושאים ריבית בשיעור שנתי של 5.3%.

באור 4 - לקוחות

א. ההרכב:

	מאוחד		החברה	
	ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
	2006	2005	2006	2005
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
חשבונות פתוחים	117,714	108,448(*)	114,100	106,018(*)
בניכוי - הפרשה לחובות מסופקים	(2,086)	(1,576)	(2,016)	(1,541)
	115,628	106,872(*)	112,084	104,477(*)
חברות תעופה (ראה ב. להלן)	15,399	19,828	15,399	19,828
	131,027	126,700(*)	127,483	124,305(*)

ב. רוב ההתחשבנות בין חברות תעופה, מוסדרת באמצעות מערכת סליקה של האיגוד הבינלאומי לתעופה אווירית (IATA).

(*) סווג מחדש.

באור 5 - חייבים ויתרות חובה

ההרכב:

	מאוחד		החברה	
	ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
	2006	2005	2006	2005
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הוצאות מראש	24,960	21,733	24,684	21,509
שלטונות מס ערך מוסף	4,138	3,468	3,982	3,329
שווי הוגן של מכשירים פיננסיים	2,904	2,627	2,904	2,627
הלוואות ומקדמות לעובדים	289	444	282	315
חברות מאוחדות	-	-	2,621	1,516
ריבית לקבל	473	2,046	473	2,046
יתרות חובה אחרות	14,578	15,512(*)	14,448	15,067(*)
	47,342	45,830(*)	49,394	46,409(*)

(*) סווג מחדש.

באור 6 - מלאי

ההרכב:	מאוחד		החברה	
	ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
	2006	2005	2006	2005
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
דלק סילוני לתצרוכת	10,484	15,977	10,484	15,977
אחר (בעיקר כימיקלים, ציוד מתכלה, מוצרים פטורים ממכס, ומוצרי מזון)	6,706	6,468	5,980	5,856
	17,190	22,445	16,464	21,833

באור 7 - פקדונות בבנקים לזמן ארוך והשקעה בחברה אחרת

	שעורי הריבית	מאוחד והחברה	
	ליום 31 בדצמבר	ליום 31 בדצמבר	
	2006	2006	2005
	%	אלפי דולר	אלפי דולר
א. פקדונות בבנקים לזמן ארוך -			
1. ההרכב:			
פקדונות בבנקים			
בשקלים חדשים, לא צמודים (ראה 2 להלן)	2.43-2.95	1,836	1,779
אגרות חוב בדולרים, שהונפקו על ידי נאמנות בארה"ב		-	240
		1,836	2,019
בניכוי - חלויות שוטפות		-	(240)
		1,836	1,779

2. הפיקדונות בבנקים בשקלים חדשים לא צמודים, ליום 31 בדצמבר 2006, כוללים 1,829 אלפי דולר המשמשים כבטוחה לפירעון הלוואות שנתקבלו בידי עובדי החברה ממוסד בנקאי (1,737 אלפי דולר ליום 31 בדצמבר 2005). הפקדונות הינם ללא מועד פרעון קבוע מראש.

ב. השקעה בחברה אחרת -

השקעה בסך 1,829 אלפי דולר ב- Societe Internationale de Telcommunications Aeronautiques- Sita ("סיטא"). סיטא הינה חברה, על בסיס קואופרטיבי ושלא למטרות רווח, של חברות תעופה וגופים נלווים, שמטרתה לספק בעיקר שירותי תקשורת בינלאומית לחברות התעופה ולגורמים אחרים.
ליום 31 בדצמבר 2006 מחזיקה החברה 36 מניות בנות 5 אירו ע"נ כל אחת, המהוות 0.5% מהון המניות של סיטא.

באור 8 - חברות מוחזקות

א. ההרכב:

	ליום 31 בדצמבר 2006				ליום 31 בדצמבר 2005			
	מניות - עלות	הלוואות ויתרות בין חברתיות	חלק (הפסדים) ברווחים שנצברו	סך הכל	מניות - עלות	הלוואות ויתרות בין חברתיות	חלק ברווחים שנצברו	סך הכל
		אלפי	דולר			אלפי	דולר	
1. מאוחד:								
חברות כלולות (1):								
סייבר ישראל (2)	-	1,228	771	1,999	-	1,554	573	2,127
איירתור	13	-	-	13	13	-	-	13
אק"י וקווי חופשה	44	-	224	268	44	-	5	49
	57	1,228	995	2,280	57	1,554	578	2,189
2. חברה:								
חברות מאוחדות:								
סופרסטאר	349	-	(150)	199	349	638	267	1,254
תמ"מ	1	-	4,862	4,863	1	-	4,655	4,656
בורנשטיין	1	-	3,929	3,930	1	-	3,767	3,768
סאן דור	3	-	-	3	3	-	-	3
	354	-	8,641	8,995	354	638	8,689	9,681
חברות כלולות :								
סייבר ישראל (2)	-	1,228	771	1,999	-	1,554	573	2,127
איירתור	13	-	-	13	13	-	-	13
אק"י וקווי חופשה	44	-	224	268	44	-	5	49
	57	1,228	995	2,280	57	1,554	578	2,189
	411	1,228	9,636	11,275	411	2,192	9,267	11,870

(1) לרבות חברות איירתור ואק"י, המוצגות על בסיס עלות - ראה באור 8.ב.5, ו-8.ב.6.

(2) ההלוואה לסייבר ישראל טכנולוגיות נסיעות בע"מ הינה בדולרים ונושאת ריבית ליבור בתוספת 1.5%.

באור 8 - חברות מוחזקות (המשך)

ב. מידע נוסף על ההשקעות והתנועה בחברות המוחזקות העיקריות:

1. תמ"מ תעשיות מזון מטוסים (נמל תעופה בן גוריון) בע"מ ("תמ"מ")

עיסוקה העיקרי של תמ"מ הוא יצור ואספקה של ארוחות מוכנות לחברות תעופה. עיקר מכירותיה של תמ"מ הן לחברה ומיעוטן לחברות תעופה אחרות וללקוחות אחרים. תמ"מ מספקת לחברה שרותי הסעדה ומזון למטוסיה בהתאם למחירים הנקובים בהסכמים, שתוקפו של האחרון שבהם הוארך עד ליום 31 בדצמבר 2006. נכון למועד החתימה על הדוחות הכספיים טרם נחתם הסכם חדש עם תמ"מ.

מפעלה של תמ"מ ממוקם בנמל התעופה בן גוריון. בהתאם להסכם עם רשות שדות התעופה (להלן - "הרשות") מורשית תמ"מ להשתמש בשטח בבעלות הרשות תמורת דמי הרשאה מוסכמים עד ליום 31 בדצמבר 2006. הסכם ההרשאה ניתן להארכה בהסכמת שני הצדדים. ביום 12 בדצמבר 2006 הודיעה הרשות על החלטתה להארכת תקופת ההרשאה של תמ"מ עד ליום 31 בדצמבר 2007.

לאחר הפעלתו של פרויקט נתב"ג 2000, מעריכה תמ"מ כי יהיה עליה לפנות את מפעלה ממקומו הנוכחי ולעבור למקום חדש בשנת 2010.

לעניין עסקאות שביצעה החברה עם תמ"מ -ראה באור 23.

2. בורנשטיין קיטררס אינק (ארה"ב) - ("בורנשטיין")

עיסוקה העיקרי של בורנשטיין הרשומה בארה"ב והפועלת בנמל התעופה ע"ש קנדי בניו-יורק, הוא ייצור ואספקה של ארוחות מוכנות כשרות לחברות תעופה ולמוסדות אחרים. החברה הינה הלקוח העיקרי של בורנשטיין, שכל מניותיה מוחזקות בידי החברה.

לעניין עסקאות שביצעה החברה עם בורנשטיין -ראה באור 23.

3. סופרסטאר הולידייס לימיטד (אנגליה) - ("סופרסטאר")

סופרסטאר - חברה הרשומה באנגליה ובוולס והנמצאת בבעלותה המלאה של החברה, הינה סיטונאי תיירות, המשווקת חבילות תיור לסוכני נסיעות ולנוסעים בודדים, וכרטיסי טיסה.
לסופרסטאר סניף בישראל, וסניפים נוספים במספר ערים בחו"ל.

לעניין עסקאות שביצעה החברה עם סופרסטאר -ראה באור 23.

4. סאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ ("סאן דור")

סאן דור מבצעת טיסות שכר במסגרת מדיניות מסחרית המתואמת עם החברה, וזאת באמצעות מטוסים שנחכרו מהחברה או באמצעות החברה. בנוסף לכך, סאן דור מוכרת חבילות מושבים בטיסות אל על לסוכנים בתמורה לעמלה.
סאן דור מחזיקה ברשיון הפעלה מסחרי להובלת נוסעים ומטענים בטיסות שכר מישראל ואליה, לתקופה בלתי מוגבלת. ברשיון נקבע, בין השאר, כי הפעלת כלי טיס טעונה אישור ראש מינהל תעופה אזרחי, כי הטיסות יבוצעו במטוסים בבעלות החברה או ארקיע קווי תעופה ישראליים בע"מ או במטוסים שהחברה תחכור וכי בסיס האם של סאן דור יהיה נתב"ג.

כמו כן, סאן דור מפעילה טיסות שכר תחת קוד עצמאי ("7L"). לסאן דור רשיון הפעלה מבצעי, המתבסס על שני מטוסים חכורים מהחברה, בכפוף לדרישות שנקבעו על ידי רשות התעופה האזרחית, שעיקרם קבלת שירותי תחזוקה ממכון בדק מוסמך והעסקת ממלאי תפקידים מסויימים.

על פי שיטת ההתחשבנות בין סאן דור לחברה, סאן דור מסיימת את תוצאותיה הכספיות בכל תקופה באיזון.

לעניין ההסכמה שגובשה בין החברה לממונה על ההגבלים העסקיים - ראה באור 1.ב.4.

לעניין עסקאות שביצעה החברה עם סאן דור -ראה באור 23.

באור 8 - חברות מוחזקות (המשך)

ב. מידע נוסף על ההשקעות והתנועה בחברות המוחזקות העיקריות (המשך):

5. תור אויר (ישראל) בע"מ ("איירתור")

איירתור נוסדה על ידי סוכני נסיעות בארץ (50%) ועל ידי החברה (50%), ומשמשת כמקבץ של כרטיסי טיסה מוזלים לבודדים, כמעט בלעדית עבור החברה וכמשווקת טיסותיה ומבצעיה המיוחדים של החברה לכל היעדים אליהם היא טסה.

המניות המוחזקות על ידי החברה מקנות לה זכות להשתתף ולהצביע באסיפות הכלליות של איירתור בשיעור של 50%, ולמנות מחצית מחברי הדירקטוריון שלה, אך אינן מקנות לה זכות לקבלת דיבידנד או רווחים, פרט לרווחים הנובעים מהשקעת הון המניות של איירתור.

ההשקעה באיירתור מוצגת על בסיס העלות.

לעניין עסקאות בין החברה לאיירתור - ראה באור 23.

6. אייר קונסולידטורס ישראל בע"מ ('אק"י')

עיסוקה העיקרי של אק"י, הוא הקבצה של מטעני אויר בנתב"ג, כדי לאפשר הוזלת משלוחים בדרך האויר. הובלת המשלוחים נעשית באמצעות החברה, במחירים מיוחדים, וכן באמצעות חברות זרות.

המניות שבידי החברה, מקנות לה את הזכויות להשתתף ולהצביע באסיפות הכלליות של אק"י בשעור של 50% ולמנות מחצית מחברי הדירקטוריון שלה, ללא זכות לקבלת רווחים בדרך של חלוקת דיבידנדים וכל טובת הנאה אחרת, למעט רווחים ודיבידנדים הנובעים מרווחים הוניים.

ההשקעה מוצגת על בסיס העלות.

לעניין עסקאות בין החברה לאק"י - ראה באור 23.

7. סייבר ישראל טכנולוגיות נסיעות בע"מ ("סייבר ישראל")

סייבר ישראל הוקמה במסגרת הסכם שנחתם בשנת 2001 להקמת מיזם משותף בין החברה לבין Sabre Inc. חלקה של החברה בסייבר ישראל הוא 49% וחלקה של Sabre Inc הוא 51%. סייבר ישראל החלה בפעילותה בחודש דצמבר 2001, והיא מספקת למגזר סוכנויות הנסיעות בישראל שירותי הזמנות לטיסות חברות התעופה בעולם, וכן הזמנות למגוון שירותי תיירות נוספים בעולם. השירותים ניתנים לסוכני הנסיעות הרוכשים רשיון שימוש במערכת משולבת הכוללת שימוש במערכת "כרמל" שבבעלות החברה, ושימוש במערכת וטכנולוגיית Sabre.
כמו כן מספקת סייבר ישראל שירותי תמיכה ותחזוקה לסוכני הנסיעות בישראל.

על פי ההסכם משלמות החברה ו-Sabre Inc לסייבר ישראל דמי שיווק, וכמו כן דמי שיווק נוספים, המשלימים את הרווח מפעולות לפני מיסים של סייבר ישראל, לעלות בתוספת 7%.

ההשקעה מוצגת על בסיס השווי המאזני.

לעניין עסקאות הדדיות בין החברה לבין סייבר ישראל - ראה באור 23.

באור 9 - רכוש קבוע

א. ההרכב:

במאזן המאוחד:

	בנינים ומתקנים[1]	מטוסים וציוד טיסה[2]	תשלומים על חשבון מטוסים ומנועים[3]	מכונות וציוד קרקע	מחשבים ורהוט משרדי	כלי רכב וציוד מוסך	סך הכל
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
עלות							
ליום 1 בינואר 2006	91,238	2,145,243	26,763	53,425	108,159	9,291	2,434,119
תוספות	5,668	28,840	59,429	2,306	7,546	405	104,194
גריעות	(71)	(106,088)	(3,473)	(1,045)	(88)	(1,157)	(111,922)
ליום 31 בדצמבר 2006	96,835	2,067,995	82,719	54,686	115,617	8,539	2,426,391
פחת שנצבר							
ליום 1 בינואר 2006	64,613	1,053,838	-	47,242	97,242	7,419	1,270,354
פחת השנה	2,391	83,445	-	2,365	6,479	399	95,079
גריעות	(49)	(85,788)	-	(624)	(86)	(884)	(87,431)
ליום 31 בדצמבר 2006	66,955	1,051,495	-	48,983	103,635	6,934	1,278,002
עלות מופחתת							
ליום 31 בדצמבר 2006	29,880	1,016,500	82,719	5,703	11,982	1,605	1,148,389
ליום 31 בדצמבר 2005	26,625	1,091,405	26,763	6,183	10,917	1,872	1,163,765
שיעור פחת שנתי	4%-10%	(ראה ב'-להלן)	-	5%-20% (בעיקר 10%)	5%-33% (בעיקר 33%)	5%-15% (בעיקר 15%)	

(1) ראה ו. להלן.
(2) ראה ב. להלן.
(3) ראה ג. להלן.

באור 9 - רכוש קבוע (המשך)

א. ההרכב: (המשך)

במאזן החברה:

	בנינים ומתקנים[1]	מטוסים וציוד טיסה[2]	תשלומים על חשבון מטוסים ומנועים[3]	מכונות וציוד קרקע	מחשבים ורהוט משרדי	כלי רכב וציוד מוסך	סך הכל
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
עלות							
ליום							
1 בינואר 2006	87,357	2,145,243	26,763	47,238	106,112	7,972	2,420,685
תוספות	5,594	28,840	59,429	2,005	7,506	385	103,759
גריעות	-	(106,088)	(3,473)	(1,025)	-	(1,157)	(111,743)
ליום							
31 בדצמבר 2006	92,951	2,067,995	82,719	48,218	113,618	7,200	2,412,701
פחת שנצבר							
ליום							
1 בינואר 2006	61,376	1,053,838	-	42,424	95,283	6,264	1,259,185
פחת השנה	2,300	83,445	-	2,009	6,448	380	94,582
גריעות	-	(85,788)	-	(610)	-	(884)	(87,282)
ליום							
31 בדצמבר 2006	63,676	1,051,495	-	43,823	101,731	5,760	1,266,485
עלות מופחתת							
ליום 31 בדצמבר 2006	29,275	1,016,500	82,719	4,395	11,887	1,440	1,146,216
ליום 31 בדצמבר 2005	25,981	1,091,405	26,763	4,814	10,829	1,708	1,161,500
שיעור פחת שנתי	4%-10%	(ראה ב'-להלן)	-	5%-20% (בעיקר 10%)	5%-33% (בעיקר 33%)	5%-15% (בעיקר 15%)	

(1) ראה ו. להלן.
(2) ראה ב. להלן.
(3) ראה ג. להלן.

באור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ב. מטוסי בואינג וציוד טיסה -

1. ההרכב:

		במאזן המאוחד ובמאזן החברה				
			2006			2005
כמות	צי המטוסים ודגם	שיעור הפחת השנתי [1]	עלות	פחת שנצבר	יתרה	יתרה
	ליום 31.12.06		אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
	747-400	4%				
4	458B (נוסעים)		491,247	217,116	274,131	293,968
	מנועים להחלפה		20,850	11,106	9,744	10,366
			512,097	228,222	283,875	304,334
	747-200	5% [5]				
3	245F (מטען)		108,882	91,996	16,886	23,869
1	258C (יסיב) [6]		44,748	44,748	-	-
	מנועים להחלפה		16,771	16,433	338	1,197
			170,401	153,177	17,224	25,066
	757	4%				
5	258B (נוסעים) [4]		209,339	141,872	67,467	72,570
	מנועים להחלפה		13,546	10,034	3,512	3,685
			222,885	151,906	70,979	76,255
	737	4%				
5	700/800 (נוסעים)		168,935	50,746	118,189	124,958
	מנועים להחלפה		10,872	3,139	7,733	8,168
			179,807	53,885	125,922	133,126
	767	$6^{2/3}$%-4%				
2	200 (נוסעים)		90,121	82,946	7,175	11,038
4	200 ER (נוסעים)		183,043	131,522	51,521	61,068
	מנועים להחלפה		7,002	7,002	-	-
			280,166	221,470	58,696	72,106
	777-258 ER [2]	4%				
4	מטוסי נוסעים		459,003	99,697	359,306	377,866
	מנועים להחלפה		30,733	4,403	26,330	27,693
			489,736	104,100	385,636	405,559
28			1,855,092	912,760	942,332	1,016,446
	אביזרים וחלפים - כללי [3]		212,903	138,735	74,168	74,959
			2,067,995	1,051,495	1,016,500	1,091,405
	כולל, עלויות מימון שהוונו		5,859	2,026	3,833	4,068

(1) שיעור הפחת השנתי נקבע ברוב המטוסים בהתחשב בערך שייר של 20% -ראה באור 9.ט.

(2) כולל מטוס אחד בחכירה מימונית - ראה באור 9.ה.

(3) אביזרים וחלפים המיוחסים לצי ספציפי, מופחתים על פי יתרת אורך החיים הממוצעת של אותו צי. אביזרים וחלפים שאינם מיוחסים לצי מסוים, מופחתים בשיעור של 10% פחת לשנה.

(4) כולל מטוס אחד המוחכר לישראייר שרותי תעופה ותירות בע"מ.

(5) כל מטוסי צי 200-747 הגיעו לערך השייר שלהם (20%), ומאותו מועד ואילך הם מופחתים על פני 4 שנים. עד לאותו מועד, מטוסים אלו הופחתו בשיעור של 8% לשנה. זאת למעט מטוס מטען משומש שנרכש בשנת 2004 המופחת בשיעור 20% לשנה.

(6) בהתאם להחלטת הנהלת החברה מחודש ספטמבר 2005 הופסקה הפעלתו של המטוס היסיב כמטוס נוסעים בטיסות סדירות.

באור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ב. מטוסי בואינג וציוד טיסה (המשך)-

2. נכסים בשימוש שהופחתו במלואם

ליום 31 בדצמבר 2006 - מטוס בואינג מדגם 200-747 וכן מנועים, של צי 200-747 וצי 767 שעלותם הכוללת כ-63.3 מליוני דולר, הנמצאים בשימוש החברה, הופחתו במלואם.

3. לעניין מכירתו בשנת החשבון של מטוס יסיב מדגם 200-747, ראה באור 21.ז.4.

ג. תשלומים על חשבון מטוסים וציוד טיסה - ההרכב:

	מאוחד והחברה	
	ליום 31 בדצמבר	
	2006	2005
	אלפי דולר	אלפי דולר
מקדמה לרכישת שני מטוסי 200-777 (ראה באור 17.ד.1)	82,108	21,899
מקדמה להתקנת ציוד במטוסים	-	1,518
אחרים	611	3,346
	82,719	26,763

ד. רכישת מטוסים מהמדינה והסדרת ההתחייבות של החברה בגין שימוש במטוסים -

1. כללי -

עובר למועד ההפרטה, ביום 5 במאי 2003, חתמה החברה על הסכם עם ממשלת ישראל, המסדיר את פרעון ההתחייבויות של החברה לממשלת ישראל בגין שימוש שביצעה החברה החל משנת 1983 בארבעה מטוסי בואינג 767 (שניים מתוכם מדגם ER) ו-2 מטוסי 200-737 (אשר נמכרו בשנת 1999) וציוד נלווה. במסגרת הסכם זה הוסדרה רכישת ארבעה מטוסים מסוג 767 מהמדינה והקצאת הון מניות לממשלת ישראל. הסכם זה אושר בוועדת הכספים של הכנסת ביום 5 במאי 2003. השפעת הסכם זה על הדוחות הכספיים של החברה באה לידי ביטוי בדוחות הכספיים לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2003.

2. עיקרי ההסכם -

לתום שנת 2002 לחברה היו התחייבויות לממשלת ישראל בסך כ-274.5 מליוני דולר. מתוך סכום זה, מחלה ממשלת ישראל לחברה סך של 226.3 מיליוני דולר ובמקביל לכך החברה ויתרה על סכום זהה של הפסדים עסקיים לצרכי מס להעברה לשנים הבאות.

שווי השוק של ארבעת המטוסים ליום 5 במאי 2003, הסתכם לסך של כ-41 מיליוני דולר.

העלות המופחתת של ארבעת המטוסים שהיו בבעלות המדינה ליום 5 במאי 2003, לו ממשלת ישראל היתה כוללת אותם בדוחות כספיים שהיו נערכים לפי כללי חשבונאות מקובלים היתה 41.1 מליון דולר. המטוסים נרשמו בספרי החברה על פי עלות מופחתת זו.

בתמורה לרכישת ארבעת המטוסים מממשלת ישראל ולסכומים שנתקבלו בעבר בגין מכירת 2 מטוסי 737 על חשבון הון מניות (כולל גמר התחשבנות של תשלומים שבוצעו בשנים קודמות בגין המטוסים) ולהסדרת יתרת החוב לממשלת ישראל, הקצתה החברה בחודש מאי 2003 מניות רגילות לממשלת ישראל בסך 84 מליוני דולר.

3. בהתאם לתקנות ניירות ערך (הצגת פעולות בין תאגיד לבין בעל שליטה בו בדוחות הכספיים), התשנ"ו-1996, ההפרש בין שווי השוק לבין העלות המופחתת לעיל נזקף לקרן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר. כמו-כן, הויתור נטו של ממשלת ישראל נזקף לקרן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר, בסך כולל של כ- 223.6 מליוני דולר (לאחר ניכוי של כ-2.7 מיליון דולר, בגין תוספת תמורה לממשלת ישראל עבור מטוסים של המדינה שנמכרו על-ידי החברה בשנת 2000).

באור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ה. מטוס רביעי מדגם 200-777

בחודש יוני 2002 התקבל והופעל המטוס הרביעי מדגם 200-777 (להלן "המטוס הרביעי").

City Bank ("סיטי בנק") מימן בהלוואה את רוב עלותו של המטוס הרביעי ולצורך כך הוקמה חברה זרה חדשה באיי-קיימן בשם Zipporah Leasing LTD. (להלן: "החברה הזרה"). בנק Exim העמיד ערבות בנקאית לטובת סיטי בנק. סיטי בנק, החברה הזרה, בנק Exim והחברה, מינו את Wells Fargo כנאמן בטחונות (להלן: "נאמן הבטחונות").

המניות של החברה הזרה שועבדו לטובת נאמן הבטחונות. כמו כן, נאמן הבטחונות ממנה את הדירקטורים בחברה הזרה.

המטוס הרביעי אשר חכור על ידי החברה הזרה מבואינג, מוחכר לחברה בחכירת משנה ל- 12 שנה בתמורה לדמי החכירה הזהים לסכומי הפירעון של קרן וריבית המשולמים לסיטי בנק.
לחברה אופציה לרכישת המטוס בתום תקופת פרעון ההלוואה בתמורה ל- 1 דולר.

המטוס הרביעי אשר נכלל בדוחות הכספיים במסגרת הרכוש הקבוע של החברה, מופחת לאורך תקופת ההנאה הכלכלית הצפויה ממנו (20 שנה עם ערך גרט של 20%), כנגד רישום התחייבות לזמן ארוך בגין ההלוואה שנתקבלה מסיטי בנק למימון מרבית עלותו של המטוס.

לענין תנאי האשראי - ראה באור 14.ג.9.

ו. בנינים ומתקנים

	ליום 31 בדצמבר			
	2006			2005
	עלות	פחת שנצבר	יתרה	יתרה
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
במאוחד:				
בנינים, מוסכי מטוסים, מחסנים, בתי מלאכה ומשרדים בנתב"ג	62,555	40,070	22,485	19,088
שפורים במשרדים שכורים	19,934	13,507	6,427	6,491
משרדים בבעלות	2,822	1,860	962	1,031
מסופי נוסעים ומטען	11,524	11,518	6	15
	96,835	66,955	29,880	26,625

	ליום 31 בדצמבר			
	2006			2005
	עלות	פחת שנצבר	יתרה	יתרה
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
בחברה:				
בנינים, מוסכי מטוסים, מחסנים, בתי מלאכה ומשרדים בנתב"ג	62,483	40,016	22,467	19,070
שפורים במשרדים שכורים	16,122	10,282	5,840	5,865
משרדים בבעלות	2,822	1,860	962	1,031
מסופי נוסעים ומטען	11,524	11,518	6	15
	92,951	63,676	29,275	25,981

לעניין התקשרות עם רשות שדות התעופה - ראה באור 17.ד.3.

באור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ז. רכישת ציוד בחכירה מימונית

בשנת החשבון רכשה החברה ציוד מיחשוב ואחר בחכירה מימונית. הרכוש נרשם בספרי החברה בעת קבלתו בעלות כוללת של 1,014 אלפי דולר, כנגד התחייבות לזמן ארוך (ראה באור 16).

ח. ערך שייר

בחישוב הפחת של צי המטוסים נקבע ערך שייר של 20% מהעלות, וזאת בהתבסס על הערכת ההנהלה, בשים לב לתקני התחזוקה למטוסים שנקבעו בחברה. בהגיע העלות המופחתת לערך השייר, אומדת החברה מחדש את אורך חיי הצי.

הנהלת החברה החליטה להמשיך ולהפחית את ערך השייר של צי מטוסי 200-747, וצי מטוסי 767.

לענין כניסתו לתוקף החל מיום 1 בינואר 2007 של תקן חשבונאות 27 של המוסד הישראלי לתקינה בחשבונאות, ראה באור 2.כו.2.

ט. שעבודים - ראה באור 18.

באור 10 - רכוש אחר

א. ההרכב במאוחד ובחברה:

	הוצאות גיוס הלוואות	זכויות שימוש בציוד בטחוני	סה"כ
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
עלות-			
ליום 1 בינואר 2006	9,523	2,780	12,303
סיווג לקיזוז יתרת הלוואות – ראה באור 2.י.	(9,523)	-	(9,523)
תוספות השנה	-	1,188	1,188
ליום 31 בדצמבר 2006	-	3,968	3,968
הפחתה שנצברה -			
ליום 1 בינואר 2006	7,400	232	7,632
סיווג לקיזוז יתרת הלוואות – ראה באור 2.י.	(7,400)	-	(7,400)
הפחתה לשנה	-	281	281
ליום 31 בדצמבר 2006	-	513	513
עלות מופחתת - ליום 31 בדצמבר 2006	-	3,455	3,455
ליום 31 בדצמבר 2005	2,123	2,548	4,671
שיעור הפחת השנתי		5%-10%	

באור 10 - רכוש אחר (המשך)

ב. זכויות שימוש בציוד בטחוני -

כאמור בבאור 21.ג. החברה נושאת ב-50% מעלויות הבטחון של ממשלת ישראל לאבטחת נוסעיה של החברה, ומטוסיה מפני מעשי איבה וטרור. לפיכך, רושמת החברה במסגרת רכושה האחר את התשלומים שביצעה בגין חלקה במימון מערכות הגנה וציוד לבידוק בטחוני. לחברה הסדר עם משרד הבטחון, לפיו הציוד הנ"ל ישמש באופן בלעדי את החברה במשך כל אורך החיים הכלכליים הצפויים ממנו. נכון ליום 31 בדצמבר 2006, חלק מהציוד הבטחוני טרם הופעל.

ג. זכויות טייס

החברה פועלת בסביבה רגולטורית, בפיקוח ממשלתי בנוסף להיותה חברה מעורבת, ובהתאם לרשיונות והיתרים בהם מחזיקה החברה כדין.
מאפיינים אלו מגבילים את החברה הפועלת בתנאי שוק ותחרות בינלאומיים.

עד למחצית שנות התשעים, היתה החברה המוביל האווירי היחידי בתחום הטיסות הסדירות ("מוביל נקוב") להובלת נוסעים ומטען אל ישראל וממנה, למעט יעד אזורי אחד.
במעמדה הבלעדי האמור של החברה חל שינוי בעקבות מתן רשיונות למובילים ישראליים נוספים כ"מובילים נקובים" למספר יעדי טיסה, חלקם במקום החברה, מתן רשיון הפעלה מלא לקא"ל כמוביל מטענים, והענקת רשיונות לביצוע טיסות שכר בינלאומיות למובילים ישראליים נוספים.

עובר למועד ההפרטה, ביום 19 במאי 2003 קיבלה ועדת השרים לענייני חברה וכלכלה את ההחלטה הבאה:

"ממשלת ישראל רואה חשיבות רבה בהמשך פעילותה של חברת אל-על כמוביל נקוב של מדינת ישראל וזאת בשים לב למחויבויות, שמוטלות על חברת אל-על ולמחויבויות שחברת אל-על נטלה על עצמה. לפיכך מאשרת ממשלת ישראל את מדיניות שר התחבורה ולפיה:

(א) חברת אל-על תמשיך לשמש כמוביל נקוב בכל הקווים, אשר ערב פרסום התשקיף היא משמשת בהם כמוביל נקוב, וזאת בכפוף לתנאים הבאים:

1. חברת אל-על מקיימת בכל עת את ההוראות וההתחייבויות, שנקבעו לה ואשר נטלה על עצמה כלפי מדינת ישראל.

2. שר התחבורה ישקול לבטל את מעמדה של חברת אל-על כמוביל נקוב בקו מסוים אם מספר הנוסעים הטסים בחברת אל-על באותו קו הינו 20% או פחות ממספר הנוסעים הטסים באותו קו בטיסות סדירות, או אם מספר הטיסות הסדירות של אל-על באותו קו הינו 20% או פחות ממספר הטיסות הסדירות שמפעיל המוביל הנקוב של מדינת היעד, במהלך תקופה של שנה קלנדרית.

(ב) במסגרת שיקוליו בדבר מדיניות התעופה, על פי סמכותו לפי כל דין, ישקול שר התחבורה אם להעניק זכויות למוביל נקוב נוסף בקווי תעופה סדירים אם מספר הנוסעים הטסים בטיסות הסדירות של חברת אל-על בקו מסוים נמוך מ- 30% מהמספר הכולל של הנוסעים בטיסות הסדירות באותו קו במהלך תקופה של שנה קלנדרית.

(ג) מבלי לגרוע מסמכותו של שר התחבורה על פי הדין, תישקל מדיניות זו אם וכאשר היקף תנועת הנוסעים היוצאים והנכנסים באוויר לישראל יעלה על 10.7 מיליון נוסעים בשנה.

(ד) החלטה זו מבטלת את החלטות הממשלה: 160 מיום 22.8.99, 649 מיום 2.9.2001 ו- 2313 מיום 3.7.2002.

(ה) החלטה זו תיכנס לתוקף במועד רישומן של מניות החברה בבורסה לניירות ערך בתל-אביב."

באור 10 - רכוש אחר (המשך)

ג. זכויות טייס (המשך)

ביום 1 באפריל 2004 דחה בית המשפט הגבוה לצדק את עתירתן של חברות ארקיע וישראייר כנגד שר התחבורה והחברה בנושא מדיניות התעופה של מדינת ישראל בקווים הסדירים.

ביום 16 בינואר 2006 הודיע שר התיירות כי החליט להעתר לבקשת חברת ישראייר תעופה ותיירות בע"מ, (להלן: "ישראייר") ולמנותה כמוביל נקוב נוסף מטעמה של מדינת ישראל בקו תל אביב-ניו יורק, ולהרחיב בהתאם לכך את הרשיון המסחרי שיש לישראייר. המינוי ניתן להפעלת טיסות סדירות לתקופה של 24 חודשים, ובהחלטה צויין כי "במהלך תקופה זו ייבחנו ההשלכות של הוספת מוביל נקוב, כמו גם שיקולים רלבנטיים נוספים לקו זה".
הנהלת החברה סבורה כי החלטתו של שר התיירות מהווה הפרה של התחייבות שלטונית שניתנה לחברה ערב הפרטתה ואשר נתקבלה כדין בהחלטת ממשלה, ואושרה על ידי בית המשפט העליון בשיבתו כבג"צ, וכי אין הצדקה משפטית ו/או כלכלית לסטייה מהתחיבות שלטונית זו.
ביום 29 בינואר 2006 הגישה החברה עתירה לבית המשפט הגבוה לצדק, בה מתבקש בית המשפט להורות כי החלטת שר התיירות הינה משוללת בסיס שבדין, ולפיכך הינה בטלה או שיש לבטלה.
ביום 23 בפברואר 2006 דחה בית המשפט הגבוה לצדק את עתירת החברה.

באור 11 - אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות

א. ההרכב:

	מאוחד וחברה	
	ליום 31 בדצמבר	
	2006	2005
	אלפי דולר	אלפי דולר
חלויות שוטפות של הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים	98,505	67,744
חלויות שוטפות של הלוואות אחרות (ראה באור 16)	2,308	2,092
משיכות יתר מתאגידים בנקאיים	4,287	5,877
	105,100	75,713

ב. שעבודים ובטחונות - ראה באור 18.

באור 12 - ספקים ונותני שרותים

א. ההרכב:

	מאוחד		החברה	
	ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
	2006	2005	2006	2005
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
חשבונות פתוחים	131,141	133,321(*)	126,968	129,799(*)
חברות תעופה (ראה ב')	12,332	21,725 (*)	12,332	21,725 (*)
חברות מאוחדות	-	-	4,624	4,123
	143,473	155,046	143,924	155,647

ב. רוב ההתחייבויות לחברות תעופה אחרות, מובטחות - ראה באור 4.ב.

(*) סווג מחדש.

באור 13 - זכאים ויתרות זכות

ההרכב:	מאוחד		החברה	
	ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
	2006	2005	2006	2005
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הכנסות מראש (בעיקר ממכירות כרטיסי טיסה)	142,345	135,574	141,853	135,574
עובדים והתחייבויות אחרות בשל שכר ומשכורת (1)	122,888	124,909	121,172	123,222
הוצאות לשלם	18,604	14,151	17,381	13,213
ריבית לשלם בגין הלוואות לזמן ארוך	9,311	8,550	9,311	8,550
הפרשה בגין תוכניות למועדוני נוסעים	19,863	15,862	19,863	15,862
חלויות שוטפות בגין תוכנית פרישה בהסכמה (ראה באור 15.ב.13.)	837	1,920	837	1,920
חברות מוחזקות	-	-	5	-
זכאים אחרים	25,439	23,580	25,156	21,698
	339,287	324,546	335,578	320,039
(1) כולל - הפרשה לחופשה	36,231	32,142	35,480	31,276

באור 14 - הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים

א. ההרכב:	שעורי הריבית	מאוחד וחברה	
	ליום 31 בדצמבר	ליום 31 בדצמבר	
	2006	2006	2005
	%	אלפי דולר	אלפי דולר
הלוואות בדולר או צמודות אליו:			
מבנקים - נושאות ריבית צמודה לשער הליבור בתוספת מרווח	5.35-6.5	667,362	683,693
מנאמנות (Trust) בריבית קבועה (ראה ג.1 להלן)		-	11,414
		667,362	695,107
בניכוי - חלויות שוטפות		(98,505)	(67,744)
		568,857	627,363
בניכוי – יתרת הוצאות גיוס הלוואות (ראה באור 2.י.)		(2,753)	-
		566,104	627,363

באור 14 - הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים (המשך)

ב. מועדי פרעון:

	ליום 31 בדצמבר 2006
	אלפי דולר
שנה ראשונה	98,505
שנה שניה	52,542
שנה שלישית	54,040
שנה רביעית	53,684
שנה חמישית ואילך	408,591
	667,362
בניכוי - חלויות שוטפות	(98,505)
	568,857

ג. מידע נוסף:

1. למימון רכישת 2 מטוסים מדגם 747-400 (ELA ו-ELB) ומנועים חלופיים, שנתקבלו בשנת 1994, התקבלה הלוואה מובטחת בשטר חוב, מנאמנות שהוקמה על ידי Citicorp Securities Inc בארצות הברית, שהנפיקה לצורך כך אג"ח בארה"ב בסך 274 מליון דולר. ההלוואה נשאה ריבית בשעור קבוע של 7.39%, והיא עמדה להחזר על פני 12 שנה ב-24 תשלומים חצי שנתיים החל מנובמבר 1994.
בנק Exim העמיד ערבות לפרעון ההלוואה על ידי החברה, כנגד ערבות מקבילה של מדינת ישראל, בגינה שילמה החברה למדינת ישראל דמי ערבות שנתיים בשיעור של 0.25% מיתרת ההלוואה. ראה באור 10.ב.18.
החברה התחייבה לבטח את המטוסים בגובה של 115% מהיתרה הבלתי מסולקת של האשראי וכן לבטח את עצמה בביטוח אחריות בסכום שלא יפחת מ- 800 מליון דולר למקרה.
בשנת החשבון הסתיימו תשלומי החזרי ההלוואה הנ"ל, וההלוואה סולקה במלואה.

2. בחודש אוקטובר 2006 חתמה החברה על הסכם עם בנק זר לקבלת מימון כנגד שיעבוד של 2 מטוסי 747-400 ELA ו- ELB, בהיקף של כ- 80 מליון דולר (עם אופציה של 10 מליון דולר נוספים לכל מטוס למימון עלות ההסבה למטען – באם יוחלט להסבם למטען). התמורות שיתקבלו עשויות לשמש לפריסה מחדש של חלק מההלוואות הקיימות או להשקעות אחרות, כפי שהחברה תמצא לנכון בעת משיכת ההלוואות. המימון נושא ריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח והוא לתקופה של 10 שנים מהמשיכה הראשונה בהחזרי קרן וריבית חצי שנתיים. בחודש נובמבר 2006 משכה החברה כ- 40 מליון דולר במסגרת זו. לחברה זכות למשיכת 40 מליון הדולר הנוספים עד חודש נובמבר 2007.

3. למימון רכישת 3 מטוסי 777-200 (שסימונם ECA, ECB ו-ECC) חתמה החברה ביום 27 ביולי 2001 על הסכם עם בנק הפועלים בע"מ לקבלת הלוואה בהיקף של כ- 300 מליון דולר, לתקופה של 12 שנים, הנושאת ריבית משתנה בשיעור של ליבור בתוספת מרווח.

4. למימונו של המטוס השלישי מדגם 747-400 (ELC), התקבלה הלוואה מבנק לאומי לישראל בע"מ (להלן: "בל"ל") ביום 31 במאי 1995, בסך של 102 מליון דולר לתקופה של 12 שנה, להחזר ב-24 תשלומים חצי שנתיים, בריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח. בשנת 2004, בהסכם עם הבנק, פוצלה יתרת ההלוואה לשתי הלוואות נפרדות, אשר לכל אחת מהן מועד החזר חד שנתי.

5. למימונו של המטוס הרביעי מדגם 747-400 (ELD), התקבלה הלוואה מבל"ל ביום 20 במאי 1999, בסך 150 מליון דולר, לתקופה של 12 שנה להחזר ב-24 תשלומים חצי שנתיים ובריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח. בשנת 2004, בהסכם עם הבנק, פוצלה יתרת ההלוואה לשתי הלוואות נפרדות, אשר לכל אחת מהן מועד החזר חד שנתי.

בהסכם ההלוואה נקבע, שמכירת יותר מ- 25% מזכויות הבעלות בחברה לרוכש יחיד, טעונה הסכמת הבנק. אי הסכמת הבנק להעברת הבעלות מהווה עילה לבנק להעמדת האשראי לפרעון מיידי.
לעניין פניית החברה לבל"ל בעקבות העברת השליטה בחברה בחודש דצמבר 2004, ראה באור 14.ו.2.ב.

6. למימון רכישתם של שני מטוסים משומשים מדגם 767-200 (EAE ו-EAF), התקבלה הלוואה מבנק דיסקונט לישראל בע"מ ביום 15 באפריל 1999, בסך 70 מליון דולר, לתקופה של 12 שנה להחזר ב-24 תשלומים חצי שנתיים, בריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח.

באור 14 - הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים (המשך)

ג. מידע נוסף: (המשך)

7. למימון רכישתם של חמישה מטוסים מדגם 737 (שסימונם EKA, EKB, EKC, EKD ו-EKE) התקבלה ביום 13 בינואר 2000 הלוואה מבנק הפועלים לישראל בע"מ, על סך 190 מליון דולר לתקופה של 12 שנה, להחזר ב-24 תשלומים חצי שנתיים, בריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח. בשנת 2004, בהסכם עם הבנק, פוצלה יתרת ההלוואה לשתי הלוואות נפרדות, אשר לכל אחת מהן מועד החזר חד שנתי.

8. למימון רכישתו של מטוס מדגם 757-200 (EBU) התקבלה ביום 31 למארס 1998 הלוואה מבנק הפועלים על סך 40 מליון דולר לתקופה של 10 שנים להחזר בתשלומים חצי שנתיים, בריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח. בשנת 2004, בהסכם עם הבנק, פוצלה יתרת ההלוואה לשתי הלוואות נפרדות, אשר לכל אחת מהן מועד החזר חד שנתי.

9. למימון רכישתו של המטוס הרביעי מדגם 777-200 (ECD), (באמצעות החכרת משנה כאמור בבאור 9.ה. לעיל), נתקבלה בחודש יוני 2002 הלוואה מסיטי בנק בסך כ-102 מליון דולר לתקופה של 12 שנה בריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח.

10. למימון רכישתו של מנוע חלופי ראשון לצי מטוסי 777-200, התקבלה ביום 14 בדצמבר 2000 הלוואה על סך 12 מליון דולר מבנק לאומי ליסינג בע"מ. ההלוואה לתקופה של 10 שנים, ולהחזר בתשלומים רבעוניים, בריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח.

11. למימון מרבית עלות רכישתו של מנוע חלופי נוסף לצי מטוסי 777-200, התקבלה ביום 29 בדצמבר 2005 הלוואה על סך של כ- 14 מיליון דולר מבנק BNP PARIBAS. ההלוואה לתקופה של 12 שנים, ולהחזר בתשלומים חצי שנתיים, בריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח.

הבנק לעידוד התעשייה באנגליה - ECGD העמיד ערבות לפירעון ההלוואה על ידי החברה, בגינה שילמה החברה פרמיה חד פעמית ל- ECGD.

12. לעניין התקשרות לקבלת מימון לרכישת שני מטוסי 777-200 שיתקבלו בשנת 2007 – ראה באור 1.ד.17.

ד. לענין עסקאות גידור לקיבוע שיעורי ריבית - ראה באור 4.א.20.

ה. פרעון מוקדם:

כל ההלוואות הקיימות ליום 31 בדצמבר 2006, ניתנות לפרעון מוקדם על ידי החברה. כמו-כן, בהתאם להוראות בהסכמים מסויימים נקבע כי אם לדעת הבנק, על-פי קריטריונים סבירים, אירע שינוי לרעה במצב הכספי, בפעילותיה או בעסקיה של החברה או ביחסים הפיננסיים שלה, באופן המסכן או העלול לסכן, את יכולת ההחזר של המימון לתאגיד הבנקאי כי אז תאגיד בנקאי יכול לדרוש פרעון מיידי של יתרת האשראי אותה העמיד.

ו. מגבלות ואמות מידה פיננסיות (covenants) של הלוואות לזמן ארוך:

1. יחס יתרת ההלוואות לביטחונות-

כל הסכמי האשראי המתוארים בסעיפים ג.3 - ג.8 לעיל קובעים ששווי השוק של המטוסים המשועבדים יהיה גבוה ב 25% מיתרת החוב לבנק, וכי בדיקה כזו תבוצע אחת לשנה (בחלק מההסכמים - פעמיים בשנה), בהתבסס על פרסומים מקצועיים בינלאומיים מסוימים שנקבעו. כמו כן, החברה התחייבה כי אם יחס הביטחונות בפועל יהיה נמוך מהשיעור הנ"ל, החברה תעמיד בטחונות נוספים, או תקדים פרעונות של התחייבויות לתאגידים הבנקאיים, על מנת לעמוד ביחס הנדרש.

נכון לתאריך הדוחות הכספיים, החברה עומדת במגבלות ואמות המידה הפיננסיות (covenants) שנקבעו עם התאגידים הבנקאיים.

באור 14 - הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים (המשך)

ו. מגבלות ואמות מידה פיננסיות (covenants) של הלוואות לזמן ארוך (המשך)-

2. הסדרים עם תאגידים בנקאיים עובר למועד ההפרטה-

א. במהלך החודשים אפריל-מאי 2003 התקבלו מכתבים מבנק הפועלים בע"מ (להלן - "הבנק"), הטוענים כי על פי הסכמי ההלוואות, לבנק נתונה הזכות לדרוש פרעון מיידי של יתרת ההלוואות במקרה של שינוי במעמדה של החברה כ-"חברה ממשלתית" לפי חוק החברות הממשלתיות.

עובר למועד ההפרטה, הבנק הסיר את התנגדותו לביצוע הנפקת המניות לציבור, ובמקביל לכך המדינה התחייבה כי החל ממועד ההנפקה והצעת המכר של מניות החברה ועד לדצמבר 2004, אחזקות המדינה ועובדי החברה לא פחתו בכל עת שהיא מ-50.00001% (בדילול מלא) מהון המניות המונפק של החברה.
במסגרת ההסכמה הנ"ל הבנק הסכים לראות בהודעות לדרישת פרעון מוקדם, כמבוטלות.

ביום 28 בספטמבר 2004 התקבל אישורו של הבנק לכך שהעברת השליטה בחברה לכנפיים (ראה באור 2.ב.1) בדרך כלשהי, לא תחשב על ידי הבנק כאירוע הפרה בגדר ההסכמים, ולא תקנה לבנק את הזכות להעמיד את האשראי נשוא ההסכמים, או כל חלק ממנו, לפרעון מידי.

ב. בחודש מאי 2003, בנק לאומי לישראל בע"מ (בל"ל) הודיע לחברה כי אם תועבר או תשתנה השליטה בחברה בדרך כלשהי, ללא הסכמה בכתב ומראש, יהיה בל"ל רשאי לדרוש את סילוקם המיידי של חובות החברה כלפיו. עובר למועד ההפרטה, בל"ל הסיר את התנגדותו לביצוע הנפקת המניות לציבור.

בשנת 2004 הנהלת החברה פנתה לבל"ל בבקשה כי יסכים לכך שהעברת השליטה בחברה לכנפיים לא תקנה לבל"ל את הזכות להעמיד את האשראי שהעמיד בל"ל לפרעון מידי. בהקשר לכך בל"ל הודיע לחברה כי אין לו התנגדות לשינוי השליטה בחברה בכך שכנפיים תגדיל את שיעור אחזקותיה בחברה באופן שתהיה בעלת שליטה בחברה.

הסכמתו של בל"ל מותנית בקיום כל התנאים המפורטים להלן:
1. בעלי השליטה בכנפיים יהיו משפחת בורוביץ. המונח "שליטה" לצורך זה - כהגדרתו בחוק הבנקאות (רישוי) 1981.
2. שינוי הבעלות כמפורט לעיל יתבצע עד ולא יאוחר מיום 5 ביוני 2007.

בכפוף לאמור לעיל הוסכם כי בל"ל לא ישתמש בזכותו להעמדה לפרעון מיידי של חובות והתחייבויות החברה בגין שינוי השליטה הנ"ל בלבד.

כמו כן, במסגרת זאת כנפיים הודיעה לבל"ל כי בשים לב למצבת האובליגו הקיים של החברה בבל"ל, ובשים לב לכך שדירקטוריון החברה עתיד לגבש מעת לעת את מדיניות חלוקת הרווחים של החברה, הרי שכל עוד לא פחתה יתרת קרן האובליגו הקיים של החברה בבל"ל מ-50 מיליון דולר, כנפיים לא תתמוך בהחלטה לחלק רווחים בשיעור העולה על 60% מיתרת הרווחים הצבורים הראויים לחלוקה של החברה כפי שיהיו מעת לעת, אלא בהיוועצות עם בל"ל לגבי שיעור שמעל 60% כאמור. (לעניין מדיניות חלוקת דיבידנד - ראה באור 19.ז).

3. גיוס אשראי נוסף בישראל-

הוראות המפקח על הבנקים בישראל כוללות מגבלות לפיהן חבות של "לווה בודד" ושל "קבוצת לווים" לתאגיד בנקאי בישראל לא תעלה על שיעור מסוים מהונו של אותו תאגיד בנקאי.
ההוראות הנ"ל יכולות להשפיע מפעם לפעם על יכולת חלק מהתאגידים הבנקאיים בישראל להעניק אשראי נוסף לחברה.

כתוצאה משינוי האחזקות בחברה, באופן בו כנפיים מחזיקה למעלה מ-25% מהון המניות המונפק של החברה, הרי שהחברה נחשבת כחלק מקבוצת כנפיים לעניין המגבלה המוטלת על מתן אשראי בנקאי לקבוצת לווים.
עקב משקל התחייבויותיה של החברה לזמן ארוך לתאגידים בנקאיים בישראל, ובהתחשב בהיקף האשראי שמעמידים תאגידים אלו לחברות קבוצת כנפיים, עלולה החברה להתקשות בגיוס סכומים משמעותיים של אשראי נוסף מתאגידים בנקאיים בישראל העשוי להידרש לצורכי הצטיידות במטוסים והשקעות אחרות.

ז. שעבודים - ראה באור 18.

באור 15 - התחייבויות בשל סיום יחסי עובד-מעביד, נטו

א. ההרכב:

	מאוחד		החברה	
	ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
	2006	2005	2006	2005
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
התחייבויות לפיצויי פיטורים לעובדים	133,743	125,264	132,116	123,872
בניכוי - יעודות בקופות פיצויים	(86,752)	(80,243)	(84,865)	(78,521)
	46,991	45,021	47,251	45,351
התחייבויות בגין מענק בשל אי ניצול ימי מחלה, (ראה באור 15.ב.5) הפרשה לחופשה והטבות לפורשים	35,440	31,570	35,421	31,551
התחייבויות לתוכניות פרישה בהסכמה , נטו	37,981	45,855	37,981	45,855
בניכוי חלות שוטפת (ראה באור 15.ב.13)	(837)	(1,920)	(837)	(1,920)
	37,144	43,935	37,144	43,935
	119,575	120,526	119,816	120,837

ב. מידע נוסף

1. כללי

התחייבויות החברה והחברות המאוחדות שלה בשל סיום יחסי עובד-מעביד, הכלולות בדוחות כספיים אלה מייצגות את ההתחייבויות שאינן מכוסות על ידי הפקדות שוטפות בקופות פנסיה ופיצויים מוכרות, בקופות גמל ובחברות ביטוח. הסכומים הנצברים בקרן הפנסיה, בקופות הגמל ובחברות הביטוח, כאמור לעיל, אינם בחזקתן או בניהולן של חברות הקבוצה, ולפיכך הם וכן ההתחייבויות בגינן הופרשו סכומים אלה, אינם משתקפים בדוחות הכספיים.

כנגד חלק מההתחייבויות שאינן מכוסות, כאמור, קיימת יעודה המופקדת על שם החברה או על שם חברות מאוחדות, בקופות פיצויים מוכרות. כספי היעודות בקופות פיצויים כוללים את הרווחים שנצברו על כספי ההפקדות בהם. כספים אלה ניתנים למשיכה אך ורק לאחר שימולאו ההתחייבויות לפי חוק פיצויי פיטורים.

2. הסכמי עבודה קיבוציים

ביום 20 במאי 2004 חתמו החברה, ההסתדרות ונציגות העובדים על מספר הסכמי עבודה קיבוציים שעיקריהם הינם:

א. תוקפו של ההסכם הקיבוצי המיוחד לעובדי החברה הקבועים הוארך עד ליום 31 בדצמבר 2005.

ב. במקביל נחתם הסכם קיבוצי לעובדי דור המשך במקצועות מנהליים ומבצעיים ודיילי אוויר. הסכם זה יאפשר לחברה לקלוט לשורותיה עובדים זמניים מיומנים, ימנע אובדן ידע מקצועי, יאפשר לחברה להתייעל בתחום השכר בשנים הקרובות ויקנה לה גמישות ניהולית. תוקף הסכם זה עד ליום 31 בדצמבר 2008.

ג. תוקפו של ההסכם הקיבוצי המיוחד בדבר העסקת עובדים זמניים הוארך עד ליום 31 בדצמבר 2008.

ביום 5 בספטמבר 2006 חתמו החברה, ההסתדרות ונציגות העובדים על הסכם קיבוצי מיוחד, המאריך את תוקפו של ההסכם הקיבוצי המיוחד לעובדי החברה הקבועים ("ההסכם דור א") עד ליום 31 בדצמבר 2007. ביום 5 באוקטובר 2006 אישר דירקטוריון החברה את ההסכם הנ"ל. במקביל, לאור מצבה הכלכלי של החברה, נכנסה הנהלת החברה למשא ומתן עם נציגות העובדים לצורך מציאת פתרונות משותפים ומוסכמים להתייעלות בחברה, ולשינוי בתנאיו של ההסכם הקיבוצי המיוחד הנ"ל.

להערכת הנהלת החברה, בדוחות הכספיים נכללו הפרשות נאותות לכיסוי ההתחייבויות הנובעות מהסכמי העבודה הנ"ל.

באור 15 - התחייבויות בשל סיום יחסי עובד-מעביד, נטו (המשך)

ב. מידע נוסף (המשך)

3. הסכם פנסיה

זכויותיהם הסוציאליות של חלק מעובדי החברה מוסדרות במסגרת הסכם פנסיה. הסכם הפנסיה, בין החברה לבין ההסתדרות, נציגות העובדים ו"מבטחים", שנחתם ביום 1 בספטמבר 1992, מבוסס על הסכם הפנסיה בתעשיה והותאם להרכב המיוחד של אוכלוסית עובדי החברה.

ההצטרפות לפנסיה המקיפה היתה בגדר רשות לעובדים ותיקים ובגדר חובה לעובדים חדשים שההסכם הקיבוצי חל עליהם ואשר יוכלו לצבור את תקופת ההכשרה המזכה בפנסיה (לעובדים ותיקים בגיל העולה על 55 בגבר ו- 50 באשה, ניתנה אפשרות, בתנאים מסויימים, להצטרף לפנסיה מקיפה ולקבל פנסיה גם אם לא השלימו עשר שנות חברות). עובד המצטרף לפנסיה מקיפה חייב לבטח בפנסיה חלק משכרו (עובד קרקע - 50%, אנשי צוות אויר - להלן: אצא - 25%) ואת היתרה הוא יכול להפנות לביטוח מנהלים או לקופת התגמולים לעובדי החברה.

בהסכם נקבע, כי תשלומי החברה לקרן הפנסיה ולקרן מאושרת (ביטוח מנהלים או קופת תגמולים) בגין עובד שיצטרף לפנסיה, יבואו, לכל דבר וענין, במקום חובת תשלום פיצויי פיטורים לאותו עובד, בהתאם לסעיף 14 לחוק פיצויי פיטורים, וזאת בגין אותו חלק של השכר ובגין אותה התקופה שלגביהם בוצעו התשלומים. העובדים שהצטרפו לפנסיה זכאים, בעת פרישתם מהעבודה בחברה, לקבל פיצויי פיטורים ותגמולים למן התחלת עבודתם ועד לתאריך הצטרפותם לקרן הפנסיה, ומאותו תאריך ואילך את הזכויות שהצטברו לזכותם בקרן הפנסיה.

החל מיום 1 בינואר 1995, עובדים חדשים מבוטחים בפנסיה מקיפה ב"מבטחים", על פי תקנון פנסיה לעמיתים חדשים.

בתחולה משנת 2004 הועלה גיל הפרישה. לענין השפעת השינוי בגיל הפרישה על תוכניות הפרישה המוקדמות - ראה להלן באור 15.ב.13.ה.

בשנת 2005 נערכו תיקונים בפקודת מס הכנסה (כללים לאישור וניהול קופות גמל) (תיקון) התשס"ה - 2004, המשנים את כללי ההפקדה והמשיכה של הכספים בתוכניות לביטוח פנסיוני, בין היתר בנוגע להקטנה של תקרת הסכום אותו ניתן לבטח בביטוח הוני. בחודש יוני 2005 חתמו החברה, הסתדרות העובדים הכללית החדשה - האגף לאיגוד מקצועי והנציגות המשותפת לעובדי אל על, על הסכם קיבוצי מיוחד המאפשר את התאמת ההפרשות לכללים החדשים, על פי בחירת העובדים.

4. פיצויי פיטורים

א. כללי-

עובדים שקיבלו קביעות עד לחודש ספטמבר 1992 זכאים, בגין עבודתם עד למועד האמור, לפיצויי פיטורים, כשהם מחושבים על בסיס חודש אחד לכל שנת עבודה. לגבי תקופת העבודה שלאחר מכן זכאים העובדים הנ"ל לפיצויי פיטורים אם לא הצטרפו לתכנית הפנסיה, או לתוכנית משולבת של פנסיה, ביטוח מנהלים וחסכון בקופת גמל (בהתאם לבחירתם האישית), על פי הכללים שנקבעו בהסכם העבודה הקיבוצי. עובדים שקיבלו קביעות בחברה לאחר התאריך הנ"ל חייבים היו, אפוא, להצטרף לתכנית הפנסיה, תוך בחירה בשילוב הפנסיוני המתאים להם, ואינם זכאים לפיצויי פיטורים.

עובר למועד ההפרטה, נקבעו הסדרים עם העובדים להבטחת תשלומי פיצויים, ועם מדינת ישראל להבטחת גיוס מקורות. ראה להלן סעיף ב.

ב. הסדרים עם העובדים להבטחת תשלומי פיצויים ועם מדינת ישראל להבטחת גיוסי הון-

1. כיסוי גירעון בהתחייבות בשל סיום יחסי עובד-מעביד -

ביום 3 ביוני 2003, החברה ונציגות העובדים הסכימו על הסדר בדבר כיסוי גירעון בהתחייבויות בשל סיום יחסי עובד מעביד לעובדים זכאים בסך 516,240 אלפי ש"ח, (להלן: "הגרעון"), כאשר הסכום הנ"ל בש"ח צמוד למדד ונושא ריבית שנתית של 5.05%, החל מיום 1 ביוני 2003, בניכוי הסכומים שיועברו לקופת פיצויים חיצונית מוכרת, מעת לעת.

באור 15 - התחייבויות בשל סיום יחסי עובד-מעביד, נטו (המשך)

ב. מידע נוסף (המשך)

4. פיצויי פיטורים (המשך)

ב. הסדרים עם העובדים להבטחת תשלומי פיצויים ועם מדינת ישראל להבטחת גיוסי הון- (המשך)

1. (המשך)

החברה והמדינה התחייבו לכסות את הגירעון הנ"ל על ידי הבטחת גיוסי הון, כמפורט להלן:

א. כל סכום תמורה מיידית ועתידית בהנפקה הראשונה וכל תמורה כתוצאה מהנפקה עתידית של מניות או ניירות ערך אחרים שתתקבל עד ליום 5 ביוני 2007 (להלן: "תמורה מיידית ועתידית"), עד סכום הגרעון הנ"ל, יועבר לקופת הפיצויים מייד לאחר קבלתו, וסכום הגרעון יופחת בהתאם;

ב. אם התמורה המיידית והעתידית של החברה לא יהיה בהם כדי לכסות את יתרת הגרעון כפי שתהיה באותו מועד, תעביר המדינה את הסכומים הדרושים לכיסוי מלא של יתרת הגרעון כאמור.

עם כניסתו לתוקף של סיכום דברים זה, ובכפוף לביצועו, ויתרה נציגות העובדים, לרבות בשם כל אחד מעובדי החברה, על כל טענה נגד המדינה בגין הגרעון או מימונו. כמו-כן, החברה ונציגות העובדים התחייבו שלא להעלות נגד המדינה כל תביעה, טענה או דרישה בעניין זה. סיכום דברים זה נכנס לתוקף עם רישום מניות החברה למסחר בבורסה בתל אביב.

ביום 2 ביוני 2003, החליטה ועדת הכספים של הכנסת לאשר התחייבות בגין הסדר זה לצורך מתן רשת בטחון לקרן פיצויים של העובדים בסך 628,689 אלפי ש"ח.
ביום 3 ביוני 2003, דירקטוריון החברה אישר את סיכום הדברים הנ"ל.

להלן פרוט לסכומי ההפקדות בקופת הפיצויים של העובדים, שמקורן מתמורות של מימושי אופציות רכש ואופציות הניתנות להמרה במניות:

בשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר	הפקדות המדינה אלפי דולר	הפקדות החברה אלפי דולר	סה"כ אלפי דולר
2003	11,296	4,909	16,205
2004	38,396	712	39,108
2005	25,791	535	26,326
2006	775	296	1,071
	76,258	6,452	82,710
לאחר תאריך המאזן ועד בסמוך למועד אישור הדוחות הכספיים	-	189	189

יתרת ה"גרעון" כאמור, שנותרה לכיסוי ע"י המדינה ליום 31 בדצמבר 2006, מסתכמת לסך של כ-47.6 מליוני דולר (כולל ריבית והצמדה, כאמור).

ביום 11 בספטמבר 2005 קיבלה החברה מכתב מרשות החברות הממשלתיות, בו הודיעה הרשות לחברה, על דעת אגף החשב הכללי במשרד האוצר, כי מדינת ישראל לא תתנגד לפרשנות לפיה ההתחייבות האמורה של המדינה לא תיגרע בגין תמורה שתקבל החברה בגין הנפקה הכוללת רק אג"ח שאינו ניתן להמרה, וזאת בכפוף לכך שנציגות עובדי החברה, החתומה על ההסכם, תאשר כי אינה מתנגדת לפרשנות הנ"ל. עד כה טרם התקבלה הסכמת נציגות העובדים.

2. החברה ונציגות העובדים התחייבו לשתף פעולה ליישום הסכם פרישה מוסכמת בהיקף של עד 50 עובדים לשנה במשך ארבע שנים (ס"ה 200 עובדים) ובלבד שזהות הפורשים תוסכם בין החברה ונציגות העובדים. במסגרת זאת, בשנים 2003-2006 פרשו 200 עובדים. ראה פרטים נוספים בבאור 15.ב.13.

באור 15 - התחייבויות בשל סיום יחסי עובד-מעביד, נטו (המשך)

ב. מידע נוסף (המשך)

5. פדיון ימי מחלה

על פי תנאי ההסכם הקיבוצי, זכאים עובדי החברה לימי מחלה בתשלום מלא בגבול של 30 ימי מחלה לכל שנה (למעט לגבי עובדים חדשים לגביהם הצבירה מוגבלת), הניתנים לצבירה בכל שנות עבודת העובד בחברה.
העובדים הקבועים (למעט העובדים הבכירים, החל מהיום בו עברו להסכמים אישיים), בעת פרישתם מן החברה בפרישת חובה או שפרשו מעל גיל 45, בתנאים המזכים אותם בקבלת פיצויים, זכאים למענק בשל אי ניצול ימי מחלה בשיעור של עד 26.6% מערכם של ימי המחלה שלא נוצלו. ההתחייבות למענק האמור נקבעה בהתאם לזכאות שנצברה לעובדים הזכאים שהגיעו לגיל 45 לתאריך הדוחות הכספיים ומוצגת בדוחות הכספיים בערכה המלא (הבלתי מהוון).

6. עובדים זמניים

על פי הסכם העבודה שנחתם בין החברה לבין העובדים הזמניים, עובדים אלו הצטרפו לתוכנית פנסיה מקיפה והחברה מפקידה עבורם הפקדות חודשיות בהתאם, באופן שוטף.
הפקדות אלו מכסות את התחיבויותיה של החברה לעובדים הזמניים בגין סיום יחסי עובד מעביד.
בגין העובדים הזמניים שהחלו בעבודתם בטרם חלה חובת ההצטרפות לפנסיה, עורכת החברה הפרשה נאותה בספריה.

לעניין הארכת תוקפו של ההסכם הקיבוצי המיוחד בדבר העסקת עובדים זמניים (הסכם קיבוצי לעובדי דור המשך) - ראה לעיל באור 15.ב.2.

בחודש נובמבר 2002 הוגשה על ידי הסתדרות העובדים החדשה (להלן: "ההסתדרות") בקשת צד לסכסוך קיבוצי בקשר לדיילי אויר וקרקע זמניים, בנושאים הבאים:
אי תשלום שכר מינימום וזכויות סוציאליות בתקופת ההכשרה, אי תשלום שכר מינימום וגמול שעות נוספות עבור ימי השתלמות, אי תשלום שכר לדיילי אויר עבור שעות קרקע, הפרת ההסכם הקיבוצי בנושא הצבה מחודשת, והפרת ההסכם הקיבוצי והחוק בנושא חופשה ומחלה.
הסעדים שנתבקשו ע"י ההסתדרות היו הצהרתיים ומתייחסים הן לזכאותם העתידית של דיילים שיעברו הכשרה והן לזכאותם של דיילים שעברו הכשרה בעבר (בכפוף להתיישנות).

ביום 15 במארס 2005 ניתן פסק דינו של בית הדין האזורי לעבודה בתל אביב. הקביעות האופרטיביות העיקריות בפסק הדין הן כי בתקופת קורס הדיילים קיימים בין הצדדים יחסי עובד מעביד, וחניך זכאי לשכר שלא יפחת משכר מינימום ולזכויות סוציאליות. באשר לדיילים אשר עברו קורס בעבר, קבע בית הדין שכל דייל רשאי להגיש תביעה אישית, במסגרתה תוכל החברה להעלות טענות לעניין התיישנות, ושיעור הזכויות והתשלומים. בנוסף קבע בית הדין שדיילי האויר הזמניים זכאים לשכר מינימום, לרבות שעות נוספות, עבור השתתפותם בימי השתלמות, וכן זכאים לימי חופשה על פי מספר שנות עבודתם, וזכאים לתשלום הפרשים בגין העבר עבור שני הרכיבים הנ"ל.

בית הדין דחה את התביעה לתשלום עבור שעות קרקע דיילי האויר הזמניים, וכמו כן דחה את התביעה בנושא הצבה מחודשת, וחישוב דמי מחלה לדיילי הקרקע.

ביום 27 ליולי 2005, נחתם הסכם קיבוצי מיוחד המהווה הסכם פשרה בין החברה, הסתדרות העובדים החדשה - האגף לאיגוד מקצועי ונציגות העובדים המשותפת לעובדי החברה, אשר נכנס לתוקף בתחילת חודש ספטמבר 2005. זאת לאחר ש-1,250 דיילים הזכאים מכוח פסק הדין להגיש תביעה ואשר עדיין מועסקים בחברה חתמו על הסכמתם לתוכנו של ההסכם. בהסכם הפשרה פורטו התשלומים והכללים שעל פיהם יסולקו באופן מלא התחייבויות החברה כלפי העובדים מתוקף פסק הדין.

7. אנשי צוות אויר

אנשי צוות אויר זכאים, על פי הסכם, לפיצויי פיטורין בגין תקופת עבודתם עד חודש דצמבר 1979, כשהם מחושבים על בסיס משכורתם האחרונה, או משכורתם בחודש דצמבר 1979 (לאחר ניכוי חלק השכר ששולמו בגינו פיצויים פיטורין בעבר - 20%) כשהיא צמודה למדד המחירים לצרכן, הגבוה מבין השניים. לגבי התקופה שלאחר דצמבר 1979 התחייבויות החברה לפיצויי פיטורים מחושבת על בסיס משכורתם האחרונה.

לענין פנית החברה בנושא גיל הפרישה לטייסים - ראה להלן באור 15.ב.13.ה.

באור 15 - התחייבויות בשל סיום יחסי עובד-מעביד, נטו (המשך)

ב. מידע נוסף (המשך)

8. נושאי משרה בכירה

נושאי משרה בכירה בחברה מועסקים על פי הסכמי עבודה אישיים. עובדים אלו זכאים לקבל, בגין תקופת עבודתם, מעבר לסכומים שנצברו לזכותם בקופות הגמל ו/או בחברות הביטוח, פיצויי פרישה נוספים בשיעור של 100%.

9. עובדים מוצבים בחו"ל

החברה מעסיקה בחו"ל, בין השאר, עובדים קבועים, תושבי ישראל, הנשלחים למלא תפקידי ניהול בחו"ל, בדרך כלל, לתקופות של 4 עד 6 שנים (להלן "מוצבים").
משכורתם של המוצבים בעת כהונתם בחו"ל (להלן "משכורת חו"ל") שונה ממשכורתם הישראלית, וזאת בהתחשב ברמת החיים והמיסוי בחו"ל, וכן בעובדה שמשכורתם חייבת במס הכנסה ובמסוי סוציאלי, הן בחו"ל והן בישראל.
בנוסף למשכורתם של המוצבים, נושאת החברה בעלויות שכר הדירה של המוצבים ושכר הלימוד של ילדי המוצבים. תשלומי השכר לרבות שכר דירה ולימוד מבוצעים ע"י החברה בכפוף לתקנות מס הכנסה בישראל. לעניין תביעת מס הכנסה ניכויים ראה באור 17.א.10.ב. להלן.
התחייבויות בגין סיום יחסי עובד-מעביד בגין עובדים אלו נקבעו על בסיס השכר המקביל של עובדים בדרגתם המועסקים בישראל.

10. עובדים מקומיים בנציגויות החברה בחו"ל

מרבית עובדי החברה בחו"ל, למעט המוצבים הישראליים, מועסקים על פי הסכמי עבודה קיבוציים בין החברה לבין האיגוד המקצועי באותה המדינה, או על פי הסכמי עבודה עם נציגות העובדים, ומיעוטם על פי הסכמים בין ארגון המעבידים (חברות התעופה הזרות) לבין איגוד הגג של עובדי חברות התעופה, או על פי הסכמים אחרים. תנאי העבודה של עובדי החברה במדינות מסוימות אינם מעוגנים בהסכם קיבוצי, אלא נקבעים ע"י החברה, בהתאם למקובל בענף התעופה או בחברות התעופה הלאומיות באותן מדינות. בחלק מהנציגויות מועסקים העובדים על פי הסכמים אישיים או באמצעות קבלן.

בחלק מהנציגויות קיימת חובת תשלום פיצויי פיטורים עפ"י הדין או ההסכם ובחלק מהנציגויות קיימת חובת ביטוח פנסיוני ממלכתי או אחר. החברה מעבירה באופן סדיר את התשלומים לביטוח פנסיוני ומפרישה בספריה את החבות לתשלום פיצויי פיטורים.

חלק מעובדיה המקומיים של החברה בארה"ב ובאנגליה נהנים מתוכניות פנסיה ("התכניות"), על פיהן משלמת החברה את עלות הפנסיה של עובדי הנציגויות, אשר הם תושבי ארה"ב ואנגליה, בהתאמה. 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 המושקעים, בעיקר, בניירות ערך סחירים, אינם בבעלותה של החברה. החברה התחייבה לכסות כל גרעון שיווצר בערכם של נכסי הקרנות ביחס להתחייבויות האקטואריות, במידה שיווצרו.

החברה ערכה הפרשה נאותה בדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2006 בגין ההפרש בין סכום ההתחייבויות האקטואריות עבור העובדים בארה"ב ובאנגליה הכלולים בתוכניות הפנסיה, לבין סכום קרנות הפנסיה.

11. עובדי בטחון

תשלומים בגין סיום יחסי עובד ומעביד לעובדים המועסקים, על ידי החברה או על ידי הגורם הממלכתי, באבטחת שרותי החברה, מבוצעים מתקציב המדינה לאבטחת תעופה. בגין מרבית עובדי הביטחון לא מתקיימים יחסי עובד - מעביד עם החברה, ובהתאם לכך, לא נכללה בדוחות כספיים אלה הפרשה לכיסוי תשלומים כנ"ל.

לעניין השתתפות החברה בהוצאות הממשלה לאבטחת שירותי החברה (כולל השתתפות בהוצאות הנ"ל) - ראה באור 21.ג.

באור 15 - התחייבויות בשל סיום יחסי עובד-מעביד, נטו (המשך)

ב. מידע נוסף (המשך)

12. עובדי החברות המאוחדות

תנאי עבודתם של עובדי החברות המאוחדות העיקריות בישראל מוסדרים בהסכמי עבודה, על פיהם מחושבת ההתחייבות בשל סיום יחסי עובד-מעביד, על בסיס משכורתם האחרונה ועל פי הסדרי פנסיה, לפי העניין.
תנאי עבודתם של עובדי החברות המאוחדות העיקריות בחו"ל מוסדרים על פי הסכמי עבודה קיבוציים באותן מדינות, וכן בהתאם להוראות החוק והנוהג באותן מדינות.

13. תוכניות פרישה בהסכמה

א. כללי-

במסגרת תוכניות החברה להתייעלות וחיסכון, החברה מיישמת מאז שנת 2000 תוכניות פרישה המתייחסות בעיקר לעובדים ותיקים.
במסגרת זאת החברה חתמה על הסכמים עם מבטחים - מוסד לביטוח סוציאלי של העובדים בע"מ (להלן: "מבטחים"), ועם כלל שירותי פנסיה וגמל בע"מ (להלן: "כלל"), בערבות מדינת ישראל או בערבות בנקאית.

ב. עיקרי ההסכם עם העובדים הפורשים ועם מבטחים וכלל-

1. קבלת קצבה מיום הפרישה ועד גיל 65 ולחלק מהעובדים עד גיל פרישה על פי חוק (ללא הבדל מין), בגובה של עד 70% מהשכר הברוטו הבסיסי לפנסיה. תשלום הקצבה לא יעלה על 10 שנים;

2. מבטחים או כלל תשלם את הפנסיה ישירות לעובד;

3. הסדרי הפרישה גובשו במערכת הסכמים בין העובד והחברה, העובד ומבטחים או כלל, והחברה ומבטחים או כלל;
במסגרת ההסכמים הנ"ל מתחייבת מבטחים או כלל לערוב לעובד הפורש בדבר תשלום הפנסיה שלו תמורת ערבות (Back to Back) שתינתן לה;

4. ביום הפרישה התנתקו במלואם יחסי עובד-מעביד בין החברה לעובד.

ג. עיקרי ההסכם עם מדינת ישראל באישור ועדת הכספים של הכנסת-

במטרה לסייע לחברה לממש את תוכניות הפרישה הנ"ל, נחתם ביום 4 באפריל 2002 סיכום דברים, בין אגף החשב הכללי בשם מדינת ישראל, לבין החברה, להסדרת המחויבות שהמדינה קיבלה על עצמה במועד הפרטה, למימון הגרעון בעתודה לפיצויי פיטורין לגבי עובדים שהיו מועסקים ברציפות בחברה עד סוף שנת 1982. במסגרת סיכום הדברים הנ"ל הוסכם כי ללא קשר להפרטה:

1. המדינה תעמיד ערבות למבטחים - מוסד לביטוח סוציאלי של העובדים בע"מ, או למוסדות כספיים אחרים, לרבות בנקים, בקשר למימון הגרעון בעתודה לצורך תוכנית פרישת עובדים. היקף ערבות המדינה יהיה 80 מליון דולר.

2. לאחר ביצוע ההתחייבות הנ"ל למתן ערבות, לחברה לא יהיו דרישות נוספות כלשהן כלפי המדינה בקשר להתחשבנות ההיסטורית בגין עובדים שעבדו בחברה עד סוף שנת 1982.

3. במקרה של הפרטה, בעליה החדשים של החברה ידרשו להעמיד ערבויות חלופיות לערבות המדינה. עובר למועד ההפרטה ביום 2 ביוני 2003, דרישה זו בוטלה ע"י וועדת הכספים של הכנסת.

באור 15 - התחייבויות בשל סיום יחסי עובד-מעביד, נטו (המשך)

ב. מידע נוסף (המשך)

13. תוכניות פרישה בהסכמה (המשך)

ד. מידע נוסף -

הנהלת החברה החליטה בשנים 2000 ועד 2006 על תוכניות לפרישה מוקדמת של 602 עובדים, בגינם נערכו הפרשות בספרי החברה. נכון ליום 31 בדצמבר 2006 השלימו 530 עובדים את פרישתם בפועל מהחברה, במסגרת תוכניות הפרישה הנ"ל.

בדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2006, כלולה יתרת הפרשה בסכום כולל של כ- 57,724 אלפי דולר למימון פרישתם של כ- 437 עובדים, (וזאת לאחר ש-קבוצת עובדים אשר נכללו בתוכניות הפרישה המקוריות, הגיעו לגיל פרישה עד ליום 31 בדצמבר 2006, ואין עוד הפרשה בגינם בדוחות הכספיים).
במסגרת זאת, הפקידה החברה כספים להבטחת תשלומי הפנסיה המוקדמת לעובדים. יתרת הפקדונות ליום 31 בדצמבר 2006 הינה כ- 19,743 אלפי דולר.

יתרת הערבויות של מדינת ישראל לטובת מבטחים וכלל בגין תוכניות הפרישה, ליום 31 בדצמבר 2006 הינה כ- 46 מליון דולר.
ככל שהחברה תגבש ותחליט בעתיד על תוכניות פרישה בהסכמה נוספות, בכפוף לשיתוף פעולה עם נציגות העובדים, כאמור בבאור 15.ב.4.ב.2. החברה אינה זכאית לקבלת ערבויות נוספות ממדינת ישראל. תוכניות פרישה נוספות יבוצעו בערבות החברה.

ה. שינוי בגיל הפרישה -

בתחולה משנת 2004 ובמסגרת חוק להבראת כלכלת ישראל וחוק גיל פרישה, התשס"ד-2004, נקבע בין היתר כי:

1. הגיל בו ניתן לחייב עובד ועובדת לפרוש מעבודתם מטעמי גיל הוא 67 ("גיל פרישה חובה").
גיל פרישה חובה יחול על כל עובד ועובדת בין אם מבוטחים בביטוח מנהלים ובין אם אינם מבוטחים בביטוח כלשהו.

2. הגיל בו ניתן לחייב עובד ועובדת המבוטחים בקרן פנסיה לפרוש מעבודתם הוא 67 לעובד ו-62 לעובדת ("גיל פרישה לקרן פנסיה").
עובד ועובדת אשר יפרשו לאחר גיל 60 אך לפני גיל פרישה, יהיו זכאים בתקופה זו לפנסיה מוקדמת מוקטנת.

3. החל מיום 1 בינואר 2004, הוגדלו שיעור דמי הגמולים על חשבון העובד והמעסיק (באופן הדרגתי בשנים 2004-2006 עד לשיעור נוסף של 1.5% לעובד ו-1.5% למעסיק).

השפעת השינוי האמור על תוכניות הפרישה המוקדמת:

א. העלאת גיל הפרישה והגדלת דמי הגמולים, הגדילו את ההתחייבות של החברה בגין תוכניות פרישה בהסכמה בסכום של כ-2.5 מליון דולר (כולל בגין דמי הגמולים הנוספים שהחברה תחויב בהעברתם עד לגיל פרישה לקרן פנסיה) אשר נרשמו במסגרת ההוצאות האחרות בשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2004, ואשר בגינם נכללה הפרשה מלאה בדוחות כספיים אלה.

ב. בנוסף לכך, קיימת קבוצת עובדים וותיקים שפרשה מהחברה במסגרת תוכניות פרישה מוקדמות, עובר למועד שינוי חוק גיל פרישה (להלן: "פורשים וותיקים").

בהתאם להסכם שנחתם בין הממשלה לבין לשכת התאום של האירגונים הכלכליים ביום 5 בינואר 2005, לתיקון עסקת החבילה בין הצדדים, הוסכם כי הממשלה תממן את העלות הנוספת הכרוכה בהעלאת גיל הפרישה, לעובדים שפרשו בפרישה מוקדמת עד ליום 31 בדצמבר 2003.

ג. כמו כן, החברה פנתה למנכ"ל משרד האוצר בבקשה כי גיל פרישה לטייסים (כפי שנקבע במסגרת תקנות הטייס) ישאר ללא שינוי (65 שנה) אך הפניה לא נענתה בחיוב. מלבד זאת, השינוי בגיל הפרישה, וההגדלה בדמי התגמולים, אינם משפיעים באופן מהותי על ההוצאות השוטפות של החברה. לענין תביעה כנגד החברה בנושא זה - ראה להלן באור 17.א.8.

באור 15 - התחייבויות בשל סיום יחסי עובד-מעביד, נטו (המשך)

ב. מידע נוסף (המשך)

14. תמריצי פריון

במסגרת הסכם העבודה הקיבוצי משלמת החברה לעובדי הקרקע שלה תמריצי פריון עבור התייעלות והקטנת תשומת כח אדם (הנמדדות בשעות תשלום) ליחידת תפוקה (להלן - "הפריון"), ובהתאם ל"שיטת האימפרושר" ("התייעל וזכה").
"שיטת האימפרושר" מבוססת על חלוקה שווה בין הצדדים (החברה והעובדים) של החסכון שיושג בחברה על ידי התייעלות והקטנת תשומת כוח אדם ליחידת תפוקה.

תמריצי הפריון משתלמים מידי חודש, והם מוגבלים בתקרה של 20% מהשכר. עודפי הפריון (אם ישנם) נשמרים ב"בנק" לשימוש בעתיד. על בסיס המדדים המובאים בחשבון בקביעת "שעור הפריון הכולל", ועל בסיס הערכת ההנהלה, נכללה בדוחות כספיים ליום 31 בדצמבר 2006 הפרשה בסך של 11,400 אלפי דולר, (ליום 31.12.05 : 11,400 אלפי דולר).

באור 16 - התחייבויות אחרות לזמן ארוך

א. ההרכב:

	מאוחד		החברה	
	ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
	2006	2005	2006	2005
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הלוואה למימון רכישת מטוס מטען (ראה ב.)	1,992	4,084	1,992	4,084
חכירות הוניות	1,046	223	858	-
	3,038	4,307	2,850	4,084
בנכוי - חלויות שוטפות	(2,308)	(2,092)	(2,308)	(2,092)
	730	2,215	542	1,992

ב. למימון רכישתו של מטוס מטען, קיבלה החברה הלוואה בשנת 2004 בסך של כ- 6.3 מליון דולר, להחזר בשלושים ושישה תשלומים חודשיים. ההלוואה נושאת ריבית קבועה.

לעניין שעבודים - ראה באור 18.ב.5.

ג. בשנת החשבון התקשרה החברה בשתי התקשרויות לביצוע חכירות הוניות לרכישת ציוד מיחשוב ואחר בסכום כולל מקורי של 1,014 אלפי דולר. ציוד זה נכלל במסגרת הרכוש הקבוע של החברה (ראה באור 9.ז.).

באור 17 - התחייבויות תלויות, ערבויות והתקשרויות

א. תביעות משפטיות

נכון ליום 31 בדצמבר 2006, הוגשו כנגד החברה תביעות משפטיות בסך כולל של כ-99.4 מליון דולר, בגינם רשמה החברה הפרשה בדוחות הכספיים בסך כולל של כ-4.4 מליון דולר, וזאת בהסתמך על יועציה המשפטיים של החברה.
כנגד החברה הוגשו גם תביעות משפטיות בלתי מכומתות בסכומים כספיים שהוגשו כנגד החברה. סכום ההפרשה הנ"ל בדוחות הכספים כולל גם הפרשות בגין תביעות בלתי מכומתות, על פי אומדן הנהלת החברה.

התביעות הנ"ל אינן כוללות תביעות שונות נגד החברה אשר לדעת הנהלת החברה מכוסות בפוליסות ביטוח מתאימות, ומטופלות על ידי חברות ביטוח ועל אחריותן.

סכומי התביעות וההפרשות הנ"ל, אינן כוללות את שומות מס הכנסה ניכויים וצווי מס הכנסה (ראה להלן באור 17.א.10).

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 הנ"ל שנערכו בדוחות הכספיים, למעט תביעות משפטיות מסויימות - בעיקר תביעות שאושרו כייצוגיות, אשר היועצים המשפטיים של החברה מתקשים להעריך את תוצאותיהן הכספיות, ואשר בגינן לא נערכה הפרשה בדוחות הכספיים.

להלן פרוט תמציתי לתביעות משפטיות וכספיות מהותיות:

1. בחודש אוקטובר 1998 הוגשה, לבית המשפט המחוזי בנצרת, תביעה נגד החברה וכן בקשה להכיר בה כתביעה ייצוגית, על סך 230.4 מיליוני ש"ח (כ-54.5 מליוני דולר ליום המאזן) . התביעה התייחסה לטענה בדבר גביות יתר של מחירי כרטיסי טיסה על ידי סוכני נסיעות, שנוצרו, לטענת התובעת, משימוש בשערי חליפין לא נאותים. בית המשפט אישר בשנת 2002 את הבקשה להכיר בתביעה כייצוגית לענין חוק הגנת הצרכן. החברה הגישה בקשת רשות ערעור לבית המשפט העליון. לדעת הנהלת החברה בהתבסס על חוות דעת של יועציה המשפטיים, לא ניתן בשלב זה להעריך את תוצאות הדיון נגד ההחלטה לדון בתביעה כתובענה ייצוגית, וכמו כן, את תוצאותיה של התביעה עצמה במידה וערעור החברה לא יתקבל. לא נכללה הפרשה בגין תביעה זו בדוחות הכספיים.

2. בחודש ספטמבר 1999, הוגשה לבית המשפט המחוזי בתל אביב תביעה נגד החברה ונגד רשות שדות התעופה ואופיר טורס (סוכנות נסיעות) וכן בקשה להכיר בה כתביעה ייצוגית, על סך 21.7 מליוני ש"ח (כ-5.1 מליון דולר ליום המאזן). התובעת טוענת כי סוכן הנסיעות גבה ממנה את אגרת הנוסע לפי שער הגבוה מהשער החוקי לעניין זה, שהוא השער היציג, וכי גם החברה אחראית למעשי הסוכנים בעניין זה. בית המשפט אישר בשנת 2002 את הבקשה להכיר בתביעה כייצוגית לענין הפרת חובת חקוקה על בסיס תקנה 29 לתקנות סדר הדין. החברה הגישה בקשת רשות ערעור לבית המשפט העליון.

בחודש אוקטובר 2005 ניתן פסק דין בעניין א.ש.ת, בו הוחלט על ידי בית המשפט העליון, כי תביעות ייצוגיות אפשריות רק מכוח חיקוקים ספציפיים הכוללים אפשרות זו, ולא ניתן להגיש תביעות ייצוגיות בעילות מן הדין הכללי מכוח השימוש בתקנה 29 לתקנות סדר הדין האזרחי.

בעקבות כך התבקשו הצדדים למסור את עמדתם לבית המשפט בקשר להמשך ההליכים. התובעת הודיעה כי היא מבקשת להמשיך את הדיון בעילות מכוח חוק הגנת הצרכן, אשר לא אושרו בבית המשפט המחוזי. בית המשפט טרם החליט בעניין זה. בשלב זה, לדעת החברה בהתבסס על חוות דעת של יועציה המשפטיים, לא ניתן להעריך את תוצאות הערעור, ואת תוצאות התביעה עצמה. לא נכללה כל הפרשה בגין תביעה זו בדוחות הכספיים.

3. בחודש יולי 2002 הוגשה תביעה כנגד החברה וכנגד סאן דור על סך 32 מיליון דולר, המתייחסת להיטל הביטוח והביטחון אותו גובה החברה. לטענת התובעים יש לחייב את החברה להשיב את ההיטל ששולם, ולאסור על החברה להמשיך בגבייתו, וזאת בשל כך שלטענת התובעים החברה לא משתמשת בהיטל זה להגברת מערך האבטחה. התובעים הגישו בקשה לאשר את תביעתם כתביעה ייצוגית.

בחודש אוגוסט 2005 בית המשפט המחוזי דחה את הבקשה לאשר התביעה כייצוגית, והתובעים הגישו ערעור לבית המשפט העליון. לדעת יועציה המשפטיים של החברה סיכויי הערעור אינם גבוהים, ובהתאם לכך לא ערכה החברה הפרשה בנדון.

באור 17 - התחייבויות תלויות, ערבויות והתקשרויות (המשך)

א. תביעות משפטיות (המשך)

4. בחודש יולי 2004 הוגשה תביעה כנגד החברה, סאן דור, ארקיע ושני סוכני נסיעות. התובעים ביקשו לאשר את תביעתם כייצוגית על פי חוק הגנת הצרכן.
התובעים טוענים כי רוכשי כרטיסים שאינם ניתנים להחזרה, מוטעים לחשוב שאינם זכאים להחזר מיסי נמל והיטלים שונים. התובעים מבקשים ליצג את כל רוכשי כרטיסי הטיסה אצל הנתבעות, אשר לא עשו שימוש בכרטיסי הטיסה ולא קיבלו החזר של המיסים וההיטלים, וזאת בשבע השנים שקדמו להגשת התביעה. הוגשה תגובה מטעם החברה וסאן דור. טרם נקבע מועד לדיון. הנהלת החברה סבורה בהסתמך על יועציה המשפטיים, כי אין אפשרות סבירה להעריך את תוצאות התביעה. בדוחות הכספיים לא נערכה הפרשה בגין תביעה זו.

5. כנגד החברה הוגשה תביעה על ידי נוסעים הטוענים כי במהלך טיסת אל על לניו יורק ביום 24 ביולי 2003 ארע פיצוץ באחד מצמיגי המטוס, גרם לתקלה ולהחזרתו של המטוס לבן גוריון. התובעים טוענים כי הארוע גרם להם להוצאות ולנזק בלתי ממוני (עוגמת נפש, חרדה וכדומה). התובעים מבקשים לאשר את תביעתם כתביעה ייצוגית ומבקשים לייצג את כל הנוסעים במטוס (כ- 550), ולפסוק לטובת כל אחד פיצוי בסך 4,000 ש"ח ובסה"כ 2.1 מליון ש"ח (כ- 0.5 מליון דולר ליום המאזן).

בית המשפט מחק על הסף את תביעת התובעים. הוגש ערעור ביום 23 באוקטובר 2006. לאחר תאריך המאזן הגיעו הצדדים לפשרה שבמסגרתה נמחק הערעור.

6. בחודש אוקטובר 2005 הוגשה תביעה כנגד החברה לנתבעים נוספים על ידי עובדת החברה לשעבר, בבית המשפט העליון של אונטריו קנדה, בגין טענות בנוגע להטרדה מינית ותקיפה מינית. סכום התביעה הוא כ-2.2 מיליון דולר קנדי (כ-1.9 מיליון דולר ליום המאזן). להערכת החברה, בהתבסס על יועציה המשפטיים, סיכויי התביעה אינם גבוהים.

7. כנגד החברה הוגשה תביעה על ידי עובד לשעבר של חברה בת, בגין פיטורין, אשר נגרמו לטענתו בעקבות התנכלותה של החברה. סכום התביעה כ- 6.1 מליון ש"ח (כ- 1.4 מליון דולר ליום המאזן).
להערכת החברה בהתבסס על יועציה המשפטיים, סיכויי התביעה אינם גבוהים.

8. בחודש יוני 2006 הוגשה תביעה על ידי 94 תובעים כנגד החברה וכנגד מדינת ישראל – משרד האוצר. המדובר בתובעים שהועסקו בחברה ושיצאו לפרישה מוקדמת בין השנים 2001-2003. בתביעתם עותרים התובעים לסעד הצהרתי / צו עשה לתיקון הסכמי הפרישה באופן שבכל אחד מהסכמי הפרישה יצוין כי הפורש יקבל את משכורת הפנסיה המוקדמת עד גיל הפרישה החוקי, לרבות תנאים נלווים במקום עד גיל 65; לחילופין, עותרים התובעים לסעד הצהרתי / צו עשה לביטול הסכמי הפרישה.

הסעד העיקרי הנתבע בה הוא "לתקן" את הסכם הפרישה כך שהתובעים יהיו זכאים לקבל פנסיה תקציבית על חשבון החברה עד גיל 67 ובמקביל יהיו זכאים לכך שהחברה תמשיך ותפריש בגינם את ההפרשות לקרן הפנסיה עד לאותו מועד.

התביעה אינה מכומתת והמדובר אפוא בהמשך תשלומים כאמור לתקופה נוספת של כשנתיים בגין כל תובע.

הוגש כתב הגנה בו נטען כי דין התביעה סילוק על הסף הן מן הטעם שכל התובעים פרשו מעבודתם פרישה מוקדמת וחתמו על הסכמי פרישה ובהם סעיף מיצוי תביעות והן בשל היעדר כימות התביעה.

כן, נטען כי התובעים שבחרו שלא להצטרף לקרן הפנסיה, לא שילמו במהלך השנים את חלק העובד בדמי הגמולים לקרן הפנסיה, וזאת בשונה מהעובדים שהצטרפו לקרן הפנסיה וכי בשונה מהעובדים שהצטרפו לקרן פנסיה, התובעים שבחרו שלא לעשות כן, קיבלו עם סיום עבודתם פיצויי פיטורים מלאים בגין כל תקופת עבודתם. כמו כן הועלו על ידי החברה טענות הגנה נוספות.

התביעה נמצאת בשלב ההליכים המקדמיים.

באור 17 - התחייבויות תלויות, ערבויות והתקשרויות (המשך)

א. תביעות משפטיות (המשך)

9. בחודש ינואר 2002 הוגשה תביעה כנגד החברה על ידי 72 טייסים בחברה, חלקם סיימו את עבודתם וחלקם טייסים פעילים. לטענת התובעים, בהסכם הקיבוצי נקבע כי גיל הפרישה לגבי עובד קבוע הינו 65 ושלושה חודשים וכי החברה אינה מקיימת חוזה זה. בתביעתם ביקשו התובעים מבית הדין הצהרה כי הינם זכאים להמשיך ולעבוד בחברה עד לגיל האמור.

בחודש אפריל 2005 ניתן פסק דין בבית הדין האזורי לעבודה בתל אביב הדוחה את התביעה. בעקבות כך, הגישו 58 מהתובעים ערעור. בשנת החשבון המליץ בית הדין לצדדים להביע להסדר פשרה, ובהתאם לכך ערכה החברה הפרשה נאותה בספריה.

10. **מס ההכנסה - ניכויים**

לחברה הוצאו שומות ניכויים מוסכמות עד וכולל שנת מס 2002.
לגבי נושאים שנותרו במחלוקת הוצאו לחברה שומות בגין השנים 2002-1998, ובהמשך גם צווים בסכום של כ-22 מליון דולר כולל ריבית והפרשי הצמדה (לא כולל קנסות).
החברה ערערה על הצווים בבית המשפט המחוזי בת"א, ולגבי הצו לשנים 2002-2001 אשר התקבל בחודש מארס 2007 בכוונת החברה להגיש ערעור לבית המשפט.

להלן עיקרי הנושאים השנויים במחלוקת:

א. חישוב זקיפת שווי הטבה לעובדים בגין כרטיסי טיסה - החברה זוקפת שווי הטבה לעובדים בגין כרטיסי טיסה המוענקים להם על פי נהלי החברה על בסיס מקום פנוי לפי שווי של 22.5 אחוז ממחירו הממוצע לציבור הרחב של כרטיס טיסה במחלקת תיירים שכיחה, ולפי שווי של 50 אחוז לכרטיסי טיסה על בסיס מקום מובטח.
תביעת מס הכנסה היא לחשב את שווי ההטבה על בסיס ערכה הכלכלי, כאשר החברה טוענת, בהתבסס על יועציה המקצועיים שההטבה הכלכלית אינה עולה על הזקיפה המבוצעת על ידה.

ב. עובדי החברה המוצבים בחו"ל - דרישה לתשלום המס בישראל בגין עובדי החברה המוצבים בחו"ל מעבר לארבע שנים ואשר עיסוקם בחו"ל זהה לעיסוקם בארץ, ולגבי העובדים בארה"ב, איסור קיזוז המסים ששילמה החברה לעיר, למדינה ולביטוח לאומי.

בדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2006 נכללה הפרשה נאותה, אשר לדעת הנהלת החברה בהתבסס על יועציה המקצועיים, מכסה את ההתחייבויות הצפויה לתשלום בגין שומות מס ניכויים וצווי המיסים הנ"ל, כולל גם בגין התקופה הנוספת עד וכולל שנת 2006.

11. לעניין תביעות שהוגשו כנגד החברה לאחר תאריך המאזן – ראה באור 25.א.

ב. הליכים משפטיים בתחום הגבלים עסקיים בחו"ל

1. בחודש פברואר 2006 פתחה מחלקת ההגבלים העסקיים של משרד המשפטים בארה"ב ("מחלקת ההגבלים העסקיים") בחקירה גלויה, בשיתוף עם רשויות תחרות נוספות במדינות אחרות, בחשד לכאורה לתיאום מחירים בנוגע לתוספות מסוימות במחירי הובלה אווירית של מטען. מספר מובילי מטען אוויריים הודיעו שקיבלו צווי Grand Jury בקשר לחקירה זו. ביום 27 בספטמבר 2006 קיבלה החברה ממחלקת ההגבלים העסקיים צו שהוצא ע"י Grand Jury, הדורש מידע ומסמכים בנוגע לפרקטיקות תמחור ותוספות מחיר מסוימות בתחום הטסת המטענים, החל מתחילת שנת 1999 ועד למועד הצו. מחלקת ההגבלים העסקיים הודיעה לחברה כי החברה נבדקת כחשודה בחקירה זו. החברה משתפת פעולה עם החקירה, תוך שהיא גם מבצעת בעצמה בדיקה פנימית של פרקטיקות תמחור המטען. בשלב זה אין ביכולת החברה להעריך את תוצאות חקירת מחלקת ההגבלים העסקיים או להעריך את ההשפעה הכספית האפשרית של החקירה. יחד עם זאת יצוין כי ההשלכות עשויות לכלול הליכים מנהליים או אזרחיים ו/או כתב אישום פלילי, לרבות קנסות ו/או חבות אזרחית. כן יצויין כי עונשים על הפרת חוקי התחרות עשויים להיות חמורים, הן בהקשר לחבות פלילית והן בהקשר לחבות אזרחית. בדוחות כספיים אלו לא נכללה הפרשה בגין חקירה זו.

באור 17 - התחייבויות תלויות, ערבויות והתקשרויות (המשך)

ב. הליכים משפטיים בתחום הגבלים עסקיים בחו"ל (המשך)

2. בחודש דצמבר 2006 קיבלה החברה מכתב מנציבות התחרות האירופית ("הנציבות"), שנמסר למשרדי החברה בגרמניה, ובו דרישת מידע בקשר לחקירה שמנהלת הנציבות. במכתב צוין כי דרישת המידע הינה במסגרת חקירה שמנהלת הנציבות בנוגע לפעילויות שלכאורה פוגעות בתחרות בתחום שרותי הובלה אווירית של מטענים, וכי קיים בידי הנציבות מידע בדבר מגעים נרחבים שהתקיימו בין חברות תעופה וגופים אחרים בקשר לתוספות מחיר שונות ונושאים אחרים כגון תעריפי הובלת מטענים.

3. להליכים המפורטים לעיל הקשורים לחקירות רשויות הגבלים עסקיים, עלולה להיות השפעה מהותית על החברה, עקב הקנסות אשר גופים אלה רשאים להטיל ואשר עלולים להיות גבוהים במיוחד.

במסגרת המכתב נתבקשה החברה להעביר נתונים ומסמכים בנוגע לחברה ולפעילות המטען שלה החל משנת 1995. החברה משתפת פעולה עם החקירה והעבירה תשובתה כמבוקש במכתב הנציבות, תוך שהיא גם מבצעת בעצמה בדיקה פנימית של פרקטיקות תמחור המטען. בשלב זה אין ביכולתה של החברה להעריך את תוצאות חקירת הנציבות או להעריך את ההשפעה הכספית האפשרית של החקירה על החברה. יחד עם זאת, יצוין כי ההשלכות עשויות לכלול הליך מינהלי כנגד החברה, לרבות קנס בהיקף מהותי העלול להיות מוטל על החברה בסיום ההליך. בדוחות כספיים אלו לא נכללה הפרשה בגין חקירה זו.

4. לעניין תביעה שהוגשה כנגד החברה לאחר תאריך המאזן בנושא הגבלים עסקיים - ראה באור 2.א.25

ג. ערבויות

הרכב הערבויות שהעמידה החברה לצדדים שלישיים:

	ליום 31 בדצמבר
	2006
	אלפי דולר
להבטחת תכניות פרישה לעובדים	3,011
להבטחת הלוואות לעובדים	473
להבטחת התחייבויות של חברות בנות	2,229
לרשויות תעופה, לשלטונות המכס ולצדדים שלישיים אחרים	7,540
	13,253

ד. התקשרויות

1. התקשרות לרכישת שני מטוסים מדגם 200-777

החברה חתמה ביום 2 באוקטובר 2005 על הסכם עם חברת בואינג לרכישת שני מטוסים רחבי גוף ארוכי טווח מסוג בואינג 777-200 ER, המיועדים להתקבל לשימוש החברה בחודשים יולי ואוגוסט 2007. עלות כל מטוס, תעמוד על כ- 130 מליון דולר, בהתאם להיקף התוספות וההתקנות שיבוצעו במטוס כדי להתאימו לצרכי החברה. אמצעי המימון העצמיים צפויים לעמוד על כ- 15% ממחיר המטוס, והיתרה תמומן באמצעות הלוואות.

בחודש נובמבר 2005 התקבלה התחייבות מקדמית מהרשות לעידוד הייצוא והייבוא של ארה"ב (EXIM) אשר תאפשר קבלת מימון מתאים ממוסדות פיננסיים כנגד ערבות הרשות הנ"ל.
עד ליום 31 בדצמבר 2006 שילמה החברה לחברת בואינג, סך של כ-82.1 מליון דולר על חשבון רכישת שני המטוסים הנ"ל מתוכם כ-60.2 מליון דולר בשנת החשבון. לענין תשלום נוסף ואחרון לאחר תאריך המאזן על חשבון המקדמות הנדרשות למימון המטוסים - ראה באור 25.ב.1.

בחודש נובמבר 2006 אישר דירקטוריון החברה התקשרות עם שני בנקים זרים, שישמשו יחד כממנים לעסקת רכישת שני מטוסי ה- 777. במסגרת זו חתמה החברה על מסמך כוונות עם שני הבנקים הזרים לגבי עיקרי המימון. ההסכם מתבסס על ערבות EXIM וכפוף לתנאיו. הבנקים הממנים לקחו על עצמם מתיחה של המימון הנ"ל לתקופה של עד 15 שנים.

לעניין התקשרות לאחר תאריך המאזן לקבלת המימון הנ"ל - ראה באור 25.ב.2.

באור 17 - התחייבויות תלויות, ערבויות והתקשרויות (המשך)

ד. התקשרויות (המשך)

2. דמי חכירה ושכירות

א. החברה חוכרת מטוסים בחכירה תפעולית, בדרך כלל בתמורה לדמי חכירה חודשיים ובתוספת תשלום עבור הרזרבות לתחזוקה על פי שעות טיסה בפועל. מרבית ההסכמים כוללים אופציות להארכה וקיצור של חוזי החכירה.

ב. להלן פרוט לסכומי החכירה המינימליים בגין המרכיב הקבוע, (אך ללא התשלום עבור הרזרבות תחזוקה), העומדים לתשלום בגין חכירת מטוסים:

השנה	חכירת תפעולית של מטוסים
	אלפי דולר
2007	27,066
2008	22,763
2009	21,585
2010	18,365
2011	6,740
סה"כ	96,519

ג. כמו כן לחברה הסכמי התקשרות להחכרת מטוסים, בדרך כלל כנגד תשלום דמי חכירה חודשיים וכן תשלום הרזרבות לתחזוקה.

ד. לחברה התקשרויות לשכירת מבנים ושטחים בארץ ובחו"ל, כולל בשדות תעופה שונים, ומשרדים לשימוש נציגויות החברה.

3. התקשרויות עם רשות שדות התעופה ("רש"ת")

א. לחברה זכות שימוש (הרשאה) בקרקע בשטח של 290 דונם בנמל תעופה בן גוריון, עד ליום 31 בדצמבר 2010 (עם אופציה להארכה לתקופה נוספת של 25 שנה).

עובר למועד ההפרטה, ביום 19 במאי 2003, החברה ורש"ת, באישור ועדת השרים לענייני חברה וכלכלה, הגיעו להבנה בעניין דמי הרשאה חדשים בהם החברה תחוייב כלפי רש"ת.
על פי הסכם זה, התשלום השנתי בגין השטח הנ"ל יהיה בסך של 960 אלפי דולר בשנת 2005, והוא יעלה בשיעור של 7.4% מידי שנה, עד לסכום מקסימלי של 4 מליון דולר לשנה.

ב. ביום 19 באוקטובר 2004 נוסף תיקון להסכם הנ"ל, לפיו בנוסף לתשלום עבור הקרקע, החברה תשלם לרש"ת דמי שימוש שנתיים בעבור מבנים ומתקנים מסויימים, אשר הסתיימה תקופת הפחתתם. התשלום יהיה בסכום שיעלה באופן הדרגתי, החל מסכום של 900 אלפי דולר בשנת 2006, ועד לסכום של 4 מליון דולר בשנת 2025.

ג. החברה מחויבת בתשלום אגרות טיסה, מיסי נמל ודמי הרשאה לרש"ת. החברה נהנית מהשיעור המוקטן המרבי של האגרות כתוצאה מהיקף פעילותה בנתב"ג.

ד. בחודש נובמבר 2004 פתחה רש"ת את טרמינל 3, במסגרת פרוייקט נתב"ג 2000. הפרוייקט כולל מסוף נוסעים חדש - טרמינל 3, רחבות חניה למטוסים ושטחי תמך לתפעול השרותים הנדרשים לפעילות במקום. רש"ת סגרה את טרמינל 1 הנוכחי וייעדה אותו לפעילות פנים ארצית.
עד למועד פתיחתו של טרמינל 3, כל מתקני החברה מוקמו בסמוך לטרמינל 1: משרדים, עמדות חניה למטוסים, הנגרים, מחסנים ובתי מלאכה שונים. לאור העברת הפעילות לטרמינל 3, נאלצה החברה להעתיק חלק מפעילותה לטרמינל 3 ולשטחים חדשים בסמוך לו.

ההסכמים בין החברה לרש"ת להסדרת השימוש בטרקלין הנוסעים בטרמינל 3 ולמתן הרשאה בשטחים נוספים, נחתמו בחודש דצמבר 2006.

באור 17 - התחייבויות תלויות, ערבויות והתקשרויות (המשך)

ד. התקשרויות (המשך)

3. התקשרויות עם רשות שדות התעופה ("רש"ת") (המשך)

ד. (המשך)

בין החברה לרש"ת נחתם הסכם עקרונות בחודש אפריל 2000 בנושא חכירת שטח של 20 דונם להקמת מרכז תחזוקה, הנגר ומבני עזר במסגרת פרויקט נתב"ג 2000. מועצת רש"ת אישרה את ההתקשרות, אך ההתקשרות כפופה לחתימת הסכם מפורט בין הצדדים, ואישור ההסכם על-ידי הדירקטוריון של החברה.

4. התקשרויות לתחזוקת מנועים ומטוסים

לחברה מספר הסכמים עם גופים שונים לתחזוקת מנועים ומטוסים. ההתקשרויות הן לפרקי זמן ארוכים (עד 20 שנה). חלק מההסכמים הם על בסיס חומרים ועבודה (Time & Materials), וחלקם על בסיס עלות לשעת טיסה. לעניין הוצאות תחזוקת המנועים והמטוסים בפועל - ראה באור 21.ב.

5. התחייבויות לביצוע עבודות להבטחת כושר טיסה

המטוסים מדגם 200-747 שבבעלות החברה הם בגיל מתקדם (Aging Aircraft). עלות אחזקתם, כדי להבטיח את כושרם האוירי, גבוהה יותר מזו של מטוסים חדשים ועשויה להשתנות באופן מהותי, מתקופה לתקופה, כתוצאה מהוראות כושר אוירי (AD'S) המחייבות שיפוצים בלתי מתוכננים או פעולות אחזקה או עריכת ביקורות מיוחדות.
לחברה התחייבויות לביצוע עבודות להבטחת כושר טיסה, כאמור, כפי שנקבעו על ידי אגף הנדסה ובקרת איכות של החברה, בהתחשב בהנחיות ובדרישות היצרנים ובתקנות רשויות תעופה בינלאומיות. העבודות האמורות מתוכננות להתבצע במסגרת תכנית רב שנתית על פי ההנחיות והדרישות האמורות.

באור 18 - שעבודים

א. להלן פירוט ההתחייבויות של החברה המובטחות בשעבודים:

	ליום 31 בדצמבר 2006
	אלפי דולר
ריבית לשלם	10,390
אשראי לזמן קצר מתאגידים בנקאיים (לא כולל חלויות שוטפות)	4,287
אשראי לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים (כולל חלויות שוטפות)	667,362
אשראי לזמן ארוך מתאגיד אחר (כולל חלויות שוטפות)	1,992
	684,031
מזה:	
תאגידים בנקאיים בישראל	557,225
תאגידים בנקאיים מחוץ לישראל	124,814
תאגיד אחר מחוץ לישראל	1,992
	684,031

באור 18 - שעבודים (המשך)

ב. פרוט על נכסים ששועבדו להבטחת ההתחייבויות הנ"ל ליום 31 בדצמבר 2006:

1. משכון ושעבוד קבוע וספציפי בדרגה ראשונה לטובת תאגידים בנקאיים בישראל על שני מטוסי 747-400 שסימונם ELC ו- ELD, על שלושה מטוסים מדגם 777-200 שסימונם ECA, ECB ו- ECC, על כל צי המטוסים מדגם 737, על כל צי מטוסי 767, למעט מטוס אחד שסימונו EAA, ועל כל צי המטוסים מדגם 757, למעט מטוס מדגם 757-200 שסימונו EBM.

   המשכון והשעבוד כולל את כל המנועים, הזכויות הנובעות בשל החכרה או שימוש במטוסים או בשל חוזים או פוליסות ביטוח וכן על זכויות לפיצוי או שיפוי בקשר למטוסים הנ"ל.
   כמו כן, נרשם שעבוד צף מדרגה ראשונה על כל המנועים וציוד הנלווה שיהיו מורכבים על המטוסים הנ"ל מעת לעת ועל זכויות הביטוח בגינם.
   אין לרשום שעבוד נוסף על אותם נכסים או להעביר את הנכסים ללא הסכמת הבנק בכתב ומראש.

2. משכון ושעבוד קבוע וספציפי בדרגה ראשונה לטובת נאמן בטחונות (ראה באור 9.ה.) על כל הזכויות של החברה במטוס רביעי מדגם 777-200 (שסימונו ECD).

   המשכון והשעבוד כולל את כל הזכויות הנובעות מחוזים הקשורים במטוס, זכויות לפיצוי או דמי ביטוח בגין המטוס או כל חלק הקשור אליו וכן את כל הזכויות הנובעות מהסכם החכירה של המטוס.
   בנוסף לכך, ניתנה המחאה בדרך של שעבוד לטובת חברה זרה (ראה באור 9.ה.) של כל הזכויות הקיימות ו/או העתידיות הנובעות מפוליסות הביטוח בגין המטוס הרביעי.

3. שעבוד לטובת תאגיד בנקאי בישראל על שני מנועים חלופיים המשרתים את צי מטוסי 767 ו-747-400.

4. להבטחת הלוואה לזמן ארוך שנתקבלה מלאומי ליסינג בע"מ לרכישת מנוע לצי 777-200, רשמה החברה משכון בדרגה ראשונה על המנוע ללא הגבלה בסכום (לרבות הזכויות הנובעות מביטוח וכן זכות לפיצוי או לשיפוי).

5. שעבוד לטובת צד שלישי על מטוס מטען, 747-200 שסימונו AXM אשר נרכש מאותו צד שלישי. השעבוד כולל את ארבעת המנועים המותקנים על המטוס, וכן את תקבולי הביטוח של המטוס.

6. לקבלת מימון בשנת החשבון מתאגיד בנקאי בחו"ל, כאמור בבאור 14.ג.2. שיעבדה החברה בשעבוד קבוע מדרגה ראשונה לטובת אותו תאגיד בנקאי את כל זכויות החברה במטוס 747-400 שסימנו ELA, לרבות 4 מנועים וכל החלקים האחרים המותקנים במטוס (כולל כל מנוע או חלק אחר אשר יותקן במטוס מעת לעת), והמחאה על דרך שעבוד מדרגה ראשונה על כל זכויות הביטוח והפיצוי הקיימות והעתידיות בגין המטוס.

   אין לרשום שעבוד נוסף או להעביר את הנכסים הנ"ל ללא הסכמת התאגיד הבנקאי.

   המטוס הנ"ל ומנועיו שוחררו בשנת החשבון משעבוד קודם בו שועבדו לתאגיד בנקאי בישראל.

   כמו כן, התחייבה החברה לשעבד מטוס נוסף מדגם 747-400 שסימונו ELB, לכשיתקבל בשנת 2007 מימון נוסף מאותו תאגיד בנקאי בחו"ל, כאמור בבאור 14.ג.2.

7. להבטחת התחייבויות החברה בגין ניצול מסגרות אשראי הניתנות לה על ידי שני תאגידים בנקאיים בישראל (לרבות בגין העמדת ערבויות בנקאיות), שעבדה החברה, בתור משכון ושעבודים שוטפים וקבועים, בדרגה ראשונה, והמחאת זכויות על דרך של השעבוד, את הכנסותיה משלושה סוכני נסיעות מסוימים בישראל.

באור 18 - שעבודים (המשך)

ב. (המשך)

8. שעבוד לטובת תאגיד בנקאי בישראל של כספים המופקדים או שיופקדו מפעם לפעם לרבות פירותיהם, בחשבונות החברה בסניף לונדון של אותו תאגיד בנקאי.

9. שעבוד לטובת הבנק לעידוד התעשיה באנגליה - ECGD, של מנוע חלופי לצי מטוסי 200-777, אשר נרכש במימון הלוואה מתאגיד בנקאי בחו"ל (כאמור בבאור 10.ג.14), לו העמיד ECGD ערבות. השעבוד כולל זכויות הנובעות מביטוח, פיצוי ושיפוי.

10. בנק Exim, אשר לטובתו ניתן בעבר שעבוד שלילי על שני מטוסים מדגם 400-747 (שסימונם ELA ו-ELB), הסכים להסיר את השעבוד השלילי הנ"ל, בכפוף לכך שמדינת ישראל תמשיך להיות ערבה כלפי בנק Exim על יתרת ההלוואה של החברה הנובעת מרכישתם של שני המטוסים הנ"ל. בעקבות כך, מדינת ישראל הודיעה על נכונותה להמשיך לערוב ליתרת ההלוואה, כאמור.

באור 19 - הון מניות

בעקבות פרסום תשקיף הנפקה בחודש מאי 2003 (ותיקון תשקיף מיום 3 ו- 4 ביוני 2003), (להלן: "התשקיף") של מניות ואופציות לציבור, ביחד עם הצעת מכר של ממשלת ישראל, ניירות הערך של החברה נרשמו למסחר בבורסה לניירות ערך בתל-אביב בע"מ בחודש יוני 2003.

א. הצעת מכר ותשקיף הנפקה

1. על פי התשקיף, החברה הנפיקה לציבור 17,000,000 מניות רגילות (מ"ר) רשומות ע"ש בנות 1 ש"ח ע.נ. כ"א, בערך נקוב כולל של 17,000,000 ש"ח ביחד עם 100,000,000 כתבי אופציה (סדרה 1) רשומים ע"ש, כשכל כתב אופציה ניתן למימוש החל מיום 12 בדצמבר 2004 ועד ליום 5 ביוני 2007 למ"ר אחת בת 1 ש"ח ע.נ. במחיר מימוש במזומן של 1.34 ש"ח לכל כתב אופציה; ביחד עם הצעת מכר על ידי מדינת ישראל של 32,000,000 מניות רגילות רשומות ע"ש בנות 1 ש"ח ע.נ. כ"א, בערך נקוב כולל של 32,000,000 ש"ח, ביחד עם 138,400,000 אופציות רכישה רשומות ע"ש (סדרה א') כשכל כתב אופציה ניתן למימוש עד ליום 5 ביוני 2004, למ"ר אחת בת 1 ש"ח ע.נ. במחיר מימוש במזומן של 1.30 ש"ח לכל כתב אופציה וביחד עם 157,600,000 אופציות רכישה רשומות ע"ש (סדרה ב'), כשכל כתב אופציה ניתן למימוש החל מיום 12 בדצמבר 2004 ועד ליום 5 ביוני 2007 למ"ר אחת בת 1 ש"ח ע.נ. במחיר מימוש במזומן של 1.32 ש"ח לכל כתב אופציה.
כתבי אופציה אשר לא ימומשו עד למועד שנקבע יפקעו. תוספת המימוש במזומן לכתבי האופציה צמודה למדד המחירים לצרכן של חודש אפריל 2003.

2. על-פי התשקיף, מדינת ישראל נתנה הצעה לעובדים זכאים לרכישה של עד 34,685,642 מניות רגילות בנות 1 ש"ח ע.נ. בדרך של הצעת מכר על ידי המדינה. ההצעה לעובדים היתה בהנחה של 30% ממחיר המניה הנקוב בחלופה א' של מכרז ההנפקה (0.91 ש"ח לכל מניה). המניות הוצעו בנאמנות והן היו חסומות עד ליום 31 בדצמבר 2004. העובדים ישאו בכל מס אשר ינבע ממימוש ההצעה.

ההצעה לעובדים כללה הצעת מכר של 32,222 מניות לבעלי עניין לשעבר שהיו מועסקים בחברה באותו מועד, בהנחה ובאותם תנאים שניתנו לשאר עובדי החברה שהם בגדר עובדים זכאים כמשמעותם בהצעה לעובדים.
בעקבות הענות חלק מהעובדים הזכאים לרכישת 2,158,426 מניות רגילות בנות 1 ש"ח ע.נ., ממשלת ישראל הקצתה להם את מספר המניות הנ"ל תמורת כ-445 אלפי דולר.

עובדי החברה המקומיים המועסקים בחו"ל קיבלו מממשלת ישראל בחודש דצמבר 2005 מענק בשווי של 30% משווי המניות להן היה זכאי עובד מקומי לו היה מועסק בישראל.

באור 19 - הון מניות

א. הצעת מכר ותשקיף הנפקה (המשך)

3. ביום 3 ביוני 2003 המדינה אישרה כתב התחייבות כלפי נציגות העובדים אשר לפיו: הצעה לעובדים זכאים אשר לא תענה במלואה, תאפשר לתאגיד שיוקם מטעם עובדי החברה לרכוש את המניות בהצעה עד 34,685,642 מניות רגילות בנות 1 ש"ח ע.נ. כ"א (להלן - "מניות נותרות") בתום שנה וחצי ממועד פרסום התשקיף, לפי מחיר מימוש של 30% משער הסגירה, הממוצע של מניות החברה בבורסה ב-90 ימי המסחר אשר קדמו למועד המימוש, או מסך של 1.3 ש"ח למניה הנמוך מבין השניים.

כמו כן, המדינה אישרה כתב התחייבות כלפי נציגות העובדים אשר לפיו יתאפשר לתאגיד שיוקם מטעם העובדים בחברה, לרכוש בתום תקופה של ארבע שנים המסתיימת ביום 5 ביוני 2007 מניות נוספות שנותרו בידי המדינה כתוצאה מאי ניצול הזכות למימוש אופציות רכישה מסדרה ב', אך לא יותר מ-18,936,027 מניות החברה (להלן - "מניות נוספות"), וזאת לפי מחיר מימוש של 60% משער הסגירה הממוצע של מניות החברה בבורסה ב-90 ימי המסחר אשר קדמו למועד המימוש, או מסך 1.3 ש"ח למניה, הנמוך מבין השניים.

רוכשי מניות הנותרות והנוספות התחייבו כי בתקופה של 24 חודשים ממועד ההשלמה, לא תעשה כל עסקה או פעולה במניות הנותרות ובמניות הנוספות.
מבנה הבעלות והשליטה ותוכנם של מסמכי היסוד של תאגיד העובדים, כפוף לאישור רשות החברות הממשלתיות.

רשות ניירות ערך הודיעה לחברה ולמדינה כי לשם ביצוע המכירות העתידיות המדינה עשויה להידרש לפרסם תשקיף או מתאר, הכל בכפוף להוראות חוק ניירות ערך והוראות כל דין כפי שיהיו באותה עת, וכי תאגיד העובדים (אם יוקם) עשוי להידרש לפרסם תשקיף, הכל בכפוף להוראות חוק ניירות ערך והוראות כל דין כפי שיהיו באותה עת.

4. ביום 23 בפברואר 2005 הוקם על ידי העובדים תאגיד בשם "אחזקות בנאמנות של עובדי אל על בע"מ", אשר רכש מידי ממשלת ישראל את המניות הנותרות כאמור בסעיף 3 לעיל, דהינו 32,527,216 מניות רגילות, בהתאם לכתב ההתחייבות שנתנה המדינה לנציגות העובדים. בכך הפך תאגיד העובדים לבעל ענין בחברה. נכון ליום 31 בדצמבר 2006 מחזיק תאגיד העובדים ב- 8.12% מהון המניות המונפק והנפרע של החברה.

ב. הון המניות של החברה ליום 31 בדצמבר 2006-

	רשום		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 ליום 1 בינואר 2006	1	495,720,547	1	399,785,087
מימוש כתבי אופציה (סדרה 1) (ראה ג' להלן)	-	-	-	1,003,247
הגדלת ההון הרשום של החברה (ראה ד' להלן)	-	54,279,453	-	-
יתרה ליום 31 בדצמבר 2006	1	550,000,000	1	400,788,334

ג. בשנת 2006, הומרו ע"י הציבור 1,003,247 אופציות (סדרה 1) למספר זהה של מניות רגילות בנות 1 ש"ח ע.נ. כ"א, אותן הנפיקה החברה. התמורה שקבלה החברה בגין המרות אלה הסתכמה לסך של כ-296 אלפי דולר, אשר הופקדו בקופת הפיצויים של העובדים הזכאים.

ד. ביום 23 במרס 2006 אישרה האסיפה הכללית של החברה את הגדלת הון המניות הרשום של החברה ב- 54,279,453 ש"ח, כך שלאחר הגדלה זו, הון המניות הרשום של החברה הוא 550,000,001 ש"ח, המחולק ל-1 מניית מדינה מיוחדת בת 1 ש"ח ע.נ. ו-550,000,000 מניות רגילות רשומות על שם, בנות 1 ש"ח ע.נ. כל אחת.

באור 19 - הון מניות (המשך)

ה. כתבי אופציה ואופציות רכישה-

להלן פרוט התנועה בכתבי האופציה ובאופציות הרכישה:

	כתבי אופציה (סדרה 1)	אופציות רכישה (סדרה א')	אופציות רכישה (סדרה ב')
	אלפי יחידות	אלפי יחידות	אלפי יחידות
הנפקה ביוני 2003	100,000	138,400	157,600
מימוש בשנת 2003	-	(6,134)	-
יתרה ליום 31 בדצמבר 2003	100,000	132,266	157,600
מימוש בשנת 2004	(2,416)	(132,266)	(74,256)
יתרה ליום 31 בדצמבר 2004	97,584	-	83,344
מימוש בשנת 2005	(1,649)	-	(2,673)
יתרה ליום 31 בדצמבר 2005	95,935	-	80,671
מימוש בשנת 2006	(1,003)	-	(2,249)
יתרה ליום 31 בדצמבר 2006	94,932	-	78,422

התמורה בגין מימוש אופציות הרכישה (סדרות א' ו-ב') התקבלה בידי ממשלת ישראל.

ו. הזכויות הנלוות למניית המדינה המיוחדת-

ביום 18 במאי 2003, החברה הקצתה מנייה מיוחדת לממשלת ישראל שאינה 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 שישתלטו על החברה;
- שמירה על סידורי הביטחון ואבטחה בחברה כפי שיקבעו על ידי גורמים ממלכתיים מטעם המדינה.

בנוסף, ועדת הכספים של הכנסת אישרה ביום 12 באוקטובר 2004, הוצאת צו מכוח חוק החברות הממשלתיות, לפיו החברה מחוייבת להעסיק בכל עת אנשי צוות ישראליים, ובישראל - אנשי צוות קרקע ישראליים, במספר שלא יפחת מהנדרש להפעלה רציפה ובו זמנית בשעת חרום, של כל צי המטוסים המהווים את קיבולת ההטסה המינימלית שהחברה מחוייבת להחזיק בהתאם להוראות מניית המדינה המיוחדת. נכון למועד החתימה על הדוחות הכספיים, אין הוראות הצו מחייבות את החברה לשינוי כלשהו באופן תפעול או לשינוי כלשהו בהרכב העובדים בה.

ז. מדיניות חלוקת דיבידנד-

בחודש דצמבר 2005 החליט דירקטוריון החברה על אימוץ מדיניות חלוקת דיבידנד, אשר במסגרתה תשאף החברה לחלק לבעלי מניותיה, החל משנת 2006 ואילך, דיבידנד בשיעור של בין 20% ל- 40% מהרווח השנתי הנקי (לאחר מס) בשנה שחלפה, אשר נבע מפעילותה הרגילה של החברה, למעט רווחים חד פעמיים שאינם מפעילות שוטפת ורווחי הון.

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.

באור 19 - הון מניות (המשך)

ח. תוכנית אופציות לעובדים בכירים

1. ביום 26 בפברואר 2006 החליט דירקטוריון החברה על אימוץ תוכנית אופציות לעובדים ונושאי משרה של החברה (להלן: "תוכנית אופציות 2006"). באותו מועד אישר דירקטוריון החברה כי כמות האופציות אשר תשמש כמאגר להקצאה תחת התוכנית תעמוד על 17,092,129 אופציות הניתנות למימוש לעד 17,092,129 מניות רגילות בנות 1 ש"ח ע"נ כ"א של החברה, בכפוף להתאמות. הדירקטוריון רשאי להוסיף על כמות אופציות זו, מעת לעת. באותו מועד, אישר דירקטוריון החברה הקצאה של 17,092,129 אופציות לכ-50 ניצעים, מתוכם כ-10 נושאי משרה בכירה בחברה, וכ-40 מנהלים אחרים בחברה. הקצאת האופציות לנושאי המשרה בחברה אושרה גם על ידי ועדת הביקורת של החברה ביום 26 בפברואר 2006. הקצאת האופציות היתה כפופה לאישור האסיפה הכללית של החברה להגדלת ההון הרשום של החברה. אישור זה התקבל ביום 23 במרס 2006, ובאותו מועד בוצעה ההקצאה האמורה.

האופציות כאמור לא יירשמו למסחר בבורסה, אולם המניות שינבעו עקב מימוש האופציות תירשמנה למסחר בבורסה.

האופציות הוקצו במסגרת מסלול רווחי הון עם נאמן בהתאם לסעיף 102 לפקודת מס הכנסה.

האופציות יבשילו ותהיינה ניתנות למימוש בחלקים שווים לאורך תקופה של 4 שנים החל מיום 1 בינואר 2007 (בכל שנה יבשילו רבע מהאופציות), ובתנאי שהניצע יהיה מועסק על ידי החברה, או יספק שירותים לחברה במועד ההבשלה. כל האופציות שהוענקו אך לא מומשו, יפקעו ויבוטלו בתום 3 שנים מהמועד בו בשלה כל אופציה.

מחיר המימוש התיאורטי של אופציה אחת למניה אחת, הינו 297.33 אגורות. מחיר המימוש הינו מחיר תיאורטי שאינו משולם על ידי העובד. במקרה של מימוש אופציה יהיה זכאי העובד למניות במספר השווה להפרש בין מחיר מניית המימוש (שער הסגירה בבורסה לניירות ערך בתל-אביב של מניה רגילה של החברה בסוף יום המסחר בו נמסרה לחברה הודעת המימוש) לבין מחיר המימוש התיאורטי, כפול מספר האופציות שברשותו.

מחיר המימוש התיאורטי כפוף להתאמות מקובלות במקרה של חלוקת דיבידנד ושינויים בהרכב הון החברה.

בהתאם להוראות תקן חשבונאות מספר 24 (תשלום מבוסס מניות) של המוסד הישראלי לתקינה בחשבונאות, החברה רושמת הוצאות בגין הענקת האופציות בהתאם לשוויין הכלכלי. החישוב נעשה ביום ההענקה, לכל מנה בנפרד, על פי מודל Black&Scholes. ההוצאה נרשמת על פני תקופת ההפשרה של המנה, כאשר גובה ההוצאה הינו פונקציה של כמות האופציות המוענקות ושוויה הכלכלי של כל אופציה.

חישוב שווי האופציה נערך על פי תנאי התוכנית ובכפוף להנחות הבאות:

- מחיר המניה לצורכי החישוב הינו שער מנית החברה בבורסה בסוף המסחר ביום 23 במרס 2006 (3.837 ש"ח).
- מחיר המימוש הינו 85% ממחיר המניה ביום 26 בפברואר 2006 – 2.973 ש"ח.
- אורך החיים הצפוי למימוש של כל מנה חושב לפי הממוצע שבין תקופת הבשלת כל מנה לבין מועד הפקיעה.
- סטיית התקן חושבה לפי תשואה יומית של מחיר המניה בבורסה בתקופה השווה לאורך החיים הצפוי למימוש של כל מנה (כמפורט לעיל). עבור מנות שאורך החיים למימוש הצפוי להן ארוך מהתקופה בה מניית החברה נסחרת בבורסה, נלקחה סטיית התקן המקסימאלית מיום הנפקת החברה למסחר (בנטרול יום המסחר הראשון).
- ריבית להיוון - שיעור התשואה לפדיון של אג"ח לא צמוד ("שחר") המתאים לאורך החיים הצפוי של כל מנה.

בעקבות פרישת מספר עובדים במהלך תקופת החשבון, ופקיעת חלק מהאופציות שהוענקו לו, נותרו במסגרת התוכנית 14,736,700 אופציות.
על בסיס ההנחות כמפורט לעיל, ההוצאות בהן תישא החברה בגין התוכנית לאחר פקיעת חלק מהאופציות הנ"ל הן בסה"כ 25,774 אלפי ש"ח (כ-6.1 מליון דולר ליום המאזן), המשקף שווי אופציה ממוצע לפי מודל בלאק ושולס של 1.75 ש"ח.

בשנת 2006 רשמה החברה הוצאות שכר בגין התוכנית בסך של 2,582 אלפי דולר, אשר נרשמו כנגד קרן הון.

באור 19 - הון מניות (המשך)

ח. תוכנית אופציות לעובדים בכירים (המשך)

2. ביום 23 במאי 2006 החליט דירקטוריון החברה על הגדלת כמות האופציות המצויה במאגר האופציות להקצאה בהתאם לתכנית האופציות לתגמול מנהלים ועובדים אחרים של החברה, בעוד 3,000,000 אופציות. אופציות אלה לא יהיו סחירות, והן ניתנות למימוש לעד 3,000,000 מניות רגילות של החברה בנות 1 ש"ח ע.נ. כל אחת.

הדירקטוריון מינה את ועדת משאבי אנוש ומינויים כמנהל תוכנית האופציות, והסמיך את הועדה להקצות את האופציות הנ"ל למנהלים בחברה, בהתאם לאמות מידה שקבע הדירקטוריון.

מחיר המימוש התיאורטי של כל אופציה, יעמוד על 85% משער הסגירה הממוצע בבורסה לניירות ערך בתל אביב של מניה רגילה של החברה ב-30 ימי המסחר שקדמו להחלטת מנהל התוכנית על ההקצאה לכל ניצע, זאת למעט ניצע אשר כיהן בתפקיד סמנכ"ל או ראש אגף בחברה ביום 23 במרס 2006, ואשר לא קיבל אופציות ע"פ החלטת ההקצאה בחודש מרס 2006, לגביו נקבע כי מחיר המימוש התיאורטי יהיה 297.33 אגורות.

לאחר שוועדת משאבי אנוש ומינויים החליטה ביום 27 בדצמבר 2006 על הקצאת אופציות, בוצעה ביום 31 בדצמבר 2006 הקצאה ל-9 עובדים בכירים של 3,072,536 אופציות, מתוכם 72,536 אופציות נובעים מכמות כתבי אופציה אשר הוקצו מלכתחילה על ידי החברה כאמור בבאור 19.ח.1. לעיל, ואשר פקעו וחזרו למאגר האופציות להקצאה, בהתאם לתנאי האופציות של החברה.

האופציות כאמור לא יירשמו למסחר בבורסה, אולם המניות שינבעו עקב מימוש האופציות תירשמנה למסחר בבורסה.

האופציות הוקצו במסגרת מסלול רווחי הון עם נאמן בהתאם לסעיף 102 לפקודת מס הכנסה.

האופציות יחולקו לארבע מנות שוות שיופשרו על פני 3.5 שנים באופן הבא: רבע יופשר ביום 30 ביוני בכל אחת מהשנים 2007 עד וכולל 2010.

מחיר המימוש התיאורטי של אופציה אחת למניה אחת, הינו 188.94 אגורות. מחיר המימוש הינו מחיר תיאורטי שאינו משולם על ידי העובד. במקרה של מימוש אופציה יהיה זכאי העובד למניות במספר השווה להפרש בין מחיר מניית המימוש (שער הסגירה בבורסה לניירות ערך בתל-אביב של מניה רגילה של החברה בסוף יום המסחר בו נמסרה לחברה הודעת המימוש) לבין מחיר המימוש התיאורטי, כפול מספר האופציות שברשותו.

מחיר המימוש התיאורטי כפוף להתאמות מקובלות במקרה של חלוקת דיבידנד ושינויים בהרכב הון החברה.

בהתאם להוראות תקן חשבונאות מספר 24 (תשלום מבוסס מניות) של המוסד הישראלי לתקינה בחשבונאות, החברה תרשום הוצאות בגין הענקת האופציות בהתאם לשוויין הכלכלי. החישוב נעשה ביום ההענקה, לכל מנה בנפרד, על פי מודל Black&Scholes. ההוצאה תרשם על פני תקופת ההפשרה של המנה, כאשר גובה ההוצאה הינו פונקציה של כמות האופציות המוענקות ושוויה הכלכלי של כל אופציה.

חישוב שווי האופציה נערך על פי תנאי התוכנית ובכפוף להנחות הבאות:

- מחיר המניה לצורכי החישוב הינו שער מנית החברה בבורסה בסוף המסחר ביום 31 בדצמבר 2006 (2.08 ש"ח).
- מחיר המימוש הינו 85% ממחיר הממוצע במשך 30 ימי המסחר שקדמו להחלטת הדירקטוריון מיום 27 בדצמבר 2006, והינו 1.89 ש"ח..
- אורך החיים הצפוי למימוש של כל מנה חושב לפי הממוצע שבין תקופת הבשלת כל מנה לבין מועד הפקיעה.
- סטיית התקן חושבה לפי תשואה יומית של מחיר המניה בבורסה בתקופה השווה לאורך החיים הצפוי למימוש של כל מנה (כמפורט לעיל). עבור מנות שאורך החיים למימוש הצפוי להן ארוך מהתקופה בה מניית החברה נסחרת בבורסה, נלקחה סטיית התקן המקסימאלית מיום הנפקת החברה למסחר (בנטרול יום המסחר הראשון).
- ריבית להיוון - שיעור התשואה לפדיון של אג"ח לא צמוד ("שחר") המתאים לאורך החיים הצפוי של כל מנה.

על בסביס ההנחות כמפורט לעיל, ההוצאות בהן תישא החברה בגין תוכניתזו הן בסך 2.318 אלפי ש"ח (549 אלפי דולר ליום המאזן), המשקף שווי אופציה ממוצע לפי מודל בלאק ושולס של 0.75 ש"ח.

באור 20 - מכשירים פיננסיים

א. מטרות ומדיניות ניהול סיכונים

פעילויות החברה חושפות אותה לסיכונים הקשורים למכשירים פיננסיים שונים, בעיקר: סיכוני שוק (לרבות סיכון מטבע, סיכון אשראי, סיכון נזילות וסיכון תזרים מזומנים בגין שיעור ריבית. תוכנית ניהול הסיכונים הכוללת של החברה מתמקדת בפעולות לצמצום למינימום השפעות שליליות אפשריות על הביצועים הפיננסיים של החברה. החברה משתמשת במכשירים פיננסיים נגזרים לגדר חשיפות מסוימות לסיכונים.

בחברה קיימת ועדה לניהול סיכוני שוק בראשות יו"ר ועדת הכספים תקציב ומאזן, אשר באחריותה לקבוע את מדיניות הכיסוי לחשיפות הקיימות. באחריות סמנכ"ל כספים לבצע את המדיניות ולדווח לוועדה לניהול סיכוני שוק.

להלן מידע בדבר סיכונים הקשורים למכשירים הפיננסיים אליהם חשופה החברה:

1. סיכוני שוק:

סיכון מחיר

הועדה לניהול סיכוני שוק קובעת את היקף גידור הצריכה העתידית של דלק סילוני (להלן: דס"ל). משמעות הגידור הפיננסי של מחירי דס"ל הוא הבטחת טווח מחיר הרכישה של הדס"ל. במקרה של ירידה במחירי הדס"ל המובטח מעבר לטווח אזי החברה משלמת את ההפרש. במקרה של עלייה במחירי הדס"ל החברה מקבלת את ההפרש מהחברה המבטחת (בעיקר - בנקים בחו"ל).

היעוד של גידור מחירי הדס"ל הוא להגן על חשיפה של החברה לשינויים במחירי הדס"ל בעולם.

בהתאם לכך מדיניות הגידור הינה: גידור כמויות דס"ל עד 24 חודש קדימה כך שלכל רבעון באותה תקופה יקבע שיעור מינימלי לגידור מכלל הצריכה הצפויה ושיעור מקסימלי לגידור מכלל הצריכה הצפויה באופן מדורג ויורד. בהתאם לכך שיעור הגידור המקסימלי לתחילת שנת 2007 הינו 80% ושיעור הגידור המינימלי לסוף שנת 2008 הינו 20%.

לחברה קיימת חשיפה בגין שינוי בשווי ההוגן של מכשירים פיננסיים אלה כתוצאה משינוי במחירי השוק שלהם.

סיכון מטבע

עיקר הכנסותיה והוצאותיה של החברה הן במטבע חוץ (בעיקר בדולר), למעט מספר הוצאות שקליות, בעיקר מרבית הוצאות השכר המשולמות בארץ אשר הן בשקלים. בהתאם לכך, שינוי בשער הדולר ביחס לשקל משפיע על ההוצאות השקליות של החברה. כמו כן, במקרה של פיחות האירו ביחס לדולר, עודף תקבולים על תשלומים באירו מקטין את הכנסות החברה.

לחברה גם חשיפה מאזנית לפיחות בשער החליפין של הדולר מול השקל, וזאת בגין עודף התחייבויות פיננסיות על נכסים פיננסיים הנקובים במטבע שונה מהדולר (בעיקר ש"ח).

החברה בוחנת מעת לעת את הצורך בהשקעה במכשירים כספיים נגזרים (Derivatives) להקטנת החשיפה מסיכוני מטבע. בעת שהחברה מחזיקה במכשיר פיננסי נגזר, החברה חשופה לשינוי בשווי ההוגן של מכשירים פיננסיים אלה כתוצאה משינוי במחירי השוק שלהם.

סיכון שווי הוגן בגין שיעור ריבית

לחברות הקבוצה השקעות במכשירים פיננסים הנושאים ריבית קבועה, ולכן קיימת חשיפה בגין שינוי בשווי ההוגן של מכשירים פיננסיים אלה כתוצאה משינוי בשיעור הריבית.

הואיל וכמעט כל הלוואותיה של החברה הינן בריבית משתנה, החברה כמעט איננה חשופה לשינוי בשווי ההוגן של התחייבויות פיננסיות, בגין שינוי בשיעור הריבית בשוק.
מדיניות החברה בנושא ריבית הינה - כמחצית מתיק האשראי של החברה יהיה בריבית משתנה וכמחציתו מוגן באמצעות מכשירים פיננסים להמרת ריבית משתנה לריבית קבועה לטווח של 5 שנים. לצורך כך בצעה החברה מספר עסקאות פיננסיות.
לחברה קיימת חשיפה בגין שינוי בשווי ההוגן של מכשירים פיננסיים אלה כתוצאה משינוי בשיעור הריבית.

באור 20 - מכשירים פיננסיים (המשך)

א. מטרות ומדיניות ניהול סיכונים (המשך)

2. סיכון אשראי

א. לחברה ולחברות המאוחדות שלה מזומנים, שווי מזומנים והשקעות לזמן ארוך ולזמן קצר המופקדים בעיקרם במוסדות פיננסיים גדולים בעלי דרוג אשראי גבוה. החברה והחברות המאוחדות שלה אינן צופות הפסדים הנובעים מסיכון אשראי.

ב. רוב ההכנסות של החברה והחברות המאוחדות שלה נובעות ממספר רב של לקוחות, (בעיקר סוכני נסיעות ומטען) המאופיינים בפיזור רב בארצות השונות. החשיפה לסיכון אשראי בקשר ללקוחות הינה מוגבלת בגלל מספרם הרב יחסית ופיזורם, כאמור לעיל. בארץ קיים ביטוח של אשראי (מוגבל בסכום) לסוכני הנסיעות וסוכני המטען בישראל. בחו"ל קיימים בטחונות לסיכוני סוכנים ככל שזה מקובל באותה מדינה. החברה בוחנת באופן שוטף את עמידת הלקוחות בהתחייבויותיהם וכוללת בדוחותיה הכספיים במידת הצורך הפרשות נאותות בגין חובות מסופקים.

3. סיכון נזילות

אין לחברה קושי בהשגת מימון כדי לעמוד במחויבויות, המתייחסות להתחייבויות הפיננסיות ולהלוואות לזמן ארוך. כמו כן, אין לחברה סיכון נזילות שעלול להתהוות כתוצאה מחוסר יכולתה למכור במהירות השקעות בנכסים פיננסיים בתמורה קרובה לשווים ההוגן.

4. סיכון תזרים מזומנים בגין שיעור ריבית

מרבית הלוואות החברה לזמן ארוך הינן בריבית משתנה. הלוואות הנושאות שיעורי ריבית משתנים חושפות את החברה לסיכון תזרימי מזומנים בגין שינוי שיעורי ריבית. לצורך הגנה ולהקטנת החשיפה של החברה לשינויים עתידיים בשיעור הריבית, החברה התקשרה במספר הסכמים עם תאגידים בנקאיים בישראל בעסקאות גידור (Hedging) להחלפת מרכיב הריבית המשתנה של ה-Libor על הלוואות החברה, במרכיב ריבית קבוע, וזאת במקביל ללוחות הסילוקין של ההלוואות הנ"ל.

בהסכם אחד אשר נעשה עם שני תאגידים בנקאיים בישראל, הקיבוע של ה- Libor נעשה לתקופה של חמש שנים, החל מינואר 2004 לשיעורי ריבית מדורגים, וזאת לגבי קרן התחלתית בסך כ- 270 מליון דולר ההולכת ופוחתת בהתאם ללוח הסילוקין של ההלוואה. הסכם זה הוארך בשנה נוספת עד ליום 27 בינואר 2010.

בהסכם שני אשר נעשה עם תאגיד בנקאי בישראל הקיבוע של ה- Libor נעשה לתקופה של חמש שנים, החל מספטמבר 2004 לשיעורי ריבית מדורגים, וזאת לגבי קרן התחלתית בסך כ- 87 מליון דולר ההולכת ופוחתת בהתאם ללוח הסילוקין של ההלוואה. עסקה זו בוצעה בפרמיה.

המכשירים הפיננסיים הנ"ל אינם מוכרים חשבונאית כעסקאות הגנה. השווי ההוגן של מכשירים אלו ליום 31 בדצמבר 2006 הינו 2,904 אלפי דולר (ליום 31 בדצמבר 2005: 2,627 אלפי דולר) (ראה באור 2.יז.).

בשני הסכמים נוספים המוכרים חשבונאית כעסקאות הגנה, אשר נעשו עם תאגידים בנקאיים בישראל, מרכיב הריבית המשתנה של ה- Libor הוחלף כך שנקבעה ריבית מקסימלית קבועה, המהווה הגנה מפני עליית שיעור הריבית המשתנה מעבר לשיעור זה, ומאידך נקבעה ריבית מינימלית, כך שאם שיעור הריבית המשתנה ירד מתחת לרמה המינימלית, החברה מוותרת על רווח זה. עסקאות אלו בוצעו כדלהלן: האחת על יתרת קרן התחלתית של כ- 244 מליון דולר, ההולכת ופוחתת בהתאמה ללוח הסילוקין של ההלוואה, וזאת לתקופה של שנתיים החל מיום 27 בינואר 2006; והשניה, בהתאם למדיניות של גידור לחמש שנים קדימה, על יתרת אותה הלוואה, שיתרתה תעמוד על קרן התחלתית של כ- 183 מליון דולר, ההולכת ופוחתת בהתאמה ללוח הסילוקין של ההלוואה, וזאת לתקופה של שנתיים החל מיום 27 בינואר 2010.
בשני הסכמים נוספים המוכרים חשבונאית כעסקאות הגנה, אשר נעשו עם תאגיד בנקאי בישראל, הוחלף מרכיב הריבית המשתנה של הליבור במרכיב קבוע. עסקאות אלו בוצעו כדלהלן: האחת על יתרת קרן התחלתית של כ- 138 מליון דולר, ההולכת ופוחתת בהתאמה ללוח הסילוקין של ההלוואה, וזאת לתקופה של חמש שנים ושלושה חודשים החל מיום 18 ביולי 2005; והשניה על יתרת קרן התחלתית של כ- 40 מליון דולר, ההולכת ופוחתת בהתאמה ללוח הסילוקין של ההלוואה, וזאת לתקופה של חמש וחצי שנים החל מיום 17 באוקטובר 2005.

באור 20 - מכשירים פיננסיים (המשך)

א. מטרות ומדיניות ניהול סיכונים (המשך)

5. הטבלה שלהלן מציגה את הערכים בספרים של קבוצות מכשירים פיננסיים, אשר חשופים לסיכון שווי הוגן ו/ או סיכון תזרים מזומנים בגין שיעור ריבית, בהתאם למועדי הפירעון החוזיים:

ליום 31 בדצמבר 2006

		מאוחד							
		אלפי דולר							
	ביאור	עד שנה	שנה שניה	שנה שלישית	שנה רביעית	שנה חמישית	שנה שישית ואילך	סה"כ	שיעור ריבית אפקטיבית %
נכסים פיננסיים									
מזומנים ושווי מזומנים (*)		146,158	-	-	-	-	-	146,158	4.9-5.4
השקעות לזמן קצר(*)	3	4,682	-	-	-	-	-	4,682	5.3
פקדונות בבנקים לזמן ארוך (**)	7.א.	-	-	-	-	-	1,836	1,836	2.4-3
התחייבויות פיננסיות									
אשראי לזמן קצר מתאגידים בנקאיים (**)	11	(4,287)	-	-	-	-	-	(4,287)	5.3-6.3
הלוואות דולריות מתאגידים בנקאיים(**):	14	(98,505)	(52,542)	(54,040)	(53,684)	(121,127)	(287,464)	(667,362)	5.4-6.5
הלוואה דולרית אחרת (*)	16	(1,992)	-	-	-	-	-	(1,992)	4
התחייבויות בגין חכירות הוניות (*)	16	(316)	(326)	(404)	-	-	-	(1,046)	4.9-5.6
		45,740	(52,868)	(54,444)	(53,684)	(121,127)	(285,628)	(522,011)	

(*) נכסים / התחייבויות אלו נושאים שיעור ריבית קבוע.

(**) נכסים / התחייבויות אלו נושאים שיעור ריבית משתנה.

באור 20 - מכשירים פיננסיים (המשך)

ב. שווי הוגן

1. שווי הוגן של מכשירים פיננסיים

המכשירים הפיננסיים של החברה כוללים בעיקר מזומנים ושווי מזומנים, פקדונות, לקוחות, חייבים אחרים, אשראי לזמן קצר מבנקים, ספקים ונותני שירותים, זכאים ויתרות זכות והתחייבויות כספיות לזמן ארוך.

בשל אופיים של המכשירים הפיננסיים, זהה שווים ההוגן ("fair value"), בדרך כלל, לערך בו הם מוצגים בדוחות הכספיים.

השווי ההוגן של ההלוואות לזמן ארוך מבוסס, בדרך כלל, על ערכם הנוכחי של תשלומים עתידיים בהתאם לשיעור הריבית שעל החברה לשלם, בתאריך המאזן, על הלוואות בתנאים דומים, והוא אינו שונה מהותית מערכם בדוחות הכספיים.

השווי ההוגן של מכשירים פיננסים נגזרים נקבע ע"פ ציטוט מגורמים פיננסיים, איתם בוצעו אותן עסקאות.

השווי ההוגן של מכשירים פיננסים נסחרים, חושב על פי שערי הסגירה המצוטטים ליום 31 בדצמבר 2006.

השווי ההוגן של מכשירים פיננסים שאינם נסחרים נאמד באמצעות מודלים מקובלים לתמחור כגון ערך נוכחי של תזרימי מזומנים עתידיים המהוונים בריבית נכיון בשיעור המשקף, להערכת החברה, את רמת הסיכון הגלומה במכשיר הפיננסי.
אומדן השווי ההוגן חושב באמצעות הערכת תזרימי המזומנים העתידיים וקביעת שיעור ריבית הנכיון על פי השיעורים בסמוך לתאריך המאזן מבוססים, בין השאר, על הנחות של הנהלת החברה, ולכן עבור מרבית המכשירים הפיננסים הערכת השווי ההוגן שלהלן אינה בהכרח אינדיקציה לשווי מימוש של המכשיר הפיננסי לתאריך המאזן. הערכת השווי ההוגן נערכה כאמור לפי שיעורי הניכיון בסמוך לתאריך המאזן ואינה לוקחת בחשבון את התנודתיות של שיעורי הריבית ממועד החישוב ועד מועד פרסום דוח זה. תחת הנחת שיעורי ניכיון אחרים יתקבלו ערכי שווי הוגן שיכול ויהיו שונים באופן מהותי מאלו שנאמדו על ידי החברה, בעיקר בהתייחס למכשירים פיננסים בריבית קבועה. בנוסף, בקביעת ערכי השווי ההוגן לא הובאו בחשבון העמלות שעשויות להשתלם בעת פרעון המכשיר. לא בהכרח הוא שהפער בין היתרות במאזן ליום 31 בדצמבר 2006 לבין יתרות השווי ההוגן כפי שנאמד על ידי החברה, ימומש, בפרט לגבי מכשיר הפיננסי אשר יוחזק עד למועד פרעונו.

הטבלה שלהלן מפרטת את הערך בספרים והשווי ההוגן של קבוצות מכשירים פיננסיים, המוצגים בדוחות הכספיים, שלא על פי שווים ההוגן:

	ליום 31 בדצמבר 2006	
	השווי בספרים	השווי ההוגן
	אלפי דולר	אלפי דולר
נכסים פיננסיים		
מכשירים פיננסיים נגזרים לגידור ריבית (אשר הוכרו חשבונאית כמכשירי הגנה) (1)	-	6,238
התחייבויות פיננסיות		
התחייבויות לזמן ארוך בריבית קבועה (2)	(3,038)	(3,003)
מכשירים פיננסיים נגזרים לגידור דס"ל (הוכרו חשבונאית כמכשירי הגנה) (1)	-	(4,844)
סה"כ	(3,038)	(1,609)

(1) השווי ההוגן מבוסס על מחירים מצוטטים בשוק פעיל לתאריך המאזן.

(2) השווי ההוגן של הלוואות לזמן ארוך הנושאות ריבית קבועה מבוסס על חישוב הערך הנוכחי של תזרימי המזומנים לפי שיעור ריבית המקובל להלוואה דומה בעלת מאפיינים דומים (ליום 31 בדצמבר 2006: 6.3%).

באור 20 - מכשירים פיננסיים (המשך)

ג. מאזן הצמדה

1. יתרות צמודות במאזן המאוחד-

	ליום 31 בדצמבר 2006					
	בדולר ארה"ב או בהצמדה אליו	במטבע ישראלי (ש"ח)	אירו או בהצמדה אליו	במטבע חוץ אחר או בהצמדה אליו	פריטים לא כספיים	סך הכל
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
נכסים						
מזומנים ושווי מזומנים	127,167	15,011	530	3,450	-	146,158
השקעות לזמן קצר	4,000	682	-	-	-	4,682
לקוחות	100,535	109	11,872	18,511	-	131,027
חייבים ויתרות חובה	13,431	5,227	857	2,867	24,960	47,342
מיסים נדחים	-	-	-	-	30,645	30,645
מלאי	-	-	-	-	17,190	17,190
פקדונות בבנקים לזמן ארוך	-	1,836	-	-	-	1,836
השקעה בחברה אחרת	1,829	-	-	-	-	1,829
חברות מוחזקות	1,228	-	-	-	1,052	2,280
רכוש קבוע	-	-	-	-	1,148,389	1,148,389
רכוש אחר	-	-	-	-	3,455	3,455
	248,190	22,865	13,259	24,828	1,225,691	1,534,833
התחייבויות						
אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות	(104,359)	(126)	(595)	(20)	-	(105,100)
ספקים ונותני שרותים	(85,005)	(22,964)	(23,126)	(12,378)	-	(143,473)
זכאים ויתרות זכות	(93,308)	(96,361)	(2,830)	(4,443)	(142,345)	(339,287)
הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים	(566,104)	-	-	-	-	(566,104)
התחייבויות בשל סיום יחסי עובד מעביד, נטו	(15,305)	(96,010)	(6,420)	(1,840)	-	(119,575)
מיסים נדחים	-	-	-	-	(30,268)	(30,268)
התחייבויות אחרות לזמן ארוך	(730)	-	-	-	-	(730)
הון עצמי	-	-	-	-	(230,296)	(230,296)
	(864,811)	(215,461)	(32,971)	(18,681)	(402,909)	(1,534,833)
נכסים פיננסיים בניכוי התחייבויות פיננסיות (התחייבויות פיננסיות בניכוי נכסים פיננסיים)	(616,621)	(192,596)	(19,712)	6,147	822,782	-

באור 20 - מכשירים פיננסיים (המשך)

ג. מאזן הצמדה (המשך)

2. יתרות צמודות במאזן החברה-

ליום 31 בדצמבר 2006

	בדולר ארה"ב או בהצמדה אליו	במטבע ישראלי (ש"ח)	אירו או בהצמדה אליו	במטבע חוץ אחר או בהצמדה אליו	פריטים לא כספיים	סך הכל
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
נכסים						
מזומנים ושווי מזומנים	122,070	14,213	530	2,595	-	139,408
השקעות לזמן קצר	4,000	-	-	-	-	4,000
לקוחות	97,184	40	11,872	18,387	-	127,483
חייבים ויתרות חובה	15,612	5,064	857	3,177	24,684	49,394
מיסים נדחים	-	-	-	-	30,171	30,171
מלאי	-	-	-	-	16,464	16,464
פקדונות בבנקים לזמן ארוך	-	1,836	-	-	-	1,836
השקעה בחברה אחרת	1,879	-	-	-	-	1,829
חברות מוחזקות	1,228	-	-	-	10,047	11,275
רכוש קבוע	-	-	-	-	1,146,216	1,146,216
רכוש אחר	-	-	-	-	3,455	3,455
	241,923	21,153	13,259	24,159	1,231,037	1,531,531
התחייבויות						
אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות	(104,359)	(126)	(595)	(20)	-	(105,100)
ספקים ונותני שרותים	(87,816)	(21,229)	(23,126)	(11,753)	-	(143,924)
זכאים ויתרות זכות	(92,280)	(94,226)	(2,830)	(4,389)	(141,853)	(335,578)
הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים	(566,104)	-	-	-	-	(566,104)
התחייבויות בשל סיום יחסי עובד מעביד, נטו	(15,431)	(96,125)	(6,420)	(1,840)	-	(119,816)
מיסים נדחים	-	-	-	-	(30,171)	(30,171)
התחייבויות אחרות לזמן ארוך	(542)	-	-	-	-	(542)
הון עצמי	-	-	-	-	(230,296)	(230,296)
	(866,532)	(211,706)	(32,971)	(18,002)	(402,320)	(1,531,531)
נכסים פיננסיים בניכוי התחייבויות פיננסיות (התחייבויות פיננסיות בניכוי נכסים פיננסיים)	(624,609)	(190,553)	(19,712)	6,157	828,717	-

באור 20 - מכשירים פיננסיים (המשך)

ג. מאזן הצמדה (המשך)

3. יתרות צמודות במאזן המאוחד-

	ליום 31 בדצמבר 2005					
	בדולר ארה"ב או בהצמדה אליו	במטבע ישראלי (ש"ח)	אירו או בהצמדה אליו	במטבע חוץ אחר או בהצמדה אליו	פריטים לא כספיים	סך הכל
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
נכסים						
מזומנים ושווי מזומנים	78,279	11,345	1,503	2,802	-	93,929
השקעות לזמן קצר	111,841	993	-	-	-	112,834
לקוחות	102,731 (*)	45	10,331	13,593	-	126,700 (*)
חייבים ויתרות חובה	16,738 (*)	6,085	232	1,042	21,733	45,830 (*)
מיסים נדחים	-	-	-	-	46,698	46,698
מלאי	-	-	-	-	22,445	22,445
פקדונות בבנקים לזמן ארוך	-	1,779	-	-	-	1,779
השקעה בחברה אחרת	1,878	-	-	-	-	1,878
חברות מוחזקות	1,554	-	-	-	635	2,189
רכוש קבוע	-	-	-	-	1,163,765	1,163,765
רכוש אחר	-	-	-	-	4,671	4,671
	313,021	20,247	12,066	17,437	1,259,947	1,622,718
התחייבויות						
אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות	(75,713)	-	-	-	-	(75,713)
ספקים ונותני שרותים	(95,380)	(28,412)	(21,398)	(9,856)	-	(155,046)
זכאים ויתרות זכות	(103,547)	(84,357)	(10)	(1,058)	(135,574)	(324,546)
הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים	(627,363)	-	-	-	-	(627,363)
התחייבויות בשל סיום יחסי עובד מעביד, נטו	(29,332)	(84,762)	(5,058)	(1,374)	-	(120,526)
מיסים נדחים	-	-	-	-	(46,300)	(46,300)
התחייבויות אחרות לזמן ארוך	(2,215)	-	-	-	-	(2,215)
הון עצמי	-	-	-	-	(271,009)	(271,009)
	(933,550)	(197,531)	(26,466)	(12,288)	(452,883)	(1,622,718)
נכסים פיננסיים בניכוי התחייבויות פיננסיות (התחייבויות פיננסיות בניכוי נכסים פיננסיים)	(620,529)	(177,284)	(14,400)	5,149	807,064	-

(*) סווג מחדש.

באור 20 - מכשירים פיננסיים (המשך)

ג. מאזן הצמדה (המשך)

4. יתרות צמודות במאזן החברה-

	ליום 31 בדצמבר 2005					
	בדולר ארה"ב או בהצמדה אליו	במטבע ישראלי (ש"ח)	אירו או בהצמדה אליו	במטבע חוץ אחר או בהצמדה אליו	פריטים לא כספיים	סך הכל
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
נכסים						
מזומנים ושווי מזומנים	72,846	11,086	1,378	1,305	-	86,615
השקעות לזמן קצר	111,740	-	-	-	-	111,740
לקוחות	100,450 (*)	-	10,331	13,524	-	124,305 (*)
חייבים ויתרות חובה	17,750 (*)	6,081	232	837	21,509	46,409 (*)
מיסים נדחים	-	-	-	-	46,173	46,173
מלאי	-	-	-	-	21,833	21,833
פקדונות בבנקים לזמן ארוך	-	1,779	-	-	-	1,779
השקעה בחברה אחרת	1,878	-	-	-	-	1,878
חברות מוחזקות	1,554	-	-	638	9,678	11,870
רכוש קבוע	-	-	-	-	1,161,500	1,161,500
רכוש אחר	-	-	-	-	4,671	4,671
	306,218	18,946	11,941	16,304	1,265,364	1,618,773
התחייבויות						
אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות	(75,713)	-	-	-	-	(75,713)
ספקים ונותני שרותים	(98,366)	(26,388)	(21,398)	(9,495)	-	(155,647)
זכאים ויתרות זכות	(101,395)	(82,276)	-	(794)	(135,574)	(320,039)
הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים	(627,363)	-	-	-	-	(627,363)
התחייבויות בשל סיום יחסי עובד מעביד, נטו	(29,461)	(84,944)	(5,058)	(1,374)	-	(120,837)
	-	-	-	-	(46,173)	(46,173)
התחייבויות אחרות לזמן ארוך	(1,992)	-	-	-	-	(1,992)
הון עצמי	-	-	-	-	(271,009)	(271,009)
	(934,290)	(193,608)	(26,456)	(11,663)	(452,756)	(1,618,773)
נכסים פיננסיים בניכוי התחייבויות פיננסיות (התחייבויות פיננסיות בניכוי נכסים פיננסיים)	(628,072)	(174,662)	(14,515)	4,641	812,608	-

(*) סווג מחדש.

באור 21 - פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד

א. הכנסות מהפעלה

ההרכב:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2006	**2005**	**2004**
	אלפי דולר	**אלפי דולר**	**אלפי דולר**
במאוחד:			
הטסת נוסעים	1,317,259	1,292,941	1,070,708
בניכוי - הנחות	(39,513)	(33,168)	(22,195)
	1,277,746	1,259,773	1,048,513
הטסת מטענים ודואר	331,606	309,120	294,437
	1,609,352	1,568,893	1,342,950
החכרת מטוסים	5,073	5,154	4,595
אחרות	51,021	45,422	38,635
	1,665,446	1,619,469	1,386,180
בחברה:			
הטסת נוסעים	1,275,038	1,253,704	1,029,118
בניכוי - הנחות	(39,513)	(33,168)	(22,195)
	1,235,525	1,220,536	1,006,923
הטסת מטענים ודואר	331,606	309,120	294,437
	1,567,131	1,529,656	1,301,360
החכרת מטוסים	40,307	37,797	36,401
אחרות	46,935	40,994	37,590
	1,654,373	1,608,447	1,375,351

באור 21 - פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד (המשך)

ב. הוצאות הפעלה

ההרכב:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2006	2005	2004
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
במאוחד:			
משכורות והוצאות נלוות	262,599	229,278	215,378
דלק	465,912	388,028	281,083
אגרות ושרותים בנמלי תעופה	169,717	175,009	164,705
אחזקת מטוסים, ציוד טיסה וציוד קרקע	107,724	85,338	63,617
מעבר אוירי ותקשורת אוירית	89,851	85,872	85,235
פחת	94,877	92,834	93,169
ביטוח	9,909	11,680	10,782
דמי חכירת מטוסים	38,540	22,729	23,035
מזון וצידה	39,733	38,217	33,292
הוצאות צוותי אוויר	45,811	40,755	34,636
השתתפות בהוצאות בטחון (ראה 21.ג.)	40,002	39,027	36,220
עלות מוצרים פטורים ממכס	8,840	8,091	7,864
הוצאות אחרות	29,137	26,340	22,011
	1,402,652	1,243,198	1,071,027
בחברה:			
משכורות והוצאות נלוות	252,361	219,057	205,900
דלק	465,912	388,028	281,083
אגרות ושרותים בנמלי תעופה	169,717	175,009	164,705
אחזקת מטוסים, ציוד טיסה וציוד קרקע	107,724	85,338	63,617
מעבר אוירי ותקשורת אוירית	89,851	85,872	85,235
פחת	94,582	92,461	92,795
ביטוח	9,909	11,680	10,782
דמי חכירת מטוסים	38,540	22,729	23,035
מזון וצידה	54,298	52,673	47,117
הוצאות צוותי אוויר	45,811	40,755	34,636
השתתפות בהוצאות בטחון (ראה 21.ג.)	40,002	39,027	36,220
עלות מוצרים פטורים ממכס	8,840	8,091	7,864
הוצאות אחרות	19,947	18,144	14,201
	1,397,494	1,238,864	1,067,190

ג. הוצאות בטחון

החברה חייבת לקיים סדרי אבטחה, הנקבעים על ידי גורם ממלכתי, ואין לחברה שליטה על הוצאות אלו.

החברה נושאת בחלק מהוצאות הממשלה לאבטחת נוסעיה של החברה, מטוסיה, עובדיה, משרדיה ושאר מתקניה מפני מעשי איבה וטרור.
בהתאם להחלטת ממשלת ישראל, הוגדל שיעור ההשתתפות של החברה בהוצאות הבטחון החל מיום 1 בינואר 2003 ל-50%.

בנוסף להוצאות אלו נושאת החברה בעלויות עקיפות נוספות בקשר לפעולות האבטחה וכמו כן נגרם לה אובדן הכנסות בגין הטסת מאבטחים. עלויות נוספות אלה כלולות בסעיפים התפעוליים השונים בדוחות הרווח והפסד.

באור 21 - פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד (המשך)

ד. הוצאות מכירה

ההרכב:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2006	2005	2004
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
במאוחד:			
שכר ונלוות	45,700	45,862	44,089
עמלות לסוכנים	116,232	125,793	109,176
פרסום ויחסי ציבור	9,907	9,734	7,142
אחרות	15,966	17,202	15,110
	187,805	198,591	175,517
בחברה:			
שכר ונלוות	45,700	45,862	44,089
עמלות לסוכנים	116,232	125,714	109,026
פרסום ויחסי ציבור	9,473	9,505	6,860
אחרות	15,966	16,864	14,521
	187,371	197,945	174,496

ה. הוצאות הנהלה וכלליות

ההרכב:

במאוחד:			
שכר ונלוות	60,626	59,192	54,608
יעוץ מקצועי	4,807	4,403	3,818
תקשורת	5,062	5,331	5,592
שכירויות ואחזקת משרד	9,445	7,200	6,287
ביטוח	2,113	2,252	2,279
הוצאות אחרות	9,899	10,380	9,195
	91,952	88,758	81,779
בחברה:			
שכר ונלוות	56,366	55,234	50,578
יעוץ מקצועי	4,446	4,227	3,581
תקשורת	4,974	5,291	5,545
שכירויות ואחזקת משרד	9,027	6,957	6,068
ביטוח	1,929	2,088	2,121
הוצאות אחרות	9,593	9,552	8,446
	86,335	83,349	76,339

באור 21 - פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד (המשך)

ו. הוצאות (הכנסות) מימון, נטו

ההרכב:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2006	2005	2004
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
במאוחד:			
הוצאות מימון בגין הלוואות לזמן ארוך	38,673	31,069	20,990
הכנסות ריבית מפקדונות לזמן קצר	(6,872)	(6,024)	(1,743)
רווח מניירות ערך סחירים, נטו	(9)	(44)	(79)
הכנסות ריבית מפקדונות לזמן ארוך	(55)	(77)	(36)
הוצאות (הכנסות) מימון אחרות, נטו			
(לרבות שחיקת פריטים כספיים, נטו)	(2,245)	(4,318)	(1,663)
	29,492	20,606	17,469
בחברה:			
הוצאות מימון בגין הלוואות לזמן ארוך	38,673	31,069	20,990
הכנסות ריבית מפקדונות לזמן קצר	(6,872)	(6,024)	(1,743)
רווח מניירות ערך סחירים, נטו	(9)	(44)	(79)
הכנסות ריבית מפקדונות לזמן ארוך	(55)	(77)	(36)
הוצאות (הכנסות) מימון אחרות, נטו			
(לרבות שחיקת פריטים כספיים, נטו)	(2,005)	(4,197)	(1,596)
	29,732	20,727	17,536

ז. הוצאות (הכנסות) אחרות, נטו

1. ההרכב -

		לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
		2006	2005	2004
		אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
במאוחד:				
הוצאות בגין תוכניות פרישת עובדים, נטו				
(ראה באור 15.ב.13)	(2)	4,405	13,510	8,008
הוצאות בגין תוכניות פנסיה בחו"ל				
(ראה באור 15.ב.10)		-	-	1,317
רווח ממימוש השקעות בחברות מוחזקות	(3)	-	(8,297)	-
רווח ממימוש רכוש קבוע	(4)	(6,211)	(590)	(246)
רווחי הון אחרים, נטו		-	(104)	(394)
		(1,806)	4,519	8,685
בחברה:				
הוצאות בגין תוכניות פרישת עובדים, נטו				
(ראה באור 15.ב.13)	(2)	4,405	13,510	8,008
הוצאות בגין תוכניות פנסיה בחו"ל				
(ראה באור 15.ב.10)		-	-	1,317
רווח ממימוש השקעות בחברות מוחזקות	(3)	-	(8,297)	-
רווח ממימוש רכוש קבוע	(4)	(6,229)	(585)	(245)
רווחי הון אחרים, נטו		-	-	(370)
		(1,824)	4,628	8,710

באור 21 - פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד (המשך)

ז. (הוצאות) הכנסות אחרות, נטו (המשך)

2. הוצאות בגין תוכניות פרישת עובדים, נטו-

ההוצאות בגין תכניות פרישת עובדים בשנת החשבון כוללות בעיקר הוצאות בגין שערוך התחייבויות לתכניות הפרישה הקיימות, וזאת בגין תיסוף המטבע הישראלי מול הדולר.

ההוצאות בגין תוכניות פרישת עובדים בשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2005, כוללות בעיקר הוצאות בגין שתי תוכניות פרישה חדשות הכוללות יחד 100 עובדים, אשר פרשו ברובם בשנת 2006, ואשר בגינן ביצעה החברה הפרשות בסך של 16 מליון דולר.

ההוצאות בגין תוכניות פרישת עובדים בשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2004, כוללות בעיקר הוצאות בגין תוכנית פרישה נוספת ל-37 עובדים, הוצאות בגין העלאת גיל הפרישה עבור עובדים שבגינם נוצרה לחברה התחייבות נוספת (ראה באור 15.ב.13.ה), ובקיזוז הכנסה בגין שינוי אומדן הריבית להיוון (ראה באור 2.כה).

3. רווח ממימוש השקעות בחברות מוחזקות -

א. בחודש אפריל 2005 התקשרה החברה בהסכמים למכירת מלוא החזקותיה בממ"ן מסופי מטען וניטול בע"מ (להלן: "ממ"ן"), המהוות 26% מהון המניות המונפק של ממ"ן, לשתי חברות ישראליות אחרות, וזאת בתמורה לכ- 12.8 מליון דולר

בעקבות עסקאות אלו, רשמה החברה בשנת 2005 רווח הון לפני מס של כ- 8 מליון דולר כתוצאה מהמכירה (כולל כ-2 מליון דולר הנובעים מהפרשי תרגום בגין יחידות מוחזקות).

ב. בחודש נובמבר 2005 הושלמה התקשרות של החברה עם חברה ישראלית אחרת, למכירת מלוא החזקותיה ביוניטל תיירות ותעופה בע"מ (להלן: "יוניטל"), המהוות 13.7% מהון המניות המונפק של יוניטל, וזאת בתמורה לכ- 856 אלפי דולר.

בעקבות עסקה זו, רשמה החברה בשנת 2005 רווח הון לפני מס של כ- 294 אלפי דולר.

4. בחודש יולי 2006 מכרה החברה מטוס מטען מדגם 200-747 שהיה בבעלותה. בגין עסקה זו רשמה החברה רווח הון בשנת 2006 בסך של כ- 5.9 מליון דולר.

ח. חלק ברווחי חברות מוחזקות, נטו

ההרכב:	**לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר**		
	2006	**2005**	**2004**
	אלפי דולר	**אלפי דולר**	**אלפי דולר**
במאוחד:			
ממ"ן	-	306	1,213
חברות אחרות	417	327	271
	417	633	1,484
בחברה:			
ממ"ן	-	306	1,213
סופרסטאר	(417)	170	266
תמ"מ	207	108	151
בורנשטיין	162	281	118
חברות אחרות	417	327	271
	369	1,192	2,019

באור 22 - מסים על ההכנסה

א. חוקי המס החלים על חברות הקבוצה

על החברות המאוחדות העיקריות של החברה הפועלות בישראל חל חוק מס הכנסה (תיאומים בשל אינפלציה), התשמ"ה - 1985 ("חוק התיאומים"), המביא למדידת התוצאות על בסיס ריאלי.

על פי חוק התיאומים ותקנות 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 התאמה לשער החליפין של הדולר ארה"ב.
התוצאות העסקיות לצרכי מס של שאר חברות הבת בישראל נמדדות על בסיס התאמה לשינויים במדד המחירים לצרכן.

חלק מהחברות המאוחדות נשומות במשולב עם החברה.

החברה היא חברה תעשייתית כהגדרתה בחוק לחוק עידוד התעשיה (מסים), התשכ"ט-1969, וזכאית, בהתאם לכך, לפחת בשיעורים מוגדלים על מטוסים וציוד ולהפחתת הוצאות בקשר עם רישום מניות למסחר בבורסה.

על פי תקנות מס הכנסה-פחת 1941, זכאית החברה לפחת בגין מטוסים שבבעלותה, בשיעור שנתי של 30% מהעלות ובגין מנועי רזרבה שבבעלותה, בשעור שנתי של 40%.

החברות המאוחדות בחו"ל כפופות לחוקי המס החלים במדינות המושב.
עם מרבית המדינות בהן פועלות נציגויות החברה קיימות אמנות למניעת כפל מס או הסדרים הדדיים בין המדינות, הפוטרות את החברה מתשלום מסי הכנסה על פעילותן באותן מדינות.

ב. שעור המס האפקטיבי

ההתאמה בין הוצאות המס המחושבות על הרווח וההפסד לפני מס לפי שעורי מס רגילים ("המס התאורטי") לבין סכום המס שנכלל בדוחות הרווח וההפסד, מובאת להלן:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2006	2005	2004
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
במאוחד:			
שעור המס הסטאטוטורי (ב- %)	31%	34%	35%
רווח לפני מסים על ההכנסה לפי דוח רווח והפסד	(44,649)	63,797	31,703
המס התיאורטי	(13,841)	21,691	11,096
שינוי בנטל המס בגין:			
מסים נדחים שלא נוצרו בשל הפסדים והפרשי עתוי (נצול הפסדים), נטו	13,765	(21,647)	(11,464)
הפרשים אחרים, נטו (*)	210	260	456
	134	304	88
בחברה:			
שעור המס הסטאטוטורי (ב- %)	31%	34%	35%
רווח לפני מסים על ההכנסה לפי דוח רווח והפסד	(44,735)	62,934	31,080
המס התאורטי	(13,867)	21,397	10,878
שינוי בנטל המס בגין:			
מסים נדחים שלא נוצרו בשל הפסדים והפרשי עיתוי, נטו	13,657	(21,652)	(11,405)
הפרשים אחרים, נטו (*)	210	255	527
	-	-	-

(*) בעיקר הוצאות שאינן מותרות בניכוי.

באור 22 - מסים על ההכנסה (המשך)

ג. ביום 25 ביולי 2005 קיבלה כנסת ישראל בקריאה שנייה ושלישית חוק לתיקון פקודת מס הכנסה (מס' 147) התשס"ה-2005 (להלן - "התיקון"). על פי התיקון יופחת שיעור מס של 34% המושת על חברות, באופן הדרגתי החל משנת המס 2006 לגביה נקבע מס בשיעור 31% ועד לשנת המס 2010 לגביה נקבע מס בשיעור של 25%.

ד. מסים נדחים

	הפרשי פחת	הפרשים בעיתוי הוצאות	הפסדים מועברים	סה"כ
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
1. ההרכב במאוחד:				
יתרה ליום 1 בינואר 2006	(205,963)	60,326	146,035	398
הוצאות מיסים נדחים	-	(21)	-	(21)
תנועה שוטפת	23,332	(8,261)	(15,071)	-
יתרה ליום 31 בדצמבר 2006	(182,631)	52,044	130,964	377
2. ההרכב בחברה:				
יתרה ליום 1 בינואר 2006	(205,836)	59,801	146,035	-
תנועה שוטפת	23,205	(8,134)	(15,071)	-
יתרה ליום 31 בדצמבר 2006	(182,631)	51,667	130,964	-

3. הצגה במאזן:

	מאוחד		החברה	
	ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
	2006	2005	2006	2005
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
ברכוש השוטף	30,645	46,698	30,171	46,173
בהתחייבויות לזמן ארוך	(30,268)	(46,300)	(30,171)	(46,173)
	377	398	-	-

ה. הרכב הוצאות מיסים במאוחד

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2006	2005	2004
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הוצאות מיסים שוטפים	113	381	662
הוצאות (הכנסות) מיסים נדחים	21	(77)	(574)
סה"כ הוצאות מיסים	134	304	88

ו. שומות סופיות

ביום 26 במאי 2003, החברה חתמה על הסכם עם מס הכנסה לפיו לחברה נקבעו שומות מס סופיות לשנים עד וכולל שנת המס 2002. במסגרת זאת נקבע כי יתרת ההפסדים לצורכי מס להעברה לשנת 2003, לאחר מחילת חוב של ממשלת ישראל (כאמור בבאור 2.ד.9. לעיל), יסתכמו לסך של 2,219 מליון ש"ח (ע"פ שער החליפין ליום 31 בדצמבר 2006 : 525 מליון דולר).

יתרת ההפסדים לצרכי מס הכנסה של החברה לתום שנת המס 2006 (על פי הדוח המשוער לצרכי מס של החברה לשנת המס 2006) מסתכמת לסך של כ- 558 מליון דולר.

באור 23 - צדדים קשורים ובעלי עניין

א. פרוט היתרות המאזניות עם צדדים קשורים ובעלי עניין:

	מאוחד		החברה	
	ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
	2006	2005	2006	2005
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
לקוחות	-	805	-	202 (*)
היתרה הגבוהה בשנת החשבון	-	822		264
חייבים ויתרות חובה	-	-	2,621	1,516
היתרה הגבוהה בשנת החשבון	-	-	6,428	4,888
הלוואות לחברות מוחזקות	1,228	1,554	1,228	2,192
היתרה הגבוהה בשנת החשבון	1,554	1,704	2,192	2,418
ספקים ונותני שרותים	13,582	21,045(*)	18,148	25,114 (*)
זכאים ויתרות זכות	1,627	2,764	1,600	2,461
הלוואה מתאגיד בנקאי	35,454	40,094	35,454	40,094

(*) סווג מחדש.

ב. להלן פרוט העסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין:

	מאוחד			החברה		
	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2006	2005	2004	2006	2005	2004
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הכנסות מהפעלה	72,572	97,221	41,642	121,160	145,885	80,372
הוצאות הפעלה	280,784	249,697	100,356	305,109	273,964	124,867
הוצאות מכירה	10,965	13,192	10,331	10,965	13,192	10,331
הוצאות הנהלה וכלליות	1,751	3,637	540	1,751	3,637	540
הוצאות מימון	2,113	1,654	-	2,154	1,696	62
הכנסות אחרות	-	-	-	-	-	345

ג. הטבות לבעלי עניין:

	2006		2005		2004	
	מספר אנשים	אלפי דולר	מספר אנשים	אלפי דולר	מספר אנשים	אלפי דולר
דירקטורים מועסקים (*)	-	-	-	-	1	54
דירקטורים שאינם מועסקים (*)	9	66	9	68	8	52
בעלי עניין מועסקים (**)	1	770	2	2,570	1	434

(*) מספר הדירקטורים הינו בממוצע במשך השנה.

(**) החל מחודש מארס 2005 ניכנס לתפקידו המנכ"ל החדש של החברה. לעניין תנאי העסקתו של המנכ"ל החדש - ראה באור 23 יז. להלן.

באור 23 - צדדים קשורים ובעלי ענין (המשך)

ד. **ממשלת ישראל ומוסדות ממשלתיים-**

נכון ליום 31 בדצמבר 2006, ממשלת ישראל הינה בעלת 20.97% ממניות החברה.

במהלך עסקיה מטיסה החברה נוסעים ומטענים עבור מדינת ישראל ושלוחותיה הרבות, לרבות משרדי ממשלה, חברות בבעלותה, מוסדות ורשויות. עסקאות אלה נעשות במסגרת מהלך העסקים הרגיל ובתנאים מסחריים רגילים, כאשר כל עסקה פרטנית כשלעצמה אינה מהותית מבחינת החברה. כמו כן רוכשת החברה במהלך עסקיה שרותים ממדינת ישראל על שלוחותיה, לרבות משרדי ממשלה, חברות בבעלותה, מוסדות ורשויות, ובעיקר, שרותים בנמל תעופה בן גוריון, תשלום דמי שימוש בעבור מתחם עליו ממוקמים מתקני החברה, ביצוע עבודות שיפוץ ותחזוקה במטוסים, וכד'. בנוסף מקבלת החברה שרותים מחברות ממשלתיות במהלך העסקים הרגיל (כגון: חשמל, תקשורת, וכד').

בכל הנוגע למדינת ישראל כבעלת עניין בחברה, הרי שלפני פרסום תקנות ניירות ערך (עריכת דוחות כספיים שנתיים) (תיקון) התשס"ו – 2005 (להלן - "התקנות") הואיל ותאור עסקאות בקשר עם מוסדות ממשלתיים היה כרוך בקשיים רבים (מדובר במגוון רב של משרדי ממשלה, רשויות ותאגידים), קיבלה החברה פטור מאת רשות ניירות ערך מתאור העסקאות.

הפטור ניתן בגין עסקאות במהלך העסקים הרגיל עם גופים הכלולים או העשויים להכלל בהגדרת "צדדים קשורים", ולרבות תאגידים בנקאיים, בתוקף היותם קשורים לממשלת ישראל. בהתאם לכך, באור זה אינו כולל תאור של עסקאות שנעשו בשנת 2004 והסכומים המפורטים בו אינם כוללים את סכומיהן.

החל משנת 2005 ואילך, לנוכח תיקון התקנות כאמור, ניתן תאור כללי של העסקאות, מאפייניהן והיקפן, בהתאם לתקנה 64(3)(ד)(2) לתקנות:

במסגרת ההכנסות מהפעלה כלולות הכנסות ממכירת כרטיסי טיסה לגופים ממשלתיים שונים בשנת 2006 (חברה ומאוחד) בסך כולל של כ- 25.9 מליון דולר (כ-25.6 מליון דולר בשנת 2005), הכנסות מהובלת מטענים עבור גופים ממשלתיים שונים בשנת 2006 (חברה ומאוחד) בסך של כ- 38.4 מליון דולר (כ-18.9 מליון דולר בשנת 2005), והכנסות ממתן שירותי תחזוקה (חברה ומאוחד) בסך של כ-4 מליון דולר (בשנת 2005 כ-2.3 מליון דולר) (חברה ומאוחד).

במסגרת הוצאות ההפעלה כלולות הוצאות בגין רכישת שירותים מגופים ממשלתיים שונים, בסך כולל של כ-127.3 מליון דולר במאוחד וכ- 124.8 מליון דולר בחברה (בשנת 2005: כ- 105.3 מליון דולר במאוחד וכ-102.6 מליון דולר בחברה). מרבית הוצאות אלו הינן בגין רשות שדות התעופה (בעיקר בגין אגרות שונות וחכירת שטחים), בגין השתתפות בהוצאות הממשלה בהוצאות הבטחון (ראה באור 21.ג.), ובגין תחזוקת ושיפוץ מנועים אשר בוצעו ע"י חברה ממשלתית. כמו-כן כלולות, במסגרת הוצאות ההפעלה עם צדדים קשורים, גם קבלת שירותי חשמל, תקשורת, תשתיות להובלת דלק ותובלה יבשתית באמצעות חברות ממשלתיות.

במסגרת הוצאות המימון, כלולות הוצאות מימון נטו בשנת 2006 לתאגיד בנקאי אשר ממשלת ישראל הינה בעלת עניין בו, בסך כולל של כ- 2.2 מליוני דולר (חברה ומאוחד) (כ- 1.7 מליון דולר בשנת 2005).

ה. **כנפיים אחזקות בע"מ ובעלי שליטה בה-**

בחודש יוני 2004 הפכה כנפיים אחזקות בע"מ (להלן: "כנפיים") לבעלת עניין בחברה. החל מחודש ינואר 2005, הפכה כנפיים לבעלת השליטה בחברה. ליום 31 בדצמבר 2006 מחזיקה כנפיים ב-39.49% ממניות החברה.

בנוגע לעסקאות עם צדדים קשורים ובעלי ענין שבוצעו בשנת 2004, כאמור לעיל, החברה פנתה לרשות לניירות ערך בהתאם לסעיף 64 לתקנות ניירות ערך (עריכת דוחות כספיים שנתיים) התשנ"ג - 1993, וקיבלה פטור מתאור עסקאות עם בעלי עניין בה, למעט עסקאות חריגות כהגדרתן בסעיף 1 לחוק החברות התשנ"ט 1999, לרבות עסקאות שאינן בתנאי שוק.

הפטור ניתן לעסקאות אקראיות הקשורות למתן שרותי טיסה עם קבוצת כנפיים, ולעסקאות אקראיות לרכישה של מוצרים ושרותים שמבצעת החברה במהלך העסקים הרגיל עם קבוצת כנפיים, וכן עם חברות אחרות הקשורות עם קבוצה זו, שעיסוקן במכירת מוצרים או שרותים.

החל משנת 2005 ואילך, לנוכח תיקון התקנות כאמור, ניתן תאור כללי של העסקאות, מאפייניהן והיקפן בהתאם לתקנה 64(3)(ד):

במסגרת ההכנסות מהפעלה בשנת 2006 כלולות הכנסות מחברות בקבוצת כנפיים ובעלי השליטה בה בסך כולל של כ- 3.4 מליון דולר במאוחד וכ- 1.6 מליון דולר בחברה (בשנת 2005: כ-49 מליון דולר במאוחד, וכ-48.3 מליון דולר בחברה). מרביתן הגדול של ההכנסות הנ"ל הינן בגין מכירת כרטיסי טיסה לסוכנויות נסיעות שבקבוצת כנפיים ומיעוטן בגין מתן שירותי תחזוקה והטענה, והובלת מטען.

באור 23 - צדדים קשורים ובעלי ענין (המשך)

ה. **כנפיים אחזקות בע"מ ובעלי שליטה בה (המשך)-**

במסגרת הוצאות ההפעלה בשנת 2006 כלולות עסקאות עם קבוצת כנפיים ובעלי השליטה בה, בסך כולל של כ- 153.5 מליון דולר (בשנת 2005: כ-143.3 מליון דולר (בחברה ובמאוחד)) ואשר כמעט כולן בגין רכישת דלק סילוני מחברה קשורה ומיעוטן בגין הוצאות עבור שאילת צוותים וחכירה.

במסגרת הוצאות המכירה כלולות עמלות לסוכנויות נסיעות בקבוצת כנפיים ובעלי השליטה בה בשנת 2006 בסך כולל של כ- 15 אלפי דולר (בחברה ובמאוחד) (כ-2.3 מליון דולר בשנת 2005).

במסגרת הוצאות ההנהלה נכללות הוצאות בגין דמי ניהול לכנפיים וביטוח דירקטורים, בשנת 2006 בסך של כ- 0.9 מליון דולר (בשנת 2005: בסך של כ-1 מליון דולר). (לעניין הסכם הניהול ראו ביאור 23.טו. לעניין ההסכם לביטוח קבוצתי ראו ביאור 23.יח.2.).

מלבד המפורט לעיל, יתר העסקאות עם קבוצת כנפיים ובעלי השליטה בה הינן זניחות, והן קשורות לרכישה של חומרי ניקוי, קבלת שירותי טרקלין עבור אירוח נוסעי חברות זרות, שרותי הסעות לנתב"ג, רכישת מגזינים למחלקות היוקרה וחוברות בידור בטיסה, אספקת מזון בטרמינל 3 לנוסעים שטיסתם מאחרת, רכישת ערכות ילדים, הוצאות בתי מלון לעובדים מצטיינים ורכישת תווי שי.

ו. **עסקאות עם צדדים קשורים נוספים-**

במסגרת ההכנסות מהפעלה בחברה נכללים בשנת 2006 סך של כ- 51.2 מליון דולר (בשנת 2005: כ-50.9 מליון דולר) הכנסות מחברות מוחזקות, בשל החכרת מטוסים לסאן דור, מכירת כרטיסי טיסה לסופרסטאר ודמי ניהול מבורנשטיין. הכנסות אלו מתבטלות בדוח המאוחד.

כמו כן נכללת הכנסה בחברה ובמאוחד מהחברה המוחזקת סייבר ישראל, בשל שימוש בתוכנה.

במסגרת הוצאות ההפעלה בחברה, נכללים בשנת 2006 סך של כ- 26.8 מליון דולר (בשנת 2005: כ-28 מליון דולר) הוצאות לחברות מוחזקות, בגין רכישת ארוחות לנוסעים מתמ"מ ובורנשטיין, רכישת שירותי מזון נוספים מכתית ורכישת שירותי שינוע מממ"ן עד לחודש אפריל 2005, בו מכרה החברה את החזקתה בחברה זו. כמו כן, במאוחד נכללים בשנת 2005 כ-1.2 מליון דולר בגין רכישת שרותי שינוע מממ"ן.

במסגרת הוצאות המכירה, נכללים בחברה ובמאוחד בשנת 2006 סך של כ- 11 מליון דולר (בשנת 2005: כ-10.9 מליון דולר) עמלות ודמי שיווק לחברות המוחזקות איירתור, סייבר ואק"י.

במסגרת הוצאות הנהלה וכלליות בחברה ובמאוחד, נכלל בשנת 2006 סך של כ- 0.8 מליון דולר (בשנת 2005: סך של כ-2.6 מליון דולר) בגין שכר דירקטורים והטבות לבעלי עניין מועסקים.

ז. **הפרטת החברה** - ראה באור 1.ב.

ח. **הנפקת מניה מיוחדת** - ראה באור 19.ו.

ט. **ערבויות שנתנה מדינת ישראל לקיום התחייבויותיה של החברה** - ראה באורים 14.ג.1. ו-15.ב.13.

י. **הסכם עם ממשלת ישראל לרכישת מטוסים מהמדינה והסדרת ההתחיבות של החברה בגין שימוש במטוסים** - ראה באור 9.ד.

יא. **מימון רכישת מטוסים ע"י בנקים שמדינת ישראל מחזיקה בהם מעל 25%** - ראה באורים 14, ו- 18.

יב. **התקשרויות עם רשות שדות התעופה** - ראה באור 17.ד.3.

יג. **הסדר עם מדינת ישראל להבטחת גיוסי הון** - ראה באור 15.ב.4.ב.

יד. ספק יחיד - ספקית המטוסים היחידה של החברה הינה חברת בואינג - ראה באור 9.ב.

באור 23 - צדדים קשורים ובעלי ענין (המשך)

טו. דמי ניהול:

אסיפת בעלי המניות של החברה אשר כונסה ביום 10 במאי 2005, אישרה התקשרות עם בעלת השליטה בחברה בהסכם ניהול לפיו יינתנו לחברה על ידי בעלת השליטה שירותי יו"ר דירקטוריון פעיל באמצעות פרופ' ישראל (איזי) בורוביץ וכן עוזרת אישית, תמורת דמי ניהול חודשיים בסך 60 אלפי דולר, בתוקף מיום 9 בינואר 2005, למשך שלוש שנים.

בנוסף לגמול הכספי, יו"ר הדירקטוריון ובני משפחתו יהיו זכאים לקבלת הטבה של כרטיסי טיסה בחינם או בהנחה.

טז. גמול דירקטורים:

אסיפת בעלי המניות של החברה אשר כונסה ביום 10 במאי 2005 אישרה תשלום לכל דירקטור עבור גמול השתתפות בישיבות הדירקטוריון של החברה ו/או בועדה מועדותיה, וכן זכאות לקבלת הטבה של כרטיסי טיסה בחינם או בהנחה לכל דירקטור ולבני משפחתו.

יז. התקשרות עם מנכ"ל החברה:

1. בחודש פברואר 2005 מינה דירקטוריון החברה את מר חיים רומנו למנהל הכללי החדש של החברה, והתקשר עימו בהסכם, לפיו יועסק ע"י החברה החל מיום 1 במארס 2005. בהתאם להסכם, יהיה זכאי המנהל הכללי לקבל בין השאר:

   - פיצויי פיטורין בסיום העסקתו בגובה שתי משכורות לכל שנת עבודה בחברה;
   - מענק הסתגלות בגובה 6 חודשי שכר (18 חודשים במקרה של פיטורין);
   - מענק שנתי אשר יחושב כשיעור מתוך הרווח הנקי של החברה (כפי שהוגדר בהסכם והכולל התאמות של הוצאות שונות לרווח), בתחום שבין 0.7% ועד 1% מהרווח הנקי לאחר ההתאמות. המענק השנתי אינו מקנה זכויות סוציאליות;
   - תוכנית אופציות (פנטום) לתקופת הכשרה של עד 3 שנים, על פיה המנכ"ל יהיה זכאי למענק כספי אשר יחושב על בסיס של כ-3,258,210 מניות רגילות (פנטום) במחיר מימוש של 220.98 אג' למניה.

   שווי ההטבה ברוטו של תוכנית האופציות (פנטום) בהתאם לכללי החישוב של הבורסה לניירות ערך בתל-אביב, נכון למועד תחילת העסקתו של המנכ"ל נאמד בכ-1.5 מליון דולר. כל חבות מס בגין שווי ההטבה תחול על המנכ"ל. שווי הטבה זה יתפרש על פני התקופה הנ"ל ובכפוף לתקופת העסקתו של המנכ"ל בחברה.

   בחודש אוקטובר 2006 גובשה הבנה עקרונית בין יו"ר דירקטוריון החברה ובין המנכ"ל, לפיה, המנכ"ל ויתר על יתרת אופציות הפאנטום אשר הוענקו לו על פי הסכם העסקתו, כאמור לעיל. המנכ"ל הודיע על הויתור הנ"ל לדירקטוריון החברה ביום 21 במארס 2007.

2. בהתאם לבקשת מנכ"ל החברה, תוקן ביום 29 במארס 2006 הסכם ההעסקה בינו לבין החברה, ונקבע כי סך של 1.2 מליון דולר מתוך המענק לו היה זכאי המנכ"ל בגין שנת 2005 ע"פ תנאי ההסכם המפורטים בסעיף 1 לעיל, ידחה וישולם לו בשלוש מנות שוות, בחודשים ינואר 2007, ינואר 2008 וינואר 2009. הזכאות לקבלת כל מנה, מותנת בהמשך העסקתו של המנכ"ל בתפקידו זה במועד בו אמורה להשתלם אותה מנה.

   ביום 31 בדצמבר 2006, החליט דירקטוריון החברה על תיקון ההסכם עם המנכ"ל כך שיוקדם מועד תשלום המנה השנייה בסך 0.4 מיליון דולר, וישולם ביחד עם המנה הראשונה בחודש ינואר 2007.

   הקדמת התשלום הינה בכפוף להתחייבות המנכ"ל כי במקרה שבו המנכ"ל לא יכהן בתפקידו בחודש ינואר 2008, יוחזר לחברה סכום המנה השנייה ששולם, זאת אלא אם יוחלט אחרת על ידי החברה.

3. ביום 16 באוגוסט 2006 אושר על ידי ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה, תיקון להסכם ההעסקה בין המנכ"ל לחברה, כך שתקופת העסקתו של המנכ"ל תהיה עד ליום 31 בדצמבר 2010.

באור 23 - צדדים קשורים ובעלי ענין (המשך)

יח. ביטוח ושיפוי דירקטורים ונושאי משרה:

אסיפת בעלי המניות בחברה אשר כונסה ביום 10 במאי 2005 החליטה לאשר את הנושאים הבאים:

1. מתן התחייבות מראש לשיפוי הדירקטורים המכהנים בחברה ו/או הדירקטורים שיכהנו בחברה מעת לעת, כל עוד לא תעבור השליטה בחברה מידי בעלי השליטה הנוכחים, ולנושאי משרה שאינם דירקטורים, המכהנים ו/או אשר יכהנו בחברה מעת לעת, עד לקבלת החלטה אחרת.

סכום השיפוי יכלול חבות כספית שתוטל והוצאות התדיינות סבירות שלא יעלו על הנמוך מבין: 25% מההון העצמי של החברה ליום 31 בדצמבר 2004 או 25% מהון העצמי של החברה לפי הדוחות הכספיים האחרונים במועד תשלום השיפוי בפועל, והכל בנוסף לסכומים שיתקבלו, אם יתקבלו, מביטוח אחריות נושאי המשרה של החברה.

כתב השיפוי כולל זכאות להעמדת מימון ביניים לנושאי המשרה שיוסדר בתום ההתדיינות המשפטית.

2. החלטת מסגרת לרכישת פוליסת ביטוח אחריות מקצועית לנושאי משרה, לפיה נושאי המשרה, החברה ובעלת השליטה בחברה יקבלו כיסוי ביטוחי במסגרת ביטוח קבוצתי שייערך עם מבטח ישראלי ו/או מבטח זר, או לחילופין - ביטוח עצמי נפרד לחברה. גבול האחריות המשותף יהא לכל היותר בסך 100 מיליון דולר בתוספת 20% הוצאות הגנה משפטיות.
חלקה של החברה בדמי הביטוח הקבוצתי הינו 65% מדמי הביטוח הקבוצתי, ובכל מקרה לא יעלה, בצירוף הפרמיות בגין ביטוח ה-run off להלן, על סכום של 450 אלפי דולר לשנה.

במקרה של ביטוח עצמי- גבולות האחריות בביטוח העצמי לא יעלו על 100 מליון דולר למקרה, ובסה"כ לתקופת בטוח שנתית, בתוספת 20% הוצאות הגנה משפטית. גובה הפרמיה שתשלם החברה בביטוח עצמי בצירוף הפרמיות בעד ביטוח ה-run off להלן, לא יעלה על 450 אלפי דולר לשנה.
בנוסף, קיבלה האסיפה הכללית החלטת מסגרת לרכישת פוליסת ביטוח run off לנושאי משרה, בגין פעולות שעשו בתוקף תפקידם בחברה עד ליום 5 בינואר 2005. גבול האחריות יהא לכל היותר 30 מליון דולר, בתוספת 20% הוצאות הגנה משפטית. גובה הפרמיה - כמפורט לעיל.

יט. שכר נושאי משרה שאינם הדירקטורים או המנכ"ל

באסיפה מיוחדת של בעלי מניות החברה שנערכה ביום 14 ביולי 2005 התקבלה החלטה על הוספת תקנה 158 א' לתקנון החברה. בתקנה שהוספה נקבע, בין היתר, כי שכרם של נושאי משרה (לא כולל דירקטורים, שאינם עובדי החברה, ולמעט מנכ"ל, בעל שליטה, קרוב של בעל שליטה, ובעל עניין בבעל השליטה), כאשר אין המדובר בעסקה חריגה, יאושר ע"י ועדת משאבי אנוש ומינויים של הדירקטוריון.

כ. השתתפות ממשלת ישראל בהוצאות הנפקה:

ממשלת ישראל השתתפה בהוצאות החיתום, הניהול וההפצה, וההוצאות המשפטיות, באופן יחסי לתמורה שנתקבלה מהצעת המכר. שאר ההוצאות התחלקו בין החברה ובין ממשלת ישראל. בשנת 2004, לאחר שנערכה התחשבנות בין החברה לממשלת ישראל, הוקטנה השתתפות הממשלה בהוצאות ההנפקה, בסך של 181 אלפי דולר.

באור 24 - מגזרי פעילות

א. דיווח ראשי - מגזרים גיאוגרפיים

פעילות החברה מאורגנת לפי נתיבי טיסה, זכויות טייס, ונציגויות ברחבי העולם. בהתאם לכך, החברה מדווחת על מגזרים גאוגרפיים במתכונת ראשית.
מרבית נכסי החברה והתחייבויותיה משויכים לציי המטוסים השונים של החברה. מטוסים אלה, אשר הינם ניידים מעצם ייעודם, אינם מזוהים עם מגזר גיאוגרפי מסוים.

להלן דיווח על מגזרים גאוגרפיים על בסיס מאוחד -

	צפון אמריקה	אירופה	המזרח הרחוק ומרכז אסיה	שאר העולם	סה"כ
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
שנת 2006:					
הכנסות-					
הכנסות מגזריות	580,399	702,909	313,500	36,590	1,633,398
הכנסות שאינן מיוחסות למגזרים					32,048
סה"כ הכנסות בדוח המאוחד					1,665,446
רווח מהפעלה -					
רווח הפעלה מגזרי	11,186	81,234	37,837	7,830	138,087
הוצאות כלל מגזריות, נטו					(155,050)
הפסד מהפעלה לפני הוצאות מימון בדוח המאוחד					(16,963)
שנת 2005:					
הכנסות-					
הכנסות מגזריות	568,289	710,265	277,101	34,853	1,590,508
הכנסות שאינן מיוחסות למגזרים					28,961
סה"כ הכנסות בדוח המאוחד					1,619,469
רווח מהפעלה -					
רווח הפעלה מגזרי	58,501	166,379	33,765	11,555	270,200
הוצאות כלל מגזריות, נטו					(181,278)
רווח מהפעלה לפני הוצאות מימון בדוח המאוחד					88,922
שנת 2004:					
הכנסות-					
הכנסות מגזריות	488,018	606,284	239,686	28,233	1,362,221
הכנסות שאינן מיוחסות למגזרים					23,959
סה"כ הכנסות בדוח המאוחד					1,386,180
רווח מהפעלה -					
רווח הפעלה מגזרי	42,239	113,851	51,565	8,213	215,868
הוצאות כלל מגזריות, נטו					(158,011)
רווח מהפעלה לפני הוצאות מימון בדוח המאוחד					57,857

באור 24 - מגזרי פעילות (המשך)

ב. דיווח משני - מגזרים עסקיים

פעילות החברה מאורגנת לפי ציי מטוסים. בהתאם לכך החברה מדווחת במתכונת משנית על מגזרים עסקיים לפי חלוקה למטוסי נוסעים ומטוסי מטען.

להלן דיווח על מגזרים עסקיים על בסיס מאוחד -

	מטוסי נוסעים	מטוסי מטען	אחר והתאמות למאוחד	סה"כ
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
שנת 2006:				
הכנסות מנוסעים	1,277,746	-	-	1,277,746
הכנסות ממטען ודואר	90,002	241,604	-	331,606
הכנסות אחרות	34,426	965	20,703	56,094
סה"כ הכנסות	1,402,174	242,569	20,703	1,665,446
יתרת עלות מופחתת של הרכוש הקבוע	1,074,836	24,383	49,170	1,148,389
שנת 2005:				
הכנסות מנוסעים	1,259,773	-	-	1,259,773
הכנסות ממטען ודואר	92,657	216,463	-	309,120
הכנסות אחרות	33,254	839	16,483	50,576
סה"כ הכנסות	1,385,684	217,302	16,483	1,619,469
יתרת עלות מופחתת של הרכוש הקבוע	1,080,494	37,674	45,597	1,163,765
שנת 2004:				
הכנסות מנוסעים	1,048,513	-	-	1,048,513
הכנסות ממטען ודואר	77,731	216,706	-	294,437
הכנסות אחרות	25,478	1,011	16,741	43,230
סה"כ הכנסות	1,151,722	217,717	16,741	1,386,180
יתרת עלות מופחתת של הרכוש הקבוע	1,098,740	42,546	47,623	1,188,909

באור 25 - אירועים לאחר תאריך הדוחות הכספיים

א. תביעות תלויות

1. ביום 22 בינואר 2007 הוגש כנגד החברה בבית המשפט המחוזי בירושלים כתב תביעה, בצירוף בקשה לאישור התביעה כייצוגית, על סך של כ- 483.4 מליון ש"ח (כ- 114 מליון דולר ליום המאזן).
לטענת התובעים, גביית היטל הבטחון בסך של 8 דולר למקטע טיסה, מהנוסעים בטיסות שאינן מבוצעות על ידי החברה עצמה, אלא על ידי חברות תעופה אחרות, במסגרת הסכמי Code sharing עם החברה, מהווה הטעיית הצרכן, הפרת ההסכם עמו, העדר תום לב ועשיית עושר שלא במשפט, מכיוון שבטיסות אלה, על פי טענת התובעים, לא ניתנים שרותי בטחון ואבטחה הזהים ברמתם ובטיבם לשירותי הבטחון הניתנים על ידי החברה.
התובעים מבקשים לחייב את החברה לשלם לכל אחד מהנוסעים הנ"ל סך של 8 דולר וכן פיצוי בסך של 500 ש"ח בגין עוגמת נפש ואובדן הנאה.
בשלב זה אין באפשרות יועציה המשפטיים של החברה להעריך את סיכויי התביעה והבקשה לאישורה כתביעה יצוגית. בדוחות כספיים אלו לא נערכה הפרשה בגין תביעה זו.

2. בתום חודש פברואר 2007 קיבלה החברה כתב תביעה אזרחי שהוגש בבית המשפט בניו יורק בנושא מחירי שירותי הובלה אווירית של מטענים.
בכתב התביעה אשר הוגש כאמור, צורפה החברה כנתבעת, לצידן של 38 חברות תעופה אחרות, כאשר נטען כי הנתבעות היו שותפות לקשר לתיאום מחירי שירותי הובלה אווירית של מטענים, משנת 2000 תוך הפרה של חוקי התחרות וחוקים אחרים באירופה ובארה"ב.
התביעה הוגשה בשמם של גופים הרוכשים שירותי הובלה אווירית של מטענים, באופן ישיר ועקיף, באירופה ובארה"ב והיא כוללת בקשה להכיר בתביעה כתביעה ייצוגית. התביעה כוללת בקשה לפיצויים בסכום שלא הוערך וסעדים נוספים.

החברה בוחנת את כתב התביעה שנמסר לה ואת השלכותיו האפשריות ונערכת לטיפול בהליך זה. לאור השלב המקדמי של ההליך, אין ביכולת החברה להעריך את השלכותיו או את ההשפעה הכספית של ההליך על החברה ועקב כך לא נערכה ההפרשה בגין תביעה זו בדוחות כספיים אלו.

3. ביום 18 במארס 2007 הוגשה לבית המשפט המחוזי בתל אביב תביעה נגד החברה, בצירוף בקשה לאישור התביעה כייצוגית. לטענת התובע חיוב לקוחות הרוכשים כרטיסי טיסה ישירות (ולא באמצעות סוכני נסיעות) באמצעות כרטיסי אשראי במטבע חוץ במקום במטבע ישראלי, תוך תשלום עמלת המרת מטבע חוץ בסך 2% ממחיר כרטיס הטיסה (בגין המרת התשלום במטבע חוץ לתשלום במטבע ישראלי) לחברות האשראי, מהווה הפרה של חוק הגנת הצרכן, תשמ"א – 1981, הפרת חובת תום הלב ועשיית עושר שלא במשפט. עוד נטען להפרת החובה לפרסם "מחיר כולל" וכן כי החברה היא אשר צריכה לשאת בעמלות ההמרה הנ"ל. בנוסף, טוען התובע כי חיוב הלקוחות במטבע זר ולא בשקלים מהווה כשלעצמו הפרה של חוק הגנת הצרכן. התובע מבקש לחייב את החברה לשלם לכל אחד מחברי הקבוצה פיצוי בגובה כל סכומי עמלות ההמרה שנגבו שלא כדין ולהשיב לכל אחד את סכומי עמלות ההמרה שנגבו שלא כדין, לטענת התובע. כן מבקש התובע ליתן צו כנגד החברה הקובע כי גביית התשלומים במטבע חוץ והחיוב בעמלות ההמרה בגינם נעשו שלא כדין ולאסור על החברה להמשיך ולגבות תשלומים במטבע חוץ ולגלגל חיובי עמלות המרה של תשלומים במטבע חוץ, על לקוחותיה. החברה לומדת את התביעה ונערכת להגשת תגובה.

ב. ארועים נוספים

1. לאחר תאריך המאזן, שילמה החברה סך של כ- 5.5 מליון דולר נוספים לחברת בואינג כתשלום אחרון במימון עצמי על חשבון שני מטוסים מדגם 200-777 שהוזמנו על ידה, כאמור בבאור 17.ד.1.

2. בתחילת חודש מארס 2007 חתמה החברה על הסכם התקשרות עם הבנקים המממנים לצורך עסקת הרכישה של שני מטוסי 200-777 כאמור בבאור 17.ד.1. במקביל לכך הגישה החברה בקשה להחלפת ההתחייבות המקדמית בההתחייבות סופית לבנק EXIM לצורך קבלת ערבות EXIM למימון העסקה.

3. בעקבות הפסקת פעילותה של חברה קשורה לבואינג איתה התקשרה החברה בעבר לצורך הפעלת מערכות אינטרנט בחלק ממטוסי החברה, הופסק מתן שירות זה על ידי החברה. בחודש ינואר 2007 נחתם הסכם בין החברה לבואינג, על פיו קיבלה החברה פיצוי מבואינג בגין השקעותיה במערכת האינטרנט והנזק הנוסף שנגרם לה עקב הפסקת הפעלת המערכת. בעקבות פיצוי זה תרשום החברה ברבעון הראשון של שנת 2007 רווח הון בסך של כ-4.4 מליון דולר.

נספח א' לדוחות הכספיים
פרטים על חברות מוחזקות עיקריות פעילות
ליום 31 בדצמבר 2006

שם החברה	הפעילות העיסקית	שיעור השליטה והבעלות על ידי החברה לתאריך המאזן %
חברות מאוחדות		
בורנשטיין קייטררס אינק. (ארה"ב)	יצור ואספקת ארוחות למטוסים	100.0
תמ"מ - תעשיות מזון מטוסים (נמל תעופה בן-גוריון) בע"מ	יצור ואספקת ארוחות למטוסים	100.0
סאן-דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ	הפעלת טיסות שכר	100.0
סופרסטאר הולידייס לימיטד (אנגליה)	שווק חבילות תיור	100.0
כתית בע"מ	אספקת ארוחות	100.0
חברות כלולות		
סייבר ישראל טכנולוגיות נסיעות בע"מ	ניהול הזמנות כרטיסי טיסה	49.0
קווי חופשה בע"מ	שיווק שרותי תיירות	20.0
חברות מוחזקות אחרות		
תור אויר ישראל בע"מ (איירתור)	הקבצת כרטיסי טיסה	- [1]
אייר קונסולידטורס ישראל בע"מ (אק"י)	הקבצת מטעני אויר	- [2]

הערות

[1] המניות המוחזקות על ידי החברה מקנות לה את הזכות להשתתף ולהצביע באסיפות הכלליות של איירתור בשעור של 50%, ולמנות מחצית מחברי הדירקטוריון שלה, ללא זכות לקבלת רווחים.

[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.

נספח ב'

דוחות כספיים בשקלים חדשים

ליום 31 בדצמבר 2006

מאזנים

		מאוחד		החברה	
		ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
		2006	2005	2006	2005
	באור	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
רכוש שוטף					
מזומנים ושווי מזומנים		617,518	432,357	588,999	398,689
השקעות לזמן קצר	3	19,781	519,375	16,900	514,339
לקוחות	4	553,589	583,200(*)	538,616	572,176(*)
חייבים ויתרות חובה	5	200,020	210,955(*)	208,690	213,621(*)
מיסים נדחים	ד.22	129,475	214,951	127,472	212,534
מלאי	6	72,628	103,314	69,560	100,497
		1,593,011	2,064,152	1,550,237	2,011,856
השקעות					
פקדונות בבנקים לזמן ארוך	7א	7,757	8,189	7,757	8,189
השקעה בחברה אחרת	7ב	7,728	8,644	7,728	8,644
חברות מוחזקות	8	9,633	10,076	47,637	54,638
		25,118	26,909	63,122	71,471
רכוש קבוע	9	4,851,944	5,356,809	4,842,763	5,346,384
רכוש אחר	10	14,597	21,501	14,597	21,501
		6,484,670	7,469,371	6,470,719	7,451,212

(*) סווג מחדש.

הבאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

		מאוחד		החברה	
		ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
		2006	2005	2006	2005
	באור	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
התחייבויות שוטפות					
אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות	11	444,048	348,507	444,048	348,507
ספקים ונותני שרותים	12	606,173	713,678	608,079	716,443
זכאים ויתרות זכות	13	1,433,488	1,493,883	1,417,817	1,473,140
		2,483,709	2,556,068	2,469,944	2,538,090
התחייבויות לזמן ארוך					
הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים	14	2,391,789	2,887,752	2,391,789	2,887,752
התחייבויות בשל סיום יחסי עובד מעביד, נטו	15	505,204	554,781	506,223	556,213
מיסים נדחים	22.ד	127,882	213,119	127,472	212,534
התחייבויות אחרות לזמן ארוך	16	3,085	10,196	2,290	9,169
		3,027,960	3,665,848	3,027,774	3,665,667
סך כל ההתחייבויות		5,511,669	6,221,916	5,497,718	6,203,757
התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים	17, 18				
הון עצמי					
הון מניות	19	576,023	575,020	576,023	575,020
פרמיה על מניות		3,946	3,589	3,946	3,589
קרן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר		1,317,897	1,314,310	1,317,897	1,314,310
קרן הון מתכנית אופציות לעובדים		11,357	-	11,357	-
הפרשים מתרגום דוחות כספיים ממטבע הדיווח לשקלים חדשים		(47,143)	45,902	(47,143)	45,902
יתרת הפסד		(889,079)	(691,366)	(889,079)	(691,366)
		973,001	1,247,455	973,001	1,247,455
		6,484,670	7,469,371	6,470,719	7,451,212

הבאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

		מאוחד			החברה		
		לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
		2006	2005	2004	2006	2005	2004
	באור	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
הכנסות מהפעלה	21.א.	7,421,894	7,267,855	6,212,861	7,372,548	7,218,389	6,164,323
הוצאות הפעלה	21.ב.	6,250,778	5,579,225	4,800,347	6,227,792	5,559,774	4,783,146
רווח גולמי		1,171,116	1,688,630	1,412,514	1,144,756	1,658,615	1,381,177
הוצאות מכירה	21.ד.	836,934	891,237	786,667	835,000	888,338	782,091
הוצאות הנהלה וכלליות	21.ה.	409,775	398,326	366,533	384,743	374,054	342,151
		1,246,709	1,289,563	1,153,200	1,219,743	1,262,392	1,124,242
רווח (הפסד) מהפעלה, לפני הוצאות מימון, נטו		(75,593)	399,067	259,314	(74,987)	396,223	256,935
הוצאות מימון, נטו	21.ו.	131,429	92,477	78,296	132,498	93,018	78,596
רווח (הפסד) מהפעלה, לאחר הוצאות מימון, נטו		(207,022)	306,590	181,018	(207,485)	303,205	178,339
הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו	21.ז.	8,048	(20,280)	(38,926)	8,128	(20,770)	(39,038)
רווח (הפסד) לפני מיסים על ההכנסה		(198,974)	286,310	142,092	(199,357)	282,435	139,301
מיסים על ההכנסה	22	597	(1,364)	(394)	-	-	-
רווח (הפסד) לאחר מסים על ההכנסה		(199,571)	284,946	141,698	(199,357)	282,435	139,301
חלק ברווחי חברות כלולות, נטו	21.ח.	1,858	2,839	6,652	1,644	5,350	9,049
רווח נקי (הפסד) לשנה		(197,713)	287,785	148,350	(197,713)	287,785	148,350
רווח (הפסד) בסיסי למניה (1 ש"ח ע.נ.) בש"ח	2.כא.	(0.49)	0.72 (*)	0.37 (*)			
כמות המניות אשר שימשו בחישוב (באלפים) – בסיסי -		400,680	399,633	395,757			
רווח (הפסד) מדולל (1 ש"ח ע.נ.) בש"ח	2.כא.	(0.49)	0.58	0.3			
כמות המניות אשר שימשו בחישוב (באלפים) – מדולל -		400,680	495,721	495,721			

(*) תואם למפרע – ראה באור 2.כא.

הבאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

דוחות על השינויים בהון העצמי

	הון מניות	פרמיה על מניות	קרן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר	קרן הון מתכנית אופציות לעובדים	הפרשים מתרגום דוחות כספיים ממטבע הדיווח לשקלים חדשים	יתרת הפסד	סך הכל
	אלפי ש"ח						
	סכומים מתורגמים (1)						
יתרה ליום 31 בדצמבר 2005	575,020	3,589	1,314,310	-	45,902	(691,366)	1,247,455
הפרשים מתרגום הדוחות הכספיים ממטבע הדיווח לשקלים	-	-	-	-	(93,045)	-	(93,045)
תקבולים על חשבון חוב של ממשלת ישראל [4]	-	-	3,587	-	-	-	3,587
מימוש כתבי אופציה למניות[3]	1,003	357	-	-	-	-	1,360
שווי הטבה של תכנית אופציות לעובדים[2]	-	-	-	11,357	-	-	11,357
הפסד לשנה	-	-	-	-	-	(197,713)	(197,713)
יתרה ליום 31 בדצמבר 2006	576,023	3,946	1,317,897	11,357	(47,143)	(889,079)	973,001

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב.
(2) ראה באור 19.ח.
(3) ראה באור 19.ג.
(4) ראה באור 15.ב.4.

הבאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

	הון מניות	תקבולים על חשבון הון מניות	פרמיה על מניות	קרן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר	הפרשים מתרגום דוחות כספיים של חברות מוחזקות	הפרשים מתרגום דוחות כספיים ממטבע הדיווח לשקלים חדשים	יתרת הפסד	סך הכל
	אלפי ש"ח							
	סכומים מתורגמים (1)							
יתרה ליום 1 בינואר 2005	573,372	-	3,028	1,200,643	9,733	(20,041)	(979,151)	787,584
הפרשים מתרגום דוחות כספיים ממטבע הדיווח לשקלים חדשים	-	-	-	-	-	65,943	-	65,943
הפרשים מתרגום דוחות כספיים של חברות מוחזקות	-	-	-	-	(454)	-	-	(454)
מימוש השקעה בחברה מוחזקת	-	-	-	-	(9,279)	-	-	(9,279)
תקבולים על חשבון חוב של ממשלת ישראל	-	-	-	113,667	-	-	-	113,667
מימוש כתבי אופציה למניות	1,648	-	561	-	-	-	-	2,209
רווח נקי לשנה	-	-	-	-	-	-	287,785	287,785
יתרה ליום 31 בדצמבר 2005	575,020	-	3,589	1,314,310	-	45,902	(691,366)	1,247,455

	הון מניות	תקבולים על חשבון הון מניות	פרמיה על מניות	קרן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר	הפרשים מתרגום דוחות כספיים של חברות מוחזקות	הפרשים מתרגום דוחות כספיים ממטבע הדיווח לשקלים חדשים	יתרת הפסד	סך הכל
	אלפי ש"ח							
	סכומים מתורגמים (1)							
יתרה ליום 1 בינואר 2004	570,956	-	3,026	1,028,767	9,012	-	(1,127,501)	484,260
הפרשים מתרגום דוחות כספיים ממטבע הדיווח לשקלים חדשים	-	-	-	-	-	(20,041)	-	(20,041)
הפרשים מתרגום דוחות כספיים של חברות מוחזקות	-	-	-	-	721	-	-	721
הקטנת השתתפות ממשלת ישראל בהוצאות הנפקה	-	-	(820)	-	-	-	-	(820)
תקבולים על חשבון חוב של ממשלת ישראל	-	-	-	171,876	-	-	-	171,876
מימוש כתבי אופציה למניות	2,416	-	822	-	-	-	-	3,238
רווח נקי לשנה	-	-	-	-	-	-	148,350	148,350
יתרה ליום 31 בדצמבר 2004	573,372	-	3,028	1,200,643	9,733	(20,041)	(979,151)	787,584

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב.

	מאוחד			החברה		
	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2006	2005	2004	2006	2005	2004
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)			סכומים מתורגמים (1)		
תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת						
רווח נקי (הפסד) לשנה	(197,713)	287,785	148,350	(197,713)	287,785	148,350
התאמות הדרושות כדי להציג את תזרימי המזומנים מפעילות שוטפת - נספח א'	524,973	536,261	641,841	524,585	529,807	639,114
מזומנים, נטו, שנבעו מפעילות שוטפת (*)	327,260	824,046	790,191	326,872	817,592	787,364
תזרימי מזומנים לפעילות השקעה						
השקעה ברכוש אחר	(5,294)	(6,664)	(7,812)	(5,294)	(6,664)	(7,812)
רכישות רכוש קבוע (כולל תשלומים על חשבון מטוסים)	(464,330)	(371,689)	(217,996)	(462,392)	(369,916)	(215,898)
תמורה ממימוש רכוש קבוע	31,039	4,281	2,496	30,994	3,963	2,488
ירידה (עליה) בפקדונות לזמן קצר, נטו	480,899	(118,604)	(357,733)	479,063	(116,683)	(360,802)
השקעה בפקדונות נותני שרותים	(365)	(543)	(184)	(365)	-	-
פרעון פקדונות נותני שרותים	325	583	368	325	(543)	(184)
מימוש פקדונות לזמן ארוך	2,496	3,043	3,541	2,496	3,043	3,541
השקעות בפקדונות לזמן ארוך	(1,007)	(1,652)	(1,098)	(1,007)	(1,652)	(1,098)
תמורה ממימוש השקעות בחברות מוחזקות	-	61,285	-	-	61,285	-
קיטון (גידול) בהשקעות ובהלוואות לחברות מוחזקות, נטו	1,453	678	1,997	4,296	1,019	(1,026)
מזומנים, נטו, שנבעו מפעילות, (ששימשו לפעילות) השקעה	45,216	(429,282)	(576,021)	48,116	(425,565)	(580,423)
תזרימי מזומנים לפעילות מימון						
תמורה ממימוש כתבי אופציות למניות	1,319	2,266	3,335	1,319	2,266	3,335
קבלת הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים	178,256	63,588	-	178,256	63,588	-
פרעון הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים	(301,899)	(346,279)	(341,614)	(301,899)	(346,279)	(341,614)
קבלת הלוואות אחרות לזמן ארוך	4,519	-	28,048	4,519	-	28,048
פרעון הלוואות אחרות לזמן ארוך	(10,018)	(9,052)	(856)	(10,018)	(9,020)	(735)
תשלום בגין הוצאות גיוס הלוואות	(4,813)	-	-	(4,813)	-	-
עליה (ירידה) באשראי לזמן קצר, נטו	(7,086)	26,123	251	(7,086)	26,123	251
מזומנים, ששימשו לפעילות מימון, נטו	(139,722)	(263,354)	(310,836)	(139,722)	(263,322)	(310,715)
השפעת השינויים בשערי המטבע על המזומנים ושווי מזומנים	(47,593)	22,445	(2,367)	(44,956)	20,396	(1,730)
עלייה (ירידה), במזומנים ושווי מזומנים	185,161	153,855	(99,033)	190,310	149,101	(105,404)
יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת השנה	432,357	278,502	377,535	398,689	249,588	354,992
יתרת מזומנים ושווי מזומנים לסוף השנה	617,518	432,357	278,502	588,999	398,689	249,588
(*) המזומנים נטו, שנבעו מפעילות שוטפת ללא הפקדת תמורת ההנפקה ביעודה לפיצויים, לכיסוי התחייבויות עבר (ראה באור 15.ב.4.ב), הינם:	328,626	826,393	788,733	328,238	819,940	786,008

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב.

הבאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

נספח א' - התאמות הדרושות כדי להציג את תזרימי המזומנים מפעילות שוטפת

	מאוחד			החברה		
	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2006	2005	2004	2006	2005	2004
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)			סכומים מתורגמים (1)		
הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:						
פחת והפחתות (כולל גריעות אביזרים, רכיבים שיצאו משימוש ותצרוכת ציוד מתכלה)	525,601	485,890	497,986	523,373	483,264	495,413
התאמת ערך פקדונות לזמן ארוך	(673)	485	(22)	(673)	485	(22)
חלק ברווחי חברות כלולות, בניכוי דיבידנד שנתקבל, נטו (**)	(1,858)	(1,225)	(2,519)	(1,644)	(3,734)	(4,917)
מיסים נדחים	95	(346)	(2,573)	-	-	-
ירידה בהתחייבויות בשל סיום יחסי עובד-מעביד, נטו	(5,611)	(46,215)	(19,389)	(5,923)	(46,000)	(19,044)
רווחי הון ממימוש רכוש קבוע, נטו	(27,683)	(2,648)	(1,107)	(27,759)	(2,625)	(1,098)
רווח הון ממימוש השקעות בחברות מוחזקות	-	(37,235)	-	-	(37,235)	-
התאמת ערך פקדונות נותני שירותים	258	(229)	(305)	258	(229)	(305)
גידול בקרן הון מתכנית אופציות לעובדים	11,357	-	-	11,507	-	-
שינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות:						
עליה בלקוחות	(19,133)	(56,847)(*)	(88,694)	(14,162)	(59,297)(*)	(92,724)
ירידה (עליה) בחייבים ויתרות חובה	414	(72,195)(*)	(7,978)	(6,150)	(70,373)(*)	(8,682)
ירידה (עליה) במלאי	23,418	(58,207)	25,032	23,926	(58,077)	25,422
(ירידה) עלייה בספקים ונותני שירותים	(51,574)	84,909	117,200	(52,242)	81,893	122,977
ירידה בזכאים אחרים ויתרות זכות	70,518	240,393	124,497	74,074	241,735	122,094
קיטון בהתחייבויות אחרות לזמן ארוך	(156)	(269)	(287)	-	-	-
	524,973	536,261	641,841	524,585	529,807	639,114

(*) סווג מחדש.

(**) דיבידנד שנתקבל	-	1,615	4,160	-	1,615	4,160

נספח ב'- עסקאות שלא במזומן

	מאוחד			החברה		
	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2006	2005	2004	2006	2005	2004
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
הפקדת ממשלת ישראל ביעודה לפיצויים של העובדים (ראה באור 15.ב.4.ב)	3,587	113,667	171,876	3,587	113,667	171,876
החזרים לקבל מממשלת ישראל בגין הוצאות הנפקה	-	-	(820)	-	-	(820)

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב.

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 1 - כללי

א. פעילות

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל (להלן - "החברה") התאגדה ביום 15 בנובמבר 1948 כחברה ציבורית. החברה הינה המוביל הנקוב הישראלי במרבית הקוים לישראל וממנה, למעט מספר קוים בהם ניתן מעמד מוביל נקוב למובילים ישראליים אחרים (ראה באור 10.ג.). כמו כן, ניתן למוביל ישראלי נוסף, רשיון כמוביל מטען.
עיקר פעולתה של החברה בהובלת נוסעים ומטען, כולל כבודה ודואר, בטיסות סדירות וטיסות שכר בין ישראל למדינות חוץ. ההובלה של נוסעים בטיסות שכר מבוצעת על ידי סאן דור נתיבי אוויר בינלאומיים בע"מ (להלן: "סאן דור") שהינה בבעלותה המלאה של החברה.

החברה עוסקת גם בהחכרת ציוד טיסה, במתן שרותי שינוע ותחזוקה בנמל האם שלה, במכירת מוצרים פטורים ממכס, ובאמצעות חברות מוחזקות - בפעילויות נלוות כשהעיקריות שבהן הן ייצור ואספקת מזון למטוסים וניהול מספר סוכנויות נסיעה בארץ ובחו"ל.

הדוחות הכספיים של החברה ערוכים בהתאם לתקנות ניירות ערך (עריכת דוחות כספיים שנתיים) התשנ"ג, 1993.

ב. הפרטת החברה

1. החל מיום 6 ביוני 2004, החברה מוגדרת כ-"חברה מעורבת" בהתאם לחוק החברות הממשלתיות, התשל"ה- 1975, המגדיר "חברה מעורבת" כחברה שאינה חברה ממשלתית, אשר מחצית או פחות מכוח ההצבעה באסיפותיה הכלליות, או הזכות למנות מחצית או פחות ממספר הדירקטורים שלה, הם בידי המדינה.
נכון ליום 31 בדצמבר 2006, המדינה מחזיקה ב- 20.97% מזכויות הבעלות וההצבעה בחברה, וזאת בנוסף לזכויות הנובעות ממניית המדינה המיוחדת שבידה.

2. ביום 2 ביוני 2004, חברת כנפיים אחזקות בע"מ (להלן: "כנפיים") הפכה להיות בעלת עניין בחברה לאחר שמימשה אופציות להמרה במניות החברה, אותן החזיקה.
בחודש ינואר 2005 מינה דירקטוריון החברה את פרופ' ישראל (איזי) בורוביץ ליו"ר דירקטוריון החברה, ואת גב' תמר מוזס בורוביץ לסגן יו"ר הדירקטוריון. כמו כן, מונו דירקטורים חדשים לחברה, אשר החליפו את כל הדירקטורים הקודמים (למעט דח"צים) שכהונתם הופסקה באותו מועד. לפיכך, החל מאותו מועד, הפכה כנפיים להיות בעלת השליטה בחברה.

נכון ליום 31 בדצמבר 2006, מחזיקה כנפיים ב- 39.49% מזכויות הבעלות וההצבעה בחברה.

3. ביום 23 בפברואר 2005, תאגיד שהוקם ע"י עובדי החברה בשם "אחזקות בנאמנות של עובדי אל על בע"מ" (להלן: "תאגיד העובדים") רכש מידי ממשלת ישראל סך של 32,527,216 מניות רגילות, וזאת בהתאם לכתב ההתחייבות שנתנה המדינה לנציגות העובדים. בכך הפך תאגיד העובדים לבעל עניין בחברה. נכון ליום 31 בדצמבר 2006, מחזיק תאגיד העובדים בכ-8.12% מהון המניות המונפק והנפרע של החברה.

4. ביום 5 באוגוסט 2004, התקבלה בחברה החלטתו של הממונה על הגבלים העסקיים (להלן: "הממונה") בעניין מיזוג בין כנפיים והחברה. בהתאם להחלטה תהיה כנפיים רשאית להגדיל את אחזקותיה במניות החברה לשיעור העולה על 25%, בכפוף לתנאים שנקבעו בהחלטה. בין היתר נקבע בהחלטה זו כי, בהיותה בעלת מניות בחברה תפעל כנפיים על מנת להביא כל הסדר בין החברה למוביל אוירי ישראלי אחר לאישורו של הממונה, וכן כי בהיותה בעלת מניות בחברה תעשה כנפיים את כל הנדרש להביא לסגירת או העברת פעילות טיסות השכר של החברה או של כל חברת בת שלה, ובכלל זה כל פעילות הקשורה בפעילות השכר של סאן דור, לצד שלישי בלתי תלוי, בכל מקום בו החברה מפעילה טיסות סדירות, למעט במקומות בהם מפעיל מוביל ישראלי אחר אף הוא טיסות סדירות.

ביום 5 בינואר 2005, הגישה החברה ערר ובקשה לצו ביניים לבית הדין להגבלים עסקיים על התנאים שקבע הממונה במסגרת החלטתו.

ביום 14 במארס 2005 החברה והממונה קיבלו את הצעת בית הדין להגבלים עסקיים לסיום בהסכמה של הליך הערר כנגד התנאים שקבע הממונה במסגרת החלטתו. בהתאם להסכמה, התנאי הקובע כי על כנפיים בהיותה בעלת מניות בחברה לעשות כל הנדרש להביא לסגירת או העברת פעילות טיסות השכר של החברה בקווים בהם החברה מפעילה טיסות סדירות, לא יכנס לתוקפו לפני תום שנתיים מיום 14 במארס 2005. התנאי הקובע כי על כנפיים בהיותה בעלת מניות בחברה להביא כל הסדר בין החברה למוביל אוירי ישראלי אחר לאישורו של הממונה , לא יכנס לתוקפו לפני תום שנה מיום 14 במארס 2005.
הממונה יוכל תוך 120 יום לפני תום התקופה הנ"ל, להטיל מחדש את התנאים או אחד מהם על כנפיים, אם לדעתו יהיה לכך בסיס באותו מועד. קודם להטלת התנאים יעניק הממונה לחברה זכות שימוע. הגישה החברה ערר על התנאים, יושעו התנאים לתקופה של שישה חודשים, ובמהלך תקופה זו יחליט בית הדין על תוקפם. הסכמת הצדדים קיבלה תוקף של פסק דין.

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 1 - כללי (המשך)

ב. הפרטת החברה (המשך)

4. (המשך)

ביום 29 בדצמבר 2005 הודיע הממונה לחברה כי היא שוקלת להטיל על כנפיים את התנאי הקובע כי כנפיים בהיותה בעלת מניות בחברה תפעל על מנת להביא כל הסדר בין החברה לבין מוביל אווירי ישראלי אחר לאישור הממונה. בנוסף, דרש הממונה מהחברה נתונים אודות הסכמים, הסדרים או הבנות בין החברה לבין ארקיע ובין החברה לבין ישראייר, ואודות משאים ומתנים שהתנהלו בין החברות.

ביום 14 במארס 2006, בעקבות פניית הממונה ולבקשתה, החליטה החברה להסכים לדחייה בת שנה בפרק הזמן שנקצב לממונה בהסדר הפשרה להטלת התנאי האמור (דהיינו- שנתיים במקום שנה). יתר התנאים שנקבעו בהסדר הפשרה בנוגע לאופן הטלת התנאי, כמפורט לעיל, יעמדו בעינם במועד הנדחה.

ביום 28 בינואר 2007, בעקבות פניית הממונה, החליטה החברה להסכים לדחייה בת שנה נוספת בפרק הזמן שנקצב לממונה להטלת התנאי האמור (דהיינו שלוש שנים במקום שנתיים).

באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית

א. הגדרות בדוחות כספיים אלה

(1) "**חברה מאוחדת**" - חברה בשליטה של מעל 50%, אשר דוחותיה הכספיים מאוחדים באופן מלא, במישרין או בעקיפין, עם דוחות החברה.

(2) "**חברה כלולה**" - חברה, למעט חברה מאוחדת, שיש לחברה בה השפעה מהותית, והשקעת החברה בה כלולה בדוחות הכספיים של החברה על בסיס השווי המאזני.

(3) "**חברות מוחזקות**" - חברות מאוחדות וחברות כלולות.

(4) "**הקבוצה**" - החברה והחברות המוחזקות שלה.

(5) "**חברה אחרת**" - חברה אשר ההשקעה של החברה בה, אינה מקנה לחברה השפעה מהותית על המדיניות הכספית והתפעולית של החברה האחרת.

(6) "**צדדים קשורים**" - כמשמעותם בגילוי דעת 29 של לשכת רואי חשבון בישראל.

(7) "**בעלי עניין**" - כהגדרתם בתקנות ניירות ערך (עריכת דוחות כספיים שנתיים) התשנ"ג - 1993.

(8) "**דולר**" - דולר של ארה"ב.

(9) "**בעלי שליטה**" - כמשמעותם בתקנות ניירות ערך (הצגת פעולות בין התאגיד לבין בעל שליטה בו, בדוחות הכספיים), התשנ"ו-1996.

(10) "**בעלת שליטה לשעבר**" - נכון לתאריך דוחות כספיים אלו - מדינת ישראל.

(11) "**מועד הסמוך לאשור הדוחות הכספיים**" - יום 11 במארס 2007, אלא אם כן צויין אחרת.

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

ב. תרגום הדוחות הכספיים של החברה לשקלים

בהתאם לתקנה 4 לתקנות ניירות ערך, עריכת דוחות כספיים שנתיים) התשנ"ג - 1993, תאגיד מדווח אשר מטבע הדיווח שלו אינו השקל, יציג בנוסף דוחות כספיים מתורגמים לשקלים.

בחודש מארס 2004 פרסם המוסד הישראלי לתקינה בחשבונאות את הבהרה מספר 4 לתקן 13 בדבר תרגום הדוחות הכספיים לשקל ממטבע הדיווח שאינו שקל. הבהרה זו בתוקף לגבי דוחות כספיים לתקופות דיווח המתחילות ביום 1 בינואר 2004 או לאחר מכן. מאחר, ומטבע הפעילות של חברות הקבוצה אינו השקל, הדוחות הכספיים של חברות הקבוצה כוללים תרגום של הדוחות לשקלים.

להלן אופן התרגום לשקלים שבוצע בדוחות כספיים אלו:

- נכסים והתחייבויות הכלולים במאזן ליום 31 בדצמבר 2006 וליום 31 בדצמבר 2005, תורגמו לפי שער הסגירה (Closing Rate) ליום המאזן של הדולר ביחס לשקל, 1 דולר = 4.225 ש"ח ו-4.603 ש"ח, בהתאמה.
- הכנסות והוצאות הכלולות בדוח רווח והפסד לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2006 ו-2005 תורגמו לפי שער חליפין ממוצע בתקופת ביצוע העסקאות (1 דולר = 4.456 ש"ח ו-4.488 ש"ח, בהתאמה).
- הון המניות, קרנות הון ויתרת העודפים, כפי שנכללו בדוחות הכספיים, עד וכולל הדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2003, תורגמו לפי שער החליפין ביום 31 בדצמבר 2003, 1 דולר = 4.379 ש"ח.
- שינויים שחלו בקרנות ההון מיום 1 בינואר 2004 ואילך, תורגמו לפי שער החליפין במועד היווצרותם.

כל הפרשי התרגום שנוצרו, מוכרים ישירות בהון העצמי בסעיף נפרד "הפרשים מתרגום הדוחות הכספיים ממטבע הדיווח לשקלים". הפרשי תרגום אלו מהווים חלק מפריטי ההון העצמי של החברה ולא יוכרו בעתיד בדוח רווח והפסד.

ג. דוחות כספיים מאוחדים

הדוחות הכספיים המאוחדים כוללים את הדוחות הכספיים של החברה ושל כל החברות שבשליטתה (בשעור של מעל ל- 50%). יתרות ועסקאות הדדיות מהותיות בין החברות שאוחדו בוטלו בדוחות הכספיים המאוחדים.

בנספח א' לדוחות הכספיים מפורטת רשימת החברות המוחזקות הפעילות.

ד. מזומנים ושווי מזומנים

מזומנים ושווי מזומנים כוללים פקדונות בבנקים הניתנים למשיכה מיידית וכן פקדונות לזמן קצוב אשר אין מגבלה בשימוש בהם, ואשר מועד פרעונם, במועד ההשקעה בהם, אינו עולה על שלושה חודשים.

ה. הפרשה לחובות מסופקים

ההפרשה מחושבת בגין חובות ספציפיים אשר לדעת ההנהלה גבייתם מוטלת בספק. חובות מסופקים אשר נראה כי אין סיכוי לגבותם, נמחקים, על פי החלטת ההנהלה.

ו. מלאי

המלאי נכלל לפי עלות או שוק, כנמוך שבהם. העלות נקבעה לפי שיטת ממוצע משוקלל נע.

לעניין כניסתו לתוקף של תקן בחשבונאות חדש מס' 26 - מלאי, ראה באור 2.כו.3..

ז. השקעה בחברה אחרת

השקעה בחברה אחרת נכללה לפי העלות אשר להערכת ההנהלה אינה עולה על ערכה ההוגן.

ח. השקעות בחברות מוחזקות

ההשקעות בחברות מוחזקות נכללו על בסיס השווי המאזני.

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

ט. רכוש קבוע

הרכוש הקבוע נכלל לפי העלות בנכוי פחת שנצבר.

עלות האביזרים והחלפים נקבעה לפי שיטת ממוצע משוקלל נע.
עלות הרכוש (בעיקר רכישת מטוסים) כוללת עלויות קליטה והוצאות מימון בגין הלוואות ספציפיות ששימשו למימון רכישת הנכסים בתקופה שעד להפעלתם. הוצאות אחזקת אביזרי תעופה שונים נזקפות לדוח הרווח וההפסד עם התהוותן.

הפחת מחושב בשעורים שנתיים שווים מהעלות, בניכוי ערך שייר חזוי של מטוסים ומנועים חלופיים, בהתאם לתקופת השימוש הכלכלית המשוערת.

אביזרים וחלפים המיוחסים לצי ספציפי, מופחתים על פי יתרת אורך החיים הממוצעת של אותו צי. אביזרים וחלפים שאינם מיוחסים לצי מסוים, מופחתים בשיעור שנתי קבוע.

אביזרים וחלפים ללא תנועה, או בתנועה איטית, נכללים בערכים מופחתים, על פי הערכת ההנהלה.

לעניין שיעורי הפחת השנתיים - ראה באור 9.

לעניין יישום תקן 15 ראה באור 2.כד.

לעניין פרסום תקן חשבונאות מספר 27 – רכוש קבוע, ראה להלן באור 2.כו.2.

י. רכוש אחר

עד ליום 31 בדצמבר 2005 הוצגו הוצאות נדחות בגין גיוס הלוואות בסעיף הרכוש האחר לפי עלותן בניכוי הפחתה מצטברת. הוצאות כאמור שיוחסו לגיוס הלוואות הופחתו על פני תקופת החזרי ההלוואות באופן יחסי ליתרה הבלתי מסולקת שלהן.
החל מיום 1 בינואר 2006, עם כניסתו לתוקף של תקן חשבונאות מספר 22 "מכשירים פיננסיים: גילוי והצגה", עלות גיוס ההלוואות מקוזזת מיתרת ההתחייבות בגין הלוואות אלו.

זכויות שימוש בציוד בטחוני, נכללות לפי עלותן לחברה, ומופחתות בהתאם לתקופת השימוש הכלכלית המשוערת.

יא. התחייבויות בגין תוכניות למועדוני נוסעים

ההפרשה חושבה, בגין נוסעים שעמדו במכסות צבירה מינימליות, על פי אומדן העלות האפקטיבית לחברה כתוצאה מניצול ההטבות המוקנות על פי התכניות האמורות. העלות האפקטיבית מבוססת על אומדן משקלן היחסי הצפוי, לדעת ההנהלה, של ההוצאות השוליות שהחברה עשויה לשאת בהן ושל אובדן הכנסות אלטרנטיביות הנובעות מדחיית נוסע משלם, במימוש ההטבות כאמור.

יב. התחיבויות בשל סיום יחסי עובד מעביד, נטו

התחיבויות בשל סיום יחסי עובד מעביד כוללות את כל ההתחייבויות על פי דין, הסכם, נוהג וציפיות ההנהלה.

כספים מממשלת ישראל לכיסוי גרעון בקופת הפיצויים, נכללים בדוחות הכספיים על בסיס מזומן, בעת הפקדתם בקופת הפיצויים על ידי ממשלת ישראל - ראה באור 15.ב.4.ב.

יג. בסיס ההכרה בהכנסות וייחוס עמלות לסוכנים

הכנסות ממכירות כרטיסי טיסה, נכללות כהכנסות מראש במסגרת ההתחייבויות השוטפות, עד למועד מתן השירות או עד לתום שנתיים ממועד מכירתם, המוקדם שבהם.

הכנסות מהטסת נוסעים כוללות גם הכנסות בהן מתן השרות בוצע 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 מסוג Code Share Agreements. במקרים אלו, כאשר מתן השרות מבוצע ע"י חברות התעופה האחרות, בעוד שהמכירה בוצעה על ידי החברה, ההכנסות מוצגות בנטו.

ההכנסות מהטסת מטענים נזקפות כהכנסות בדוח רווח והפסד עם מתן השרות.

עמלות לסוכנים המיוחסות להכנסות שטרם הוכרו, נכללות בדוחות הכספיים בסעיף "חייבים ויתרות חובה - הוצאות מראש", והן תזקפנה כהוצאות מכירה בדוח הרווח וההפסד, במקביל להכרה בהכנסות.

באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

יד. הוצאות אחזקה ושיפוץ מנועים

הוצאות אחזקה ושיפוץ מנועים נזקפות לדוח רווח והפסד בעת ביצוע עבודת התחזוקה או השיפוץ של המנועים בפועל.
במקרים בהם החברה התקשרה בהסכמים בעלי אופי ביטוחי, רושמת החברה הוצאות על פי המוגדר בהסכמי הביטוח, ועלות השיפוצים הינה על חשבון המבטח.

לעניין פרסום תקן חשבונאות מספר 27 – רכוש קבוע, ראה להלן באור 2.כו.2.

טו. הוצאות לאבטחת שירותי החברה

השתתפות החברה בהוצאות הממשלה לאבטחת שרותי החברה, נזקפת לדוח הרווח וההפסד עם התהוותן.

טז. עסקאות פיננסיות לגידור מחירי הדלק הסילוני

התוצאות מעסקאות פיננסיות לגידור מחירי הדלק סילוני (דס"ל) המיועדות להבטחת מחיר הדס"ל כנגד שינויים במחירו העולמי (עסקאות חיסוי - Hedge), נזקפות להוצאות הפעלה בדוח רווח וההפסד במקביל לרישום התוצאות מעסקאות רכישת הדס"ל.

יז. עסקאות פיננסיות לגידור שעורי הריבית ושערי החליפין

חלק מהמכשירים הפיננסיים בהם משתמשת החברה להחלפת מרכיב הריבית המשתנה במרכיב ריבית קבועה, מיועדים להגנה (Hedging) אך אינם מוכרים חשבונאית. מכשירים פיננסיים אלו מוצגים בדוחות הכספיים על פי שווים ההוגן במסגרת חייבים ויתרות חובה. שינויים בשווי ההוגן נזקפים לסעיף המימון בדוח רווח והפסד בכל תקופה.

שווים ההוגן של המכשירים הפיננסיים הנגזרים הנ"ל, נקבע בהתאם למחירי השוק.

חלק אחר מהמכשירים הפיננסיים בהם משתמשת החברה להחלפת מרכיב הריבית המשתנה במרכיב ריבית קבועה, הינם מוכרים חשבונאית כעסקאות הגנה (Hedging). התוצאות של מכשירים פיננסיים אלו, נזקפות להוצאות המימון בדוח רווח והפסד, במקביל לרישום הוצאות המימון של ההלוואות אליהן מתייחסים אותם מכשירים פיננסיים.

המכשירים הפיננסיים בהם משתמשת החברה להגנה מפני שנויים בשערי חליפין, מיועדים להגנה, אך אינם מוכרים חשבונאית. מכשירים פיננסיים אלו מוצגים בדוחות הכספיים על פי שווים ההוגן, הנקבע בהתבסס על נתונים המתקבלים מהתאגידים הבנקאיים איתם התקשרה החברה בהסכמים לעסקאות אלו.

יח. מיסים נדחים

החברה וחברות מאוחדות מבצעות יחוס מיסים בגין הפרשים זמניים בין ערכם של נכסים והתחייבויות בדוחות הכספיים לבין בסיס המס שלהם ובגין הפסדים לצרכי מס, שמימושם צפוי. המיסים הנדחים מחושבים לפי שיעורי המס הצפויים בעת מימושם, כפי שהם ידועים במועד המאזן (בין 29% ל- 25%).

יט. שימוש באומדנים בעריכת הדוחות הכספיים

הכנת דוחות כספיים בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים דורשת מן ההנהלה לערוך אומדנים ולהניח הנחות המשפיעים על סכומי הרכוש וההתחייבויות המוצגים בדוחות הכספיים, על הגילוי בדבר נכסים מותנים והתחייבויות תלויות לתאריך הדוחות הכספיים ועל סכומי ההכנסות וההוצאות לתקופות המדווחות. אף שהאומדנים וההערכות נעשים לפי מיטב שיקול הדעת, התוצאות בפועל עשויות להיות שונות מאומדנים אלה.

באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

כ. יתרות צמודות

יתרות במטבע חוץ או הצמודות לו נכללות בדוחות הכספיים על בסיס שערי החליפין היציגים לתאריך המאזן.
להלן נתוני מדד המחירים לצרכן בישראל ושערי החליפין של מטבעות חוץ ביחס לדולר ארה"ב:

	ליום 31 בדצמבר		
	2006	2005	2004
מדד המחירים לצרכן - בנקודות	184.9	185.1	180.7
שער הדולר - בשקל חדש	4.225	4.603	4.308
שער הדולר - באירו אירופאי	0.759	0.845	0.733
שער הדולר - בלירה שטרלינג	0.510	0.580	0.519

שעור השינוי ב- %:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2006	2005	2004
מדד המחירים לצרכן	(0.1%)	2.4%	1.2%
שער הדולר - מול השקל החדש	(8.2%)	6.8%	(1.6%)
שער הדולר - מול האירו האירופאי	(10.2%)	15.3%	(7.3%)
שער הדולר - מול הלירה שטרלינג	(12.1%)	11.7%	(7.1%)

כא. רווח (הפסד) למניה

עד ליום 31 בדצמבר 2005 יישמה החברה את גילוי דעת מספר 55 של לשכת רואי חשבון בישראל בדבר רווח למניה. החל מיום 1 בינואר 2006, החברה מיישמת את תקן חשבונאות מספר 21 של המוסד הישראלי לתקינה בחשבונאות, "רווח למניה" (להלן - "התקן" או "התקן החדש") אשר נכנס לתוקף באותו מועד בד בבד עם ביטולו של גילוי דעת מספר 55 הנ"ל.

בהתאם לתקן החדש החברה מחשבת את סכומי הרווח הבסיסי למניה על ידי חלוקת רווח או הפסד, המיוחס לבעלי מניות הרגילות של החברה (המונה), בממוצע משוקלל של מספר המניות הרגילות הקיימות במחזור (המכנה) במהלך תקופת הדיווח. לצורך חישוב הרווח המדולל למניה החברה מתאמת את הרווח או ההפסד, המיוחס לבעלי המניות הרגילות, ואת הממוצע המשוקלל של מספר המניות הקיימות במחזור, בגין ההשפעות של כל המניות הרגילות הפוטנציאליות המדללות.

כאמור לעיל, התקן החדש חל על דוחות כספיים המתייחסים לתקופות דיווח המתחילות ביום 1 בינואר 2006 ולאחר מכן. בהתאם להוראות התקן יש לתאם למפרע נתוני ההשוואה של הרווח למניה המתייחסים לתקופות קודמות על מנת לשקף בחישובם את הוראות התקן.

בהתאם להוראות המעבר שבתקן, החברה הציגה מחדש את נתוני ההשוואה של הרווח למניה המתייחסים לשנים קודמות. כתוצאה מכך, גדל הרווח הבסיסי למניה של החברה בסך של 0.14 ש"ח ובסך של 0.07 ש"ח לשנת 2005 ו-2004, בהתאמה.

כב. תשלום מבוסס מניות

החל מיום 1 בינואר 2006 מיישמת החברה את תקן חשבונאות מספר 24, "תשלום מבוסס מניות" (להלן- התקן). בהתאם להוראות התקן מכירה החברה בדוחות הכספיים בעסקאות תשלום מבוסס מניות, כולל עסקאות עם עובדים או צדדים אחרים המסולקים במכשירים הוניים של החברה או במזומן.

בעסקאות תשלום מבוסס מניות המסולקות במזומן, החברה מודדת את הסחורות או השירותים שנרכשו ואת ההתחייבות שהתהוותה לפי השווי ההוגן של ההתחייבות. עד לסילוק ההתחייבות, החברה מודדת מחדש את השווי ההוגן של ההתחייבות בכל מועד דיווח ובמועד הסילוק, כאשר שינויים כלשהם בשווי ההוגן מוכרים ברווח או בהפסד לתקופה.

בעסקאות תשלום מבוסס מניות עם עובדים (כולל אחרים המספקים שירותים דומים), החברה מודדת במועד ההענקה (grant date) את השווי ההוגן של המכשירים ההוניים המוענקים. אם המכשירים ההוניים המוענקים אינם מבשילים (vested) עד אשר אותם עובדים משלימים תקופת שירות מוגדרת, החברה מכירה בשירות בדוחות הכספיים על פני תקופת ההבשלה.

באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

כג. עסקאות בין החברה לבין בעלת שליטה לשעבר

בהתאם לתקנות ניירות ערך (הצגת פעולות בין התאגיד לבין בעל שליטה בו בדוחות הכספיים), התשנ"ו, 1996, מחילה של התחייבות החברה לממשלת ישראל שבוצעה בשנת 2003, נזקפה לקרן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר.

כמו כן, תקבולים מממשלת ישראל לכיסוי גירעון בקופת הפיצויים, נזקפים בעת הפקדתם בקופת הפיצויים, לקרן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר.

כד. ירידת ערך נכסים

ביום 27 בפברואר 2003 פרסם המוסד הישראלי לתקינה בחשבונאות את תקן חשבונאות מספר 15, בדבר ירידת ערך נכסים. תקן 15 מסדיר לראשונה בישראל את הטיפול החשבונאי והצגה בירידת ערך נכסים וקובע נהלים שעל תאגיד ליישם כדי להבטיח שנכסיו לא יוצגו בסכום העולה על סכום בר-ההשבה שלהם. סכום בר-השבה של נכס הינו הסכום הגבוה מבין מחיר המכירה נטו של נכס לבין הערך הנוכחי של אומדן תזרימי המזומנים העתידיים הצפויים לנבוע משימוש מהנכס וממימושו. כמו כן, קובע התקן את כללי ההצגה והגילוי לגבי נכסים שחלה ירידה בערכם. תקן זה חל על דוחות כספיים לתקופות המתחילות ב- 1 בינואר 2003, או לאחר מכן.

הנהלת החברה סבורה כי יש לבחון את הסכומים ברי-ההשבה של המטוסים ביחס לעלותם המופחתת לאחר ביצוע הקבצה של ציי המטוסים, וכי אין זה נכון לבחון את סכום בר ההשבה של כל מטוס בנפרד ביחס לעלותו המופחתת.

לאחר שהחברה ערכה הקבצה של ציי המטוסים כאמור, נמצא כי לגבי כל קבוצת מטוסים, סכום בר ההשבה עולה על עלותה המופחתת של אותה קבוצת מטוסים לאותו מועד. בהתאם לכך, בדוחות כספיים אלה, לא נערכה כל הפרשה לירידת ערך נכסים של המטוסים.

כה. שינוי אומדן

בשנת 2004 הושלמה קבלתן של ערבויות המדינה להבטחת ההתחייבויות של החברה למבטחים מוסד לביטוח סוציאלי של העובדים בע"מ, בשל פרישתם המוקדמת של עובדים מהחברה, עבורם בוצעה הפרשה בספרים (ראה באור 15.ב.13). בהתאם לכך, ולאור שיעור הריבית ארוכת הטווח הצפוי, החברה ביצעה בשנת 2004 שינוי באומדן שיעור הריבית להיוון של ההתחייבות בשל פרישה מוקדמת של העובדים, מ-2% ל-3.8% (שיעור תשואה חסר סיכון של אג"ח ממשלתי).

לדעת הנהלת החברה, שיעור ההיוון החדש משקף באופן נכון יותר את עלות המימון בתקופות הבאות, בשל התחייבויות החברה בגין הפרישה המוקדמת של העובדים.

בדוח רווח והפסד לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2004, נכללה הכנסה בסך 14,208 אלפי ש"ח במסגרת ההכנסות האחרות, בגין העלאת שיעור הריבית להיוון כאמור, כנגד הקטנה מקבילה בהתחייבויות בשל סיום יחסי עובד מעביד נטו.

ההשפעה על הרווח למניה הבסיסי לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2004 היתה הגדלת הרווח בסך של כ-0.03 ש"ח למניה.

כו. השפעת תקני חשבונאות חדשים בתקופה שלפני יישומם

1. תקן חשבונאות מספר 29 - אימוץ תקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS)

בחודש יולי 2006, פרסם המוסד הישראלי לתקינה בחשבונאות את תקן חשבונאות מספר 29, "אימוץ תקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS)" (להלן - "התקן").

התקן קובע כי הדוחות הכספיים של ישויות הכפופות לחוק ניירות ערך ומחויבות לדווח על פי תקנותיו של חוק זה, למעט תאגידי חוץ כהגדרתם בחוק ניירות ערך, יערכו החל מתקופות הדיווח המתחילות ביום 1 בינואר 2008 בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים ה- IFRS והבהרות להם, המתפרסמים על ידי ה- IASB (The International Accounting Standards Board).

ישות שתיישם את תקני ה-IFRS החל מיום 1 בינואר 2008 ותבחר לדווח על נתוני השוואה לשנת 2007 בלבד בהתאם לתקני ה-IFRS, תידרש להכין מאזן פתיחה ליום 1 בינואר 2007 לפי תקני ה-IFRS (להלן - "מאזן הפתיחה").

באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

כו. השפעת תקני חשבונאות חדשים בתקופה שלפני יישומם (המשך)

1. תקן חשבונאות מספר 29 - אימוץ תקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS) (המשך)

המעבר לדיווח בהתאם לתקני IFRS יבוצע בהתאם להוראות תקן IFRS 1, אימוץ לראשונה של תקני IFRS. תקן IFRS 1 קובע כללים כיצד על ישות לבצע את המעבר מדיווח כספי על בסיס כללי חשבונאות מקומיים קודמים לדיווח כספי על בסיס התקינה החשבונאית הבינלאומית. תקן IFRS 1 גובר על כל הוראות המעבר שנקבעו בתקני IFRS אחרים (לרבות הוראות מעבר שנקבעו בתקני חשבונאות מקומיים קודמים) וקובע כי יש לאמץ את כל תקני הדיווח הכספי הבינלאומיים למפרע במאזן הפתיחה. יחד עם זאת IFRS 1 מעניק הקלות בנושאים מסוימים בדרך של אי החלה חובת יישום למפרע לגביהם. בנוסף, נקבעו ב-IFRS 1 מספר חריגים לעניין יישום למפרע של היבטים מסוימים של תקני IFRS אחרים.

הנהלת החברה בוחנת את השפעות המעבר לתקני IFRS אך אין באפשרותה, בשלב זה, להעריך את מכלול ההשפעות הצפויות על הדוחות הכספיים שינבעו מאימוץ תקני הדיווח הכספי הבינלאומיים.

2. תקן חשבונאות מספר 27 - רכוש קבוע

בחודש ספטמבר 2006, פרסם המוסד הישראלי לתקינה בחשבונאות את תקן חשבונאות מספר 27, "רכוש קבוע" (להלן – "התקן"), הקובע את הטיפול החשבונאי ברכוש קבוע לרבות ההכרה בנכסים, קביעת ערכם בספרים והוצאות פחת והפסדים מירידת ערך שיוכרו בקשר אליהם. כמו כן, התקן קובע את הגילוי הנדרש בדוחות הכספיים אודות רכוש קבוע של הישות. התקן קובע, בין היתר, כלהלן:

פריט רכוש קבוע יימדד במועד ההכרה הראשוני לפי העלות הכוללת, בנוסף למחיר רכישת הנכס, את כל העלויות שניתן לייחס במישרין להבאת אותו פריט למיקום ולמצב הדרושים לכך שהוא יוכל לפעול באופן שהתכוונה ההנהלה. כמו כן, העלות כוללת את האומדן הראשוני של העלויות לפירוק ופינוי של הפריט ושיקום האתר בו מוקם הפריט אשר בגינם מתהווה לישות מחויבות כאשר הפריט נרכש או כתוצאה משימוש בו במשך תקופה מסוימת שלא לצורך ייצור מלאי במהלך אותה תקופה.

התקן קובע כי ברכישת רכוש קבוע תמורת נכס לא כספי או נכסים לא כספיים או תמורת שילוב של נכסים כספיים ונכסים לא כספיים, העלות תימדד בשווי הוגן, אלא אם (א) לעסקת ההחלפה אין מהות מסחרית או (ב) לא ניתן למדוד באופן מהימן את השווי ההוגן של הנכס שהתקבל ושל הנכס שנמסר. אם הנכס שנרכש לא נמדד בשווי הוגן, עלותו תימדד בערך בספרים של הנכס שנמסר.

לאחר ההכרה הראשונית, התקן מאפשר לישות לבחור ליישם במדיניותה החשבונאית מדידה של הרכוש הקבוע בשיטת העלות או בשיטת ההערכה מחדש ובלבד שמדיניות זו תיושם לגבי כל פריטי הרכוש הקבוע מאותה קבוצה.

בשיטת העלות, פריט רכוש קבוע יוצג בעלותו בניכוי פחת שנצבר, ובניכוי הפסדים מירידת ערך שנצברו.

בשיטת ההערכה מחדש, פריט רכוש קבוע, שניתן למדוד את שוויו ההוגן באופן מהימן, יוצג בסכום משוערך, שהוא שוויו ההוגן במועד ההערכה מחדש, בניכוי פחת שנצבר לאחר מכן, ובניכוי הפסדים מירידת ערך שנצברו. הערכות מחדש יבוצעו באופן סדיר מספיק, על מנת לוודא שהערך בספרים אינו שונה באופן מהותי מהערך שהיה נקבע לפי שווי הוגן בתאריך המאזן. אם פריט רכוש קבוע מוערך מחדש, יש להעריך מחדש את כל הקבוצה של הרכוש הקבוע, שאליה משתייך הנכס. אם הערך בספרים של נכס עולה כתוצאה מהערכה מחדש, העלייה נזקפת ישירות להון העצמי, תחת הכותרת של קרן הערכה מחדש. עם זאת, העלייה תוכר ברווח והפסד עד לסכום שבו היא מבטלת ירידה כתוצאה מהערכה מחדש של אותו נכס שהוכרה קודם לכן ברווח או בהפסד. אם הערך בספרים של נכס יורד כתוצאה מהערכה מחדש, הירידה תוכר ברווח והפסד. עם זאת, הירידה תיזקף ישירות להון העצמי, תחת הכותרת של קרן הערכה מחדש, עד לסכום שבו קיימת יתרת זכות כלשהי בקרן הערכה מחדש בגין אותו נכס.

יש להפחית בנפרד כל חלק של רכוש קבוע, בעל אורך חיים כלכלי שונה, עם עלותו משמעותית ביחס לסך העלות של הפריט.

באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

כו. השפעת תקני חשבונאות חדשים בתקופה שלפני יישומם (המשך)

2. תקן חשבונאות מספר 27 - רכוש קבוע (המשך)

עלות שיפוץ כללי ("אוברול") של מנוע מטוס, תיזקף כנכס במאזן, ותופחת על פני תקופת ההנאה הכלכלית משיפוץ זה. המדיניות החשבונאית הנהוגה כיום הינה רישום עלות השיפוץ כהוצאה בעת ביצוע השיפוץ.

אורך החיים השימושי החזוי של נכס וערך השייר שנקבע לנכס, ייסקרו לפחות כל סוף שנת כספים, ואם חל שינוי משמעותי בדפוס החזוי של צריכת ההטבות הכלכליות העתידיות שגלומות בנכס, יש לשנות את אורך החיים השימושי ולא את ערך השייר על מנת לשקף את השינויים הנ"ל. שינוי כזה יטופל כשינוי באומדן חשבונאי.

בהתאם להוראות התקן, תקן זה יחול על דוחות כספיים המתייחסים לתקופות המתחילות ב- 1 בינואר 2007 ולאחר מכן, וייושם בדרך של ישום למפרע, למעט ישות הבוחרת ביום 1 בינואר 2007 בשיטת הערכה מחדש כמדיניות חשבונאית שלה לגבי קבוצה של רכוש קבוע, ההפרש שבין הערך בספרים המשוערך של הנכס באותו מועד לבין עלותו, יהווה את קרן ההערכה מחדש באותו מועד.

בשלהי חודש ינואר 2007 פרסם המוסד הישראלי לתקינה בחשבונאות הצעה לתקן חשבונאות מספר 28, תיקון הוראות המעבר בתקן חשבונאות מספר 27, רכוש קבוע (להלן – "הצעת תקן 28").
לצורך המעבר ליישום תקן 27, הצעת התקן מאפשרת לישות המתכוונת לאמץ אחת או יותר מההקלות שנקבעו בתקן דיווח כספי בינלאומי מספר 1 לעניין רכוש קבוע, בדוחות הכספיים לתקופות המתחילות ביום 1 בינואר 2008, ליישמם ביום 1 בינואר 2007.
על פי הקלות אלו רשאית הישות להציג פריטי רכוש קבוע במועד המעבר לפי שווים ההוגן כתחליף לעלותם ("עלות נחשבת").
כמו כן, נקבע שישות הבוחרת בשווי הוגן כעלות נחשבת, לא תציג מחדש מידע השוואתי אלא תיתן גילוי לעובדה זו ולשווי ההוגן ליום 1 בינואר 2007 של כל פריט שטופל כאמור.

החברה בוחנת את תקן 27 לרבות הבחירה בין שיטת העלות לשיטת הערכה מחדש, וכמו כן גם את הצעת תקן 28 למדידת חלק מפריטי הרכוש הקבוע שלה לפי שווי הוגן כעלות נחשבת. בשלב זה, אין ביכולתה של החברה לאמוד את השפעת יישום התקן והצעת תקן 28 על מצבה הכספי ותוצאות פעולותיה.

3. תקן חשבונאות מספר 26 – מלאי

בחודש אוגוסט 2006, פרסם המוסד הישראלי לתקינה בחשבונאות את תקן חשבונאות מספר 26, "מלאי" (להלן – "התקן"), הקובע את הטיפול החשבונאי במלאי.
התקן חל על כל סוגי המלאי למעט מלאי בניינים למכירה שבתחולת תקן חשבונאות מספר 2, הקמת בניינים למכירה, מלאי עבודה בתהליך הנובע מחוזי ביצוע שבתחולת תקן חשבונאות מספר 4, עבודות על פי חוזה ביצוע, מכשירים פיננסיים וכן על נכסים ביולוגיים הקשורים לפעילות חקלאית ולייצור חקלאי בעת אסיף.

התקן קובע, בין היתר, כי מלאי יימדד לפי הנמוך מבין עלותו לבין שווי המימוש נטו שלו. עלות המלאי תקבע על פי שיטת נכנס-ראשון, יוצא-ראשון (FIFO) או באמצעות ממוצע משוקלל של העלות, תוך שימוש עקבי באותה נוסחת עלות לגבי כל מלאי בעל אופי ושימוש דומים. במקרים מסוימים, התקן דורש לקבוע את עלות המלאי על ידי זיהוי ספציפי של העלויות שלו. עלות המלאי כוללת את כל עלויות הרכישה, עלויות הייצור ועלויות אחרות שהתהוו בהבאת המלאי למיקומו ומצבו הנוכחיים.
במקרים בהם נרכש מלאי בתנאי אשראי, כאשר ההסדר כולל מרכיב מימון, המלאי יוצג לפי העלות התואמת את עלות הרכישה במזומן ומרכיב המימון יוכר כהוצאת מימון לאורך תקופת האשראי.
הסכום של ירידת ערך כלשהי של מלאי לשווי מימוש נטו שלו וכל ההפסדים בגין מלאי מוכרים ברווח והפסד בתקופה בה התרחשו. סכום הביטול של ירידת ערך כלשהי של מלאי, הנובע מעלייה בשווי מימוש נטו, מוכר ברווח והפסד בתקופה בה הביטול מתרחש.

בהתאם להוראות התקן, תקן זה יחול על דוחות כספיים המתייחסים לתקופות המתחילות ב- 1 בינואר 2007 ולאחר מכן, וייושם בדרך של ישום למפרע. להערכת הנהלת החברה, התקן לא ישפיע על המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של החברה.

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

כו. השפעת תקני חשבונאות חדשים בתקופה שלפני יישומם (המשך)

4. תקן חשבונאות מספר 23 – הטיפול החשבונאי בעסקאות בין ישות לבין בעל שליטה בה

בחודש דצמבר 2006, פרסם המוסד לתקינה בחשבונאות את תקן חשבונאות מספר 23, הטיפול החשבונאי בעסקאות בין ישות לבין בעל השליטה בה (להלן – "התקן"). התקן מחייב אתה ישויות שחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 חל עליהן.

התקן קובע את הטיפול החשבונאי בעסקאות בין ישות לבין בעל השליטה בה שכרוכות בהן העברת נכס, נטילת התחייבות, שיפוי וויתור, וכן הלוואות. התקן אינו חל על עסקה של צירוף עסקים תחת אותה שליטה.

התקן קובע כי בסיס ההערכה בעסקאות בין ישות לבין בעל השליטה בה הוא השווי ההוגן; פעולות בעלות אופי של השקעת בעלים או חלוקה לבעלים מקומן בהון העצמי ואין לכוללן בתוצאות הפעילות של הגוף הנשלט; ההפרשים בין התמורה שנקבעה בעסקאות בין ישות לבין בעל השליטה בה לבין השווי ההוגן של אותן עסקאות, ייזקפו להון העצמי. מסים שוטפים ומסים נדחים המתייחסים לפריטים שנזקפו להון העצמי בגין עסקאות עם בעלי שליטה, ייזקפו אף הם ישירות להון העצמי.

התקן חל על עסקאות בין ישות לבין בעל השליטה בה שיבוצעו לאחר 1 בינואר 2007 וכן על הלוואה שניתנה או שהתקבלה מבעל השליטה לפני מועד תחילת התקן, החל ממועד התקן.

להערכת הנהלת החברה, התקן לא ישפיע באופן מהותי על המצב הכספי , תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של החברה.

באור 3 - השקעות לזמן קצר

א. ההרכב:

	מאוחד		החברה	
	ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
	2006	2005	2006	2005
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)		סכומים מתורגמים (1)	
פקדונות לזמן קצר בבנקים	19,781	518,270	16,900	513,234
חלויות שוטפות של פקדונות והשקעות לזמן ארוך	-	1,105	-	1,105
	19,781	519,375	16,900	514,339

ב. הפקדונות לזמן קצר בבנקים ליום 31 בדצמבר 2006, נושאים ריבית בשיעור שנתי של 5.3%.

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 4 - לקוחות

א. ההרכב:

	מאוחד		החברה	
	ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
	2006	2005	2006	2005
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)		סכומים מתורגמים (1)	
חשבונות פתוחים	497,342	499,186(*)	482,073	488,001(*)
בניכוי - הפרשה לחובות מסופקים	(8,814)	(7,254)	(8,518)	(7,093)
	488,528	491,932(*)	473,555	480,908(*)
חברות תעופה (ראה ב. להלן)	65,061	91,268	65,061	91,268
	553,589	583,200(*)	538,616	572,176(*)

ב. רוב ההתחשבנות בין חברות תעופה, מוסדרת באמצעות מערכת סליקה של האיגוד הבינלאומי לתעופה אווירית (IATA).

(*) סווג מחדש.

באור 5 - חייבים ויתרות חובה

ההרכב:

	מאוחד		החברה	
	ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
	2006	2005	2006	2005
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)		סכומים מתורגמים (1)	
הוצאות מראש	105,456	100,037	104,290	99,006
שלטונות מס ערך מוסף	17,483	15,963	16,824	15,323
שווי הוגן של מכשירים פיננסיים	12,269	12,092	12,269	12,092
הלוואות ומקדמות לעובדים	1,221	2,044	1,191	1,450
חברות מאוחדות	-	-	11,074	6,978
ריבית לקבל	1,998	9,418	1,998	9,418
יתרות חובה אחרות	61,593	71,401(*)	61,044	69,354(*)
	200,020	210,955(*)	208,690	213,621(*)

(*) סווג מחדש.

באור 6 - מלאי

ההרכב:

	מאוחד		החברה	
	ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
	2006	2005	2006	2005
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)		סכומים מתורגמים (1)	
דלק סילוני לתצרוכת	44,295	73,542	44,295	73,542
אחר (בעיקר כימיקלים, ציוד מתכלה, מוצרים פטורים ממכס, ומוצרי מזון)	28,333	29,772	25,265	26,955
	72,628	103,314	69,560	100,497

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 7 - פקדונות בבנקים לזמן ארוך והשקעה בחברה אחרת

	שעורי הריבית	מאוחד והחברה	
	ליום 31 בדצמבר	ליום 31 בדצמבר	
	2006	2006	2005
	%	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
		סכומים מתורגמים (1)	

א. פקדונות בבנקים לזמן ארוך -

1. ההרכב :

פקדונות בבנקים			
בשקלים חדשים, לא צמודים (ראה 2 להלן)	2.43-2.95	7,757	8,189
אגרות חוב בדולרים, שהונפקו על ידי נאמנות בארה"ב		-	1,105
		7,757	9,294
בניכוי - חלויות שוטפות		-	(1,105)
		7,757	8,189

2 הפיקדונות בבנקים בשקלים חדשים לא צמודים, ליום 31 בדצמבר 2006, כוללים 7,727 אלפי ש"ח המשמשים כבטוחה לפירעון הלוואות שנתקבלו בידי עובדי החברה ממוסד בנקאי (7,995 אלפי ש"ח ליום 31 בדצמבר 2005) הפקדונות הינם ללא מועד פרעון ידוע מראש.

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

ב. השקעה בחברה אחרת -

השקעה בסך 7,728 אלפי ש"ח ב- Societe Internationale de Telcommunications Aeronautiques- Sita ("סיטא"). סיטא הינה חברה, על בסיס קואופרטיבי ושלא למטרות רווח, של חברות תעופה וגופים נלווים, שמטרתה לספק בעיקר שירותי תקשורת בינלאומית לחברות התעופה ולגורמים אחרים.
ליום 31 בדצמבר 2006 מחזיקה החברה 36 מניות בנות 5 אירו ע"נ כל אחת, המהוות 0.5% מהון המניות של סיטא.

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 8 - חברות מוחזקות

א. ההרכב:

	ליום 31 בדצמבר 2006				ליום 31 בדצמבר 2005			
	מניות - עלות	הלוואות ויתרות בין חברתיות	חלק ברווחים (הפסדים)	סך הכל	מניות - עלות	הלוואות ויתרות בין חברתיות	חלק ברווחים	סך הכל
		א ל פ י	ש ״ ח			א ל פ י	ש ״ ח	
	סכומים מתורגמים (3)				סכומים מתורגמים (3)			
1. מאוחד:								
חברות כלולות (1):								
סייבר ישראל (2)	-	5,188	3,257	8,445	-	7,153	2,638	9,791
איירתור	56	-	-	56	60	-	-	60
אק״י וקווי חופשה	186	-	946	1,132	202	-	23	225
	242	5,188	4,203	9,633	262	7,153	2,661	10,076
2. חברה:								
חברות מאוחדות:								
סופרסטאר	1,475	-	(634)	841	1,606	2,937	1,229	5,772
תמ״מ	4	-	20,542	20,546	4	-	21,427	21,431
בורנשטיין	4	-	16,600	16,604	4	-	17,341	17,345
סאן דור	13	-	-	13	14	-	-	14
	1,496	-	36,508	38,004	1,628	2,937	39,997	44,562
חברות כלולות :								
סייבר ישראל (2)	-	5,188	3,257	8,445	-	7,153	2,638	9,791
איירתור	56	-	-	56	60	-	-	60
אק״י וקווי חופשה	186	-	946	1,132	202	-	23	225
	242	5,188	4,203	9,633	262	7,153	2,661	10,076
	1,738	5,188	40,711	47,637	1,890	10,090	42,658	54,638

(1) לרבות חברות איירתור ואק״י, המוצגות על בסיס עלות - ראה באור 8.ב.5, ו-8.ב.6.

(2) ההלוואה לסייבר ישראל טכנולוגיות נסיעות בע״מ הינה בדולרים ונושאת ריבית ליבור בתוספת 1.5%.

(3) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

באור 8 - חברות מוחזקות (המשך)

ב. מידע נוסף על ההשקעות והתנועה בחברות המוחזקות העיקריות:

1. תמ"מ תעשיות מזון מטוסים (נמל תעופה בן גוריון) בע"מ ('תמ"מ')

עיסוקה העיקרי של תמ"מ הוא יצור ואספקה של ארוחות מוכנות לחברות תעופה. עיקר מכירותיה של תמ"מ הן לחברה ומיעוטן לחברות תעופה אחרות וללקוחות אחרים. תמ"מ מספקת לחברה שרותי הסעדה ומזון למטוסיה בהתאם למחירים הנקובים בהסכמים, שתוקפו של האחרון שבהם הוארך עד ליום 31 בדצמבר 2006. נכון למועד החתימה על הדוחות הכספיים טרם נחתם הסכם חדש עם תמ"מ.

מפעלה של תמ"מ ממוקם בנמל התעופה בן גוריון. בהתאם להסכם עם רשות שדות התעופה (להלן - "הרשות") מורשית תמ"מ להשתמש בשטח בבעלות הרשות תמורת דמי הרשאה מוסכמים עד ליום 31 בדצמבר 2006. הסכם ההרשאה ניתן להארכה בהסכמת שני הצדדים. ביום 12 בדצמבר 2006 הודיעה הרשות על החלטתה להארכת תקופת ההרשאה של תמ"מ עד ליום 31 בדצמבר 2007.

לאחר הפעלתו של פרויקט נתב"ג 2000, מעריכה תמ"מ כי יהיה עליה לפנות את מפעלה ממקומו הנוכחי ולעבור למקום חדש בשנת 2010.

לעניין עסקאות שביצעה החברה עם תמ"מ -ראה באור 23.

2. בורנשטיין קיטררס אינק (ארה"ב) - ("בורנשטיין")

עיסוקה העיקרי של בורנשטיין הרשומה בארה"ב והפועלת בנמל התעופה ע"ש קנדי בניו-יורק, הוא ייצור ואספקה של ארוחות מוכנות כשרות לחברות תעופה ולמוסדות אחרים. החברה הינה הלקוח העיקרי של בורנשטיין, שכל מניותיה מוחזקות בידי החברה.

לעניין עסקאות שביצעה החברה עם בורנשטיין -ראה באור 23.

3. סופרסטאר הולידייס לימיטד (אנגליה) - ("סופרסטאר")

סופרסטאר - חברה הרשומה באנגליה ובוולס והנמצאת בבעלותה המלאה של החברה, הינה סיטונאי תיירות, המשווקת חבילות תיור לסוכני נסיעות ולנוסעים בודדים, וכרטיסי טיסה.
לסופרסטאר סניף בישראל, וסניפים נוספים במספר ערים בחו"ל.

לעניין עסקאות שביצעה החברה עם סופרסטאר -ראה באור 23.

4. סאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ ("סאן דור")

סאן דור מבצעת טיסות שכר במסגרת מדיניות מסחרית המתואמת עם החברה, וזאת באמצעות מטוסים שנחכרו מהחברה או באמצעות החברה. בנוסף לכך, סאן דור מוכרת חבילות מושבים בטיסות אל על לסוכנים בתמורה לעמלה.
סאן דור מחזיקה ברשיון הפעלה מסחרי להובלת נוסעים ומטענים בטיסות שכר מישראל ואליה, לתקופה בלתי מוגבלת. ברשיון נקבע, בין השאר, כי הפעלת כלי טיס טעונה אישור ראש מינהל תעופה אזרחי, כי הטיסות יבוצעו במטוסים בבעלות החברה או ארקיע קווי תעופה ישראליים בע"מ או במטוסים שהחברה תחכור וכי בסיס האם של סאן דור יהיה נתב"ג.

כמו כן, סאן דור מפעילה טיסות שכר תחת קוד עצמאי ("L7"). לסאן דור רשיון הפעלה מבצעי, המתבסס על שני מטוסים חכורים מהחברה, בכפוף לדרישות שנקבעו על ידי רשות התעופה האזרחית, שעיקרם קבלת שירותי תחזוקה ממכון בדק מוסמך והעסקת ממלאי תפקידים מסויימים.

על פי שיטת ההתחשבנות בין סאן דור לחברה, סאן דור מסיימת את תוצאותיה הכספיות בכל תקופה באיזון.

לעניין ההסכמה שגובשה בין החברה לממונה על ההגבלים העסקיים - ראה באור 1.ב.4.

לעניין עסקאות שביצעה החברה עם סאן דור -ראה באור 23.

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 8 - חברות מוחזקות (המשך)

ב. מידע נוסף על ההשקעות והתנועה בחברות המוחזקות העיקריות (המשך):

5. תור אויר (ישראל) בע"מ ("איירתור")

איירתור נוסדה על ידי סוכני נסיעות בארץ (50%) ועל ידי החברה (50%), ומשמשת כמקבץ של כרטיסי טיסה מוזלים לבודדים, כמעט בלעדית עבור החברה וכמשווקת טיסותיה ומבצעיה המיוחדים של החברה לכל היעדים אליהם היא טסה.

המניות המוחזקות על ידי החברה מקנות לה זכות להשתתף ולהצביע באסיפות הכלליות של איירתור בשיעור של 50%, ולמנות מחצית מחברי הדירקטוריון שלה, אך אינן מקנות לה זכות לקבלת דיבידנד או רווחים, פרט לרווחים הנובעים מהשקעת הון המניות של איירתור.

ההשקעה באיירתור מוצגת על בסיס העלות.

לעניין עסקאות בין החברה לאיירתור - ראה באור 23.

6. אייר קונסולידטורס ישראל בע"מ ('אק"י')

עיסוקה העיקרי של אק"י, הוא הקבצה של מטעני אויר בנתב"ג, כדי לאפשר הוזלת משלוחים בדרך האויר. הובלת המשלוחים נעשית באמצעות החברה, במחירים מיוחדים, וכן באמצעות חברות זרות.

המניות שבידי החברה, מקנות לה את הזכויות להשתתף ולהצביע באסיפות הכלליות של אק"י בשעור של 50% ולמנות מחצית מחברי הדירקטוריון שלה, ללא זכות לקבלת רווחים בדרך של חלוקת דיבידנדים וכל טובת הנאה אחרת, למעט רווחים ודיבידנדים הנובעים מרווחים הוניים.

ההשקעה מוצגת על בסיס העלות.

לעניין עסקאות בין החברה לאק"י - ראה באור 23.

7. סייבר ישראל טכנולוגיות נסיעות בע"מ ("סייבר ישראל")

סייבר ישראל הוקמה במסגרת הסכם שנחתם בשנת 2001 להקמת מיזם משותף בין החברה לבין Sabre Inc. חלקה של החברה בסייבר ישראל הוא 49% וחלקה של Sabre Inc הוא 51%. סייבר ישראל החלה בפעילותה בחודש דצמבר 2001, והיא מספקת למגזר סוכנויות הנסיעות בישראל שירותי הזמנות לטיסות חברות התעופה בעולם, וכן הזמנות למגוון שירותי תיירות נוספים בעולם. השירותים ניתנים לסוכני הנסיעות הרוכשים רשיון שימוש במערכת משולבת הכוללת שימוש במערכת "כרמל" שבבעלות החברה, ושימוש במערכת וטכנולוגיית Sabre.
כמו כן מספקת סייבר ישראל שירותי תמיכה ותחזוקה לסוכני הנסיעות בישראל.

על פי ההסכם משלמות החברה ו-Sabre Inc לסייבר ישראל דמי שיווק, וכמו כן דמי שיווק נוספים, המשלימים את הרווח מפעולות לפני מיסים של סייבר ישראל, לעלות בתוספת 7%.

ההשקעה מוצגת על בסיס השווי המאזני.

לעניין עסקאות הדדיות בין החברה לבין סייבר ישראל - ראה באור 23.

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 9 - רכוש קבוע

א. ההרכב:

במאזן המאוחד:

	בנינים ומתקנים[1]	מטוסים וציוד טיסה[2]	תשלומים על חשבון מטוסים ומנועים[3]	מכונות וציוד קרקע	מחשבים ורהוט משרדי	כלי רכב וציוד מוסך	סך הכל
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (4)						
עלות							
ליום 1 בינואר 2006	419,969	9,874,554	123,190	245,915	497,856	42,766	11,204,250
תוספות	25,260	128,523	264,839	10,276	33,627	1,805	464,330
גריעות	(315)	(472,771)	(15,477)	(4,657)	(391)	(5,156)	(498,767)
השפעת השינויים בשערי המטבע	(35,786)	(793,027)	(23,065)	(20,486)	(42,609)	(3,338)	(918,311)
ליום 31 בדצמבר 2006	409,128	8,737,279	349,487	231,048	488,483	36,077	10,251,502
פחת שנצבר							
ליום 1 בינואר 2006	297,414	4,850,817	-	217,455	447,605	34,150	5,847,441
פחת השנה	10,651	371,864	-	10,539	28,877	1,778	423,709
גריעות	(220)	(382,306)	-	(2,781)	(383)	(3,939)	(389,629)
השפעת השינויים בשערי המטבע	(24,961)	(397,809)	-	(18,260)	(38,241)	(2,692)	(481,963)
ליום 31 בדצמבר 2006	282,884	4,442,566	-	206,953	437,858	29,297	5,399,558
עלות מופחתת							
ליום 31 בדצמבר 2006	126,244	4,294,713	349,487	24,095	50,625	6,780	4,851,944
ליום 31 בדצמבר 2005	122,555	5,023,737	123,190	28,640	50,253	8,616	5,356,809
שיעור פחת שנתי	4%-10%	(ראה ב'-להלן)	-	5%-20% (בעיקר 10%)	5%-33% (בעיקר 33%)	5%-15% (בעיקר 15%)	

(1) ראה ו. להלן.
(2) ראה ב. להלן.
(3) ראה ג. להלן.
(4) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב.

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 9 - רכוש קבוע (המשך)

א. ההרכב: (המשך)

במאזן החברה:

	בנינים ומתקנים[1]	מטוסים וציוד טיסה[2]	תשלומים על חשבון מטוסים ומנועים[3]	מכונות וציוד קרקע	מחשבים ורהוט משרדי	כלי רכב וציוד מוסך	סך הכל
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (4)						
עלות							
ליום 1 בינואר 2006	402,104	9,874,554	123,190	217,437	488,433	36,695	11,142,413
תוספות	24,929	128,523	264,839	8,935	33,450	1,716	462,392
גריעות	-	(472,771)	(15,477)	(4,568)	-	(5,156)	(497,972)
השפעת השינויים בשערי המטבע	(34,315)	(793,027)	(23,065)	(18,083)	(41,847)	(2,835)	(913,172)
ליום 31 בדצמבר 2006	392,718	8,737,279	349,487	203,721	480,036	30,420	10,193,661
פחת שנצבר							
ליום 1 בינואר 2006	282,514	4,850,816	-	195,278	438,588	28,833	5,796,029
פחת השנה	10,250	371,864	-	8,953	28,735	1,693	421,495
גריעות	-	(382,306)	-	(2,720)	-	(3,939)	(388,965)
השפעת השינויים בשערי המטבע	(23,733)	(397,808)	-	(16,360)	(37,509)	(2,251)	(477,661)
ליום 31 בדצמבר 2006	269,031	4,442,566	-	185,151	429,814	24,336	5,350,898
עלות מופחתת							
ליום 31 בדצמבר 2006	123,687	4,294,713	349,487	18,570	50,222	6,084	4,842,763
ליום 31 בדצמבר 2005	119,590	5,023,738	123,190	22,159	49,845	7,862	5,346,384
שיעור פחת שנתי	4%-10%	(ראה ב'-להלן)	-	5%-20% (בעיקר 10%)	5%-33% (בעיקר 33%)	5%-15% (בעיקר 15%)	

(1) ראה ו. להלן.
(2) ראה ב. להלן.
(3) ראה ג. להלן.
(4) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב.

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ג. מטוסי בואינג וציוד טיסה -

1. ההרכב:

כמות	צי המטוסים ודגם	שיעור הפחת השנתי [1]	במאזן המאוחד ובמאזן החברה			
			2006			2005
	ליום 31.12.06		עלות	פחת שנצבר	יתרה	יתרה
			אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
			סכומים מתורגמים (7)			
	747-400	4%				
4	458B (נוסעים)		2,075,519	917,315	1,158,204	1,353,135
	מנועים להחלפה		88,091	46,923	41,168	47,715
			2,163,610	964,238	1,199,372	1,400,850
	747-200	5% [5]				
3	245F (מטען)		460,026	388,683	71,343	109,869
1	258C (יסיב) [6]		189,060	189,060	-	-
	מנועים להחלפה		70,857	69,429	1,428	5,510
			719,943	647,172	72,771	115,379
	757	4%				
5	258B (נוסעים) [4]		884,457	599,409	285,048	334,039
	מנועים להחלפה		57,232	42,394	14,838	16,962
			941,689	641,803	299,886	351,001
	737	4%				
5	700/800 (נוסעים)		713,750	214,402	499,348	575,182
	מנועים להחלפה		45,934	13,262	32,672	37,597
			759,684	227,664	532,020	612,779
	767	$6^{2/3}$%-4%				
2	200 (נוסעים)		380,761	350,447	30,314	50,808
4	200 ER (נוסעים)		773,357	555,680	217,677	281,096
	מנועים להחלפה		29,583	29,583	-	-
			1,183,701	935,710	247,991	331,904
	777-258 ER [2]	4%				
4	מטוסי נוסעים		1,939,288	421,220	1,518,068	1,739,317
	מנועים להחלפה		129,847	18,603	111,244	127,471
			2,069,135	439,823	1,629,312	1,866,788
28			7,837,762	3,856,410	3,981,352	4,678,701
	אביזרים וחלפים - כללי [3]		899,517	586,156	313,361	345,036
			8,737,279	4,442,566	4,294,713	5,023,737
	כולל, עלויות מימון שהוונו		24,754	8,560	16,194	18,725

(1) שיעור הפחת השנתי נקבע ברוב המטוסים בהתחשב בערך שייר של 20% -ראה באור 9.ט.

(2) כולל מטוס אחד בחכירה מימונית - ראה באור 9.ה.

(3) אביזרים וחלפים המיוחסים לצי ספציפי, מופחתים על פי יתרת אורך החיים הממוצעת של אותו צי. אביזרים וחלפים שאינם מיוחסים לצי מסוים, מופחתים בשיעור של 10% פחת לשנה.

(4) כולל מטוס אחד המוחכר לישראייר שרותי תעופה ותירות בע"מ.

(5) כל מטוסי צי 200-747 הגיעו לערך השייר שלהם (20%), ומאותו מועד ואילך הם מופחתים על פני 4 שנים. עד לאותו מועד, מטוסים אלו הופחתו בשיעור של 8% לשנה. זאת למעט מטוס מטען משומש שנרכש בשנת 2004 המופחת בשיעור 20% לשנה.

(6) בהתאם להחלטת הנהלת החברה מחודש ספטמבר 2005 הופסקה הפעלתו של המטוס היסיב כמטוס נוסעים בטיסות סדירות.

(7) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ב. מטוסי בואינג וציוד טיסה (המשך)-

2. נכסים בשימוש שהופחתו במלואם

ליום 31 בדצמבר 2006 - מטוס בואינג מדגם 200-747 וכן מנועים, של צי 200-747 וצי 767 שעלותם הכוללת כ-267 מליוני ש"ח, הנמצאים בשימוש החברה, הופחתו במלואם.

3. לעניין מכירתו בשנת החשבון של מטוס יסיב מדגם 200-747, ראה באור 21.ז.4.

ד. תשלומים על חשבון מטוסים וציוד טיסה - ההרכב:

	מאוחד והחברה	
	ליום 31 בדצמבר	
	2006	2005
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)	
מקדמה לרכישת שני מטוסי 200-777 (ראה באור 17.ד.1)	346,906	100,801
מקדמה להתקנת ציוד במטוסים	-	6,987
אחרים	2,581	15,402
	349,487	123,190

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

ד. רכישת מטוסים מהמדינה והסדרת ההתחייבות של החברה בגין שימוש במטוסים -

1. כללי -

עובר למועד ההפרטה, ביום 5 במאי 2003, חתמה החברה על הסכם עם ממשלת ישראל, המסדיר את פרעון ההתחייבויות של החברה לממשלת ישראל בגין שימוש שביצעה החברה החל משנת 1983 בארבעה מטוסי בואינג 767 (שניים מתוכם מדגם ER) ו-2 מטוסי 200-737 (אשר נמכרו בשנת 1999) וציוד נלווה. במסגרת הסכם זה הוסדרה רכישת ארבעה מטוסים מסוג 767 מהמדינה והקצאת הון מניות לממשלת ישראל. הסכם זה אושר בוועדת הכספים של הכנסת ביום 5 במאי 2003. השפעת הסכם זה על הדוחות הכספיים של החברה באה לידי ביטוי בדוחות הכספיים לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2003.

2. עיקרי ההסכם -

לתום שנת 2002 לחברה היו התחייבויות לממשלת ישראל בסך כ-274.5 מליוני דולר. מתוך סכום זה, מחלה ממשלת ישראל לחברה סך של 226.3 מיליוני דולר ובמקביל לכך החברה ויתרה על סכום זהה של הפסדים עסקיים לצרכי מס להעברה לשנים הבאות.

שווי השוק של ארבעת המטוסים ליום 5 במאי 2003, הסתכם לסך של כ-41 מיליוני דולר.

העלות המופחתת של ארבעת המטוסים שהיו בבעלות המדינה ליום 5 במאי 2003, לו ממשלת ישראל היתה כוללת אותם בדוחות כספיים שהיו נערכים לפי כללי חשבונאות מקובלים היתה 41.1 מליון דולר. המטוסים נרשמו בספרי החברה על פי עלות מופחתת זו.

בתמורה לרכישת ארבעת המטוסים מממשלת ישראל ולסכומים שנתקבלו בעבר בגין מכירת 2 מטוסי 737 על חשבון הון מניות (כולל גמר התחשבנות של תשלומים שבוצעו בשנים קודמות בגין המטוסים) ולהסדרת יתרת החוב לממשלת ישראל, הקצתה החברה בחודש מאי 2003 מניות רגילות לממשלת ישראל בסך 84 מליוני דולר.

3. בהתאם לתקנות ניירות ערך (הצגת פעולות בין תאגיד לבין בעל שליטה בו בדוחות הכספיים), התשנ"ו-1996, ההפרש בין שווי השוק לבין העלות המופחתת לעיל נזקף לקרן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר. כמו-כן, הויתור נטו של ממשלת ישראל נזקף לקרן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר, בסך כולל של כ- 223.6 מליוני דולר (לאחר ניכוי של כ-2.7 מיליון דולר, בגין תוספת תמורה לממשלת ישראל עבור מטוסים של המדינה שנמכרו על-ידי החברה בשנת 2000).

באור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ה. מטוס רביעי מדגם 200-777

בחודש יוני 2002 התקבל והופעל המטוס הרביעי מדגם 200-777 (להלן "המטוס הרביעי").

City Bank ("סיטי בנק") מימן בהלוואה את רוב עלותו של המטוס הרביעי ולצורך כך הוקמה חברה זרה חדשה באיי-קיימן בשם .Zipporah Leasing LTD (להלן: "החברה הזרה"). בנק Exim העמיד ערבות בנקאית לטובת סיטי בנק. סיטי בנק, החברה הזרה, בנק Exim והחברה, מינו את Wells Fargo כנאמן בטחונות (להלן: "נאמן הבטחונות").

המניות של החברה הזרה שועבדו לטובת נאמן הבטחונות. כמו כן, נאמן הבטחונות ממנה את הדירקטורים בחברה הזרה.

המטוס הרביעי אשר חכור על ידי החברה הזרה מבואינג, מוחכר לחברה בחכירת משנה ל- 12 שנה בתמורה לדמי החכירה הזהים לסכומי הפירעון של קרן וריבית המשולמים לסיטי בנק.
לחברה אופציה לרכישת המטוס בתום תקופת פרעון ההלוואה בתמורה ל- 1 דולר.

המטוס הרביעי אשר נכלל בדוחות הכספיים במסגרת הרכוש הקבוע של החברה, מופחת לאורך תקופת ההנאה הכלכלית הצפויה ממנו (20 שנה עם ערך גרט של 20%), כנגד רישום התחייבות לזמן ארוך בגין ההלוואה שנתקבלה מסיטי בנק למימון מרבית עלותו של המטוס.

לענין תנאי האשראי - ראה באור 14.ג.9.

ו. בנינים ומתקנים

	ליום 31 בדצמבר			
	2006			2005
	עלות	פחת שנצבר	יתרה	יתרה
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)			
במאוחד:				
בנינים, מוסכי מטוסים, מחסנים, בתי מלאכה ומשרדים בנתב"ג	264,295	169,296	94,999	87,862
שפורים במשרדים שכורים	84,221	57,067	27,154	29,878
משרדים בבעלות	11,923	7,859	4,064	4,746
מסופי נוסעים ומטען	48,689	48,662	27	69
	409,128	282,884	126,244	122,555

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

באור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ו. בנינים ומתקנים (המשך)

	ליום 31 בדצמבר			
	2006			2005
	עלות	פחת שנצבר	יתרה	יתרה
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)			
בחברה:				
בנינים, מוסכי מטוסים, מחסנים, בתי מלאכה ומשרדים בנתב"ג	263,991	169,068	94,923	87,779
שפורים במשרדים שכורים	68,115	43,442	24,673	26,996
משרדים בבעלות	11,923	7,859	4,064	4,746
מסופי נוסעים ומטען	48,689	48,662	27	69
	392,718	269,031	123,687	119,590

לעניין התקשרות עם רשות שדות התעופה – ראה באור 17.ד.3.

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

ז. רכישת ציוד בחכירה מימונית

בשנת החשבון רכשה החברה ציוד מיחשוב ואחר בחכירה מימונית. הרכוש נרשם בספרי החברה בעת קבלתו בעלות כוללת של כ-4.5 מליון ש"ח כנגד התחייבות לזמן ארוך (ראה באור 16).

ח. ערך שייר

בחישוב הפחת של צי המטוסים נקבע ערך שייר של 20% מהעלות, וזאת בהתבסס על הערכת ההנהלה, בשים לב לתקני התחזוקה למטוסים שנקבעו בחברה. בהגיע העלות המופחתת לערך השייר, אומדת החברה מחדש את אורך חיי הצי.

הנהלת החברה החליטה להמשיך ולהפחית את ערך השייר של צי מטוסי 200-747, וצי מטוסי 767.

לעניין כניסתו לתוקף החל מיום 1 בינואר 2007 של תקן בחשבונאות 27 של המוסד הישראלי לתקינה בחשבונאות, ראה באור 2.כו.2.

ט. שעבודים – ראה באור 18.

באור 10 - רכוש אחר

א. ההרכב במאוחד ובחברה:	הוצאות גיוס הלוואות	זכויות שימוש בציוד בטחוני	סה"כ
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
		סכומים מתורגמים (1)	
עלות-			
ליום 1 בינואר 2006	43,834	12,796	56,630
סיווג לקיזוז יתרת הלוואות – ראה באור 2.י.	(43,834)	-	(43,834)
תוספות השנה	-	5,294	5,294
השפעת השינויים בשערי המטבע	-	(1,325)	(1,325)
ליום 31 בדצמבר 2006	-	16,765	16,765
הפחתה שנצברה -			
ליום 1 בינואר 2006	34,062	1,068	35,130
סיווג לקיזוז יתרת הלוואות – ראה באור 2.י.	(34,062)	-	(34,062)
הפחתה לשנה	-	1,252	1,252
השפעת השינויים בשערי המטבע	-	(152)	((152)
ליום 31 בדצמבר 2006	-	2,168	2,168
עלות מופחתת - ליום 31 בדצמבר 2006	-	14,597	14,597
ליום 31 בדצמבר 2005	9,773	11,728	21,501
שיעור הפחת השנתי		5%-10%	

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 10 - רכוש אחר (המשך)

ב. זכויות שימוש בציוד בטחוני -

כאמור בבאור 21.ג. החברה נושאת ב-50% מעלויות הבטחון של ממשלת ישראל לאבטחת נוסעיה של החברה, ומטוסיה מפני מעשי איבה וטרור. לפיכך, רושמת החברה במסגרת רכושה האחר את התשלומים שביצעה בגין חלקה במימון מערכות הגנה וציוד לבידוק בטחוני. לחברה הסדר עם משרד הבטחון, לפיו הציוד הנ"ל ישמש באופן בלעדי את החברה במשך כל אורך החיים הכלכליים הצפויים ממנו. נכון ליום 31 בדצמבר 2006, חלק מהציוד הבטחוני טרם הופעל.

ג. זכויות טייס

החברה פועלת בסביבה רגולטורית, בפיקוח ממשלתי בנוסף להיותה חברה מעורבת, ובהתאם לרשיונות והיתרים בהם מחזיקה החברה כדין.
מאפיינים אלו מגבילים את החברה הפועלת בתנאי שוק ותחרות בינלאומיים.

עד למחצית שנות התשעים, היתה החברה המוביל האווירי היחידי בתחום הטיסות הסדירות ("מוביל נקוב") להובלת נוסעים ומטען אל ישראל וממנה, למעט יעד אזורי אחד.
במעמדה הבלעדי האמור של החברה חל שינוי בעקבות מתן רשיונות למובילים ישראליים נוספים כ"מובילים נקובים" למספר יעדי טיסה, חלקם במקום החברה, מתן רשיון הפעלה מלא לקא"ל כמוביל מטענים, והענקת רשיונות לביצוע טיסות שכר בינלאומיות למובילים ישראליים נוספים.

עובר למועד ההפרטה, ביום 19 במאי 2003 קיבלה ועדת השרים לענייני חברה וכלכלה את ההחלטה הבאה:

"ממשלת ישראל רואה חשיבות רבה בהמשך פעילותה של חברת אל-על כמוביל נקוב של מדינת ישראל וזאת בשים לב למחויבויות, שמוטלות על חברת אל-על ולמחויבויות שחברת אל-על נטלה על עצמה. לפיכך מאשרת ממשלת ישראל את מדיניות שר התחבורה ולפיה:

(א) חברת אל-על תמשיך לשמש כמוביל נקוב בכל הקווים, אשר ערב פרסום התשקיף היא משמשת בהם כמוביל נקוב, וזאת בכפוף לתנאים הבאים:

1. חברת אל-על מקיימת בכל עת את ההוראות וההתחייבויות, שנקבעו לה ואשר נטלה על עצמה כלפי מדינת ישראל.

2. שר התחבורה ישקול לבטל את מעמדה של חברת אל-על כמוביל נקוב בקו מסוים אם מספר הנוסעים הטסים בחברת אל-על באותו קו הינו 20% או פחות ממספר הנוסעים הטסים באותו קו בטיסות סדירות, או אם מספר הטיסות הסדירות של אל-על באותו קו הינו 20% או פחות ממספר הטיסות הסדירות שמפעיל המוביל הנקוב של מדינת היעד, במהלך תקופה של שנה קלנדרית.

(ב) במסגרת שיקוליו בדבר מדיניות התעופה, על פי סמכותו לפי כל דין, ישקול שר התחבורה אם להעניק זכויות למוביל נקוב נוסף בקווי תעופה סדירים אם מספר הנוסעים הטסים בטיסות הסדירות של חברת אל-על בקו מסוים נמוך מ- 30% מהמספר הכולל של הנוסעים בטיסות הסדירות באותו קו במהלך תקופה של שנה קלנדרית.

(ג) מבלי לגרוע מסמכותו של שר התחבורה על פי הדין, תישקל מדיניות זו אם וכאשר היקף תנועת הנוסעים היוצאים והנכנסים באוויר לישראל יעלה על 10.7 מיליון נוסעים בשנה.

(ד) החלטה זו מבטלת את החלטות הממשלה: 160 מיום 22.8.99, 649 מיום 2.9.2001 ו- 2313 מיום 3.7.2002.

(ה) החלטה זו תיכנס לתוקף במועד רישומן של מניות החברה בבורסה לניירות ערך בתל-אביב."

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 10 - רכוש אחר (המשך)

ג. זכויות טייס (המשך)

ביום 1 באפריל 2004 דחה בית המשפט הגבוה לצדק את עתירתן של חברות ארקיע וישראייר כנגד שר התחבורה והחברה בנושא מדיניות התעופה של מדינת ישראל בקווים הסדירים.

ביום 16 בינואר 2006 הודיע שר התיירות כי החליט להעתר לבקשת חברת ישראייר תעופה ותיירות בע"מ, (להלן: "ישראייר") ולמנותה כמוביל נקוב נוסף מטעמה של מדינת ישראל בקו תל אביב-ניו יורק, ולהרחיב בהתאם לכך את הרשיון המסחרי שיש לישראייר. המינוי ניתן להפעלת טיסות סדירות לתקופה של 24 חודשים, ובהחלטה צויין כי "במהלך תקופה זו ייבחנו ההשלכות של הוספת מוביל נקוב, כמו גם שיקולים רלבנטיים נוספים לקו זה".
הנהלת החברה סבורה כי החלטתו של שר התיירות מהווה הפרה של התחייבות שלטונית שניתנה לחברה ערב הפרטתה ואשר נתקבלה כדין בהחלטת ממשלה, ואושרה על ידי בית המשפט העליון בשיבתו כבג"צ, וכי אין הצדקה משפטית ו/או כלכלית לסטייה מהתחיבות שלטונית זו.
ביום 29 בינואר 2006 הגישה החברה עתירה לבית המשפט הגבוה לצדק, בה מתבקש בית המשפט להורות כי החלטת שר התיירות הינה משוללת בסיס שבדין, ולפיכך הינה בטלה או שיש לבטלה.
ביום 23 בפברואר 2006 דחה בית המשפט הגבוה לצדק את עתירת החברה.

באור 11 - אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות

א. ההרכב:

	מאוחד וחברה	
	ליום 31 בדצמבר	
	2006	2005
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)	
חלויות שוטפות של הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים	416,184	311,826
חלויות שוטפות של הלוואות אחרות (ראה באור 16)	9,751	9,629
משיכות יתר מתאגידים בנקאיים	18,113	27,052
	444,048	348,507

ב. שעבודים ובטחונות - ראה באור 18.

באור 12 - ספקים ונותני שרותים

א. ההרכב:

	מאוחד		החברה	
	ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
	2006	2005	2006	2005
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)		סכומים מתורגמים (1)	
חשבונות פתוחים	554,070	613,677 (*)	536,440	597,464 (*)
חברות תעופה (ראה ב')	52,103	100,001 (*)	52,103	100,001 (*)
חברות מאוחדות	-	-	19,536	18,978
	606,173	713,678	608,079	716,443

ב. רוב ההתחייבויות לחברות תעופה אחרות, מובטחות - ראה באור 4.ב.

(*) סווג מחדש.

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 13 - זכאים ויתרות זכות

ההרכב:	מאוחד		החברה	
	ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
	2006	2005	2006	2005
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (2)		סכומים מתורגמים (2)	
הכנסות מראש (בעיקר ממכירות כרטיסי טיסה)	601,408	624,047	599,329	624,047
עובדים והתחייבויות אחרות בשל שכר ומשכורת (1)	519,202	574,956	511,952	567,191
הוצאות לשלם	78,602	65,137	73,435	60,819
ריבית לשלם בגין הלוואות לזמן ארוך	39,339	39,356	39,339	39,356
הפרשה בגין תוכניות למועדוני נוסעים	83,921	73,013	83,921	73,013
חלויות שוטפות בגין תוכנית פרישה בהסכמה (ראה באור 15.ב.13.)	3,536	8,838	3,536	8,838
חברות מוחזקות	-	-	21	-
זכאים אחרים	107,480	108,536	106,284	99,876
	1,433,488	1,493,883	1,417,817	1,473,140
(1) כולל - הפרשה לחופשה	153,076	147,950	149,903	143,963

(2) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

באור 14 - הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים

א. ההרכב:	שעורי הריבית	מאוחד וחברה	
	ליום 31 בדצמבר	ליום 31 בדצמבר	
	2006	2006	2005
	%	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
		סכומים מתורגמים (1)	
הלוואות בדולר או צמודות אליו:			
מבנקים - נושאות ריבית צמודה לשער הליבור בתוספת מרווח	5.35-6.5	2,819,604	3,147,039
בריבית קבועה (ראה ג.1 להלן)		-	52,539
		2,819,604	3,199,578
מנאמנות (Trust)			
בניכוי - חלויות שוטפות		(416,184)	(311,826)
		2,403,420	2,887,752
בניכוי – יתרת הוצאות גיוס הלוואות (ראה באור 2.י.)		(11,631)	-
		2,391,789	2,887,752

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

באור 14 - הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים (המשך)

ב. מועדי פרעון:

	ליום 31 בדצמבר 2006
	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)
שנה ראשונה	416,184
שנה שניה	221,990
שנה שלישית	228,319
שנה רביעית	226,815
שנה חמישית ואילך	1,726,296
	2,819,604
בניכוי - חלויות שוטפות	(416,184)
	2,403,420

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

ג. מידע נוסף:

1. למימון רכישת 2 מטוסים מדגם 747-400 (ELA ו-ELB) ומנועים חלופיים, שנתקבלו בשנת 1994, התקבלה הלוואה מובטחת בשטר חוב, מנאמנות שהוקמה על ידי Citicorp Securities Inc בארצות הברית, שהנפיקה לצורך כך אג"ח בארה"ב בסך 274 מליון דולר. ההלוואה נשאה ריבית בשעור קבוע של 7.39%, והיא עמדה להחזר על פני 12 שנה ב-24 תשלומים חצי שנתיים החל מנובמבר 1994.
בנק Exim העמיד ערבות לפרעון ההלוואה על ידי החברה, כנגד ערבות מקבילה של מדינת ישראל, בגינה שילמה החברה למדינת ישראל דמי ערבות שנתיים בשיעור של 0.25% מיתרת ההלוואה. ראה באור 18.ב.10.
החברה התחייבה לבטח את המטוסים בגובה של 115% מהיתרה הבלתי מסולקת של האשראי וכן לבטח את עצמה בביטוח אחריות בסכום שלא יפחת מ- 800 מליון דולר למקרה.
בשנת החשבון הסתיימו תשלומי החזרי ההלוואה הנ"ל, וההלוואה סולקה במלואה.

2. בחודש אוקטובר 2006 חתמה החברה על הסכם עם בנק זר לקבלת מימון כנגד שיעבוד של 2 מטוסי 747-400 ELA ו- ELB, בהיקף של כ- 80 מליון דולר (עם אופציה של 10 מליון דולר נוספים לכל מטוס למימון עלות ההסבה למטען – באם יוחלט להסבם למטען). התמורות שיתקבלו עשויות לשמש לפריסה מחדש של חלק מההלוואות הקיימות או להשקעות אחרות, כפי שהחברה תמצא לנכון בעת משיכת ההלוואות. המימון נושא ריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח והוא לתקופה של 10 שנים מהמשיכה הראשונה בהחזרי קרן וריבית חצי שנתיים. בחודש נובמבר 2006 משכה החברה כ- 40 מליון דולר במסגרת זו. לחברה זכות למשיכת 40 מליון הדולר הנוספים עד חודש נובמבר 2007.

3. למימון רכישת 3 מטוסי 777-200 (שסימונם ECA, ECB ו-ECC) חתמה החברה ביום 27 ביולי 2001 על הסכם עם בנק הפועלים בע"מ לקבלת הלוואה בהיקף של כ- 300 מליון דולר, לתקופה של 12 שנים, הנושאת ריבית משתנה בשיעור של ליבור בתוספת מרווח.

4. למימונו של המטוס השלישי מדגם 747-400 (ELC), התקבלה הלוואה מבנק לאומי לישראל בע"מ (להלן: "בל"ל") ביום 31 במאי 1995, בסך של 102 מליון דולר לתקופה של 12 שנה, להחזר ב-24 תשלומים חצי שנתיים, בריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח. בשנת 2004, בהסכם עם הבנק, פוצלה יתרת ההלוואה לשתי הלוואות נפרדות, אשר לכל אחת מהן מועד החזר חד שנתי.

5. למימונו של המטוס הרביעי מדגם 747-400 (ELD), התקבלה הלוואה מבל"ל ביום 20 במאי 1999, בסך 150 מליון דולר, לתקופה של 12 שנה להחזר ב-24 תשלומים חצי שנתיים ובריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח. בשנת 2004, בהסכם עם הבנק, פוצלה יתרת ההלוואה לשתי הלוואות נפרדות, אשר לכל אחת מהן מועד החזר חד שנתי.

בהסכם ההלוואה נקבע, שמכירת יותר מ- 25% מזכויות הבעלות בחברה לרוכש יחיד, טעונה הסכמת הבנק. אי הסכמת הבנק להעברת הבעלות מהווה עילה לבנק להעמדת האשראי לפרעון מיידי.
לעניין פניית החברה לבל"ל בעקבות העברת השליטה בחברה בחודש דצמבר 2004, ראה באור 14.ו.2.ב.

באור 14 - הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים (המשך)

ג. מידע נוסף: (המשך)

6. למימון רכישתם של שני מטוסים משומשים מדגם 767-200 (EAE ו-EAF), התקבלה הלוואה מבנק דיסקונט לישראל בע"מ ביום 15 באפריל 1999, בסך 70 מליון דולר, לתקופה של 12 שנה להחזר ב-24 תשלומים חצי שנתיים, בריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח.

7. למימון רכישתם של חמישה מטוסים מדגם 737 (שסימונם EKA, EKB, EKC, EKD ו-EKE) התקבלה ביום 13 בינואר 2000 הלוואה מבנק הפועלים לישראל בע"מ, על סך 190 מליון דולר לתקופה של 12 שנה, להחזר ב-24 תשלומים חצי שנתיים, בריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח. בשנת 2004, בהסכם עם הבנק, פוצלה יתרת ההלוואה לשתי הלוואות נפרדות, אשר לכל אחת מהן מועד החזר חד שנתי.

8. למימון רכישתו של מטוס מדגם 757-200 (EBU) התקבלה ביום 31 למארס 1998 הלוואה מבנק הפועלים על סך 40 מליון דולר לתקופה של 10 שנים להחזר בתשלומים חצי שנתיים, בריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח. בשנת 2004, בהסכם עם הבנק, פוצלה יתרת ההלוואה לשתי הלוואות נפרדות, אשר לכל אחת מהן מועד החזר חד שנתי.

9. למימון רכישתו של המטוס הרביעי מדגם 777-200 (ECD), (באמצעות החכרת משנה כאמור בבאור 9.ה. לעיל), נתקבלה בחודש יוני 2002 הלוואה מסיטי בנק בסך כ-102 מליון דולר לתקופה של 12 שנה בריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח.

10. למימון רכישתו של מנוע חלופי ראשון לצי מטוסי 777-200, התקבלה ביום 14 בדצמבר 2000 הלוואה על סך 12 מליון דולר מבנק לאומי ליסינג בע"מ. ההלוואה לתקופה של 10 שנים, ולהחזר בתשלומים רבעוניים, בריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח.

11. למימון מרבית עלות רכישתו של מנוע חלופי נוסף לצי מטוסי 777-200, התקבלה ביום 29 בדצמבר 2005 הלוואה על סך של כ- 14 מיליון דולר מבנק BNP PARIBAS. ההלוואה לתקופה של 12 שנים, ולהחזר בתשלומים חצי שנתיים, בריבית משתנה של ליבור בתוספת מרווח.

הבנק לעידוד התעשייה באנגליה - ECGD העמיד ערבות לפירעון ההלוואה על ידי החברה, בגינה שילמה החברה פרמיה חד פעמית ל- ECGD.

12. לעניין התקשרות לקבלת מימון לרכישת שני מטוסי 777-200 שיתקבלו בשנת 2007 – ראה באור 17.ד.1.

ד. לענין עסקאות גידור לקיבוע שיעורי ריבית - ראה באור 20.א.4.

ה. פרעון מוקדם:

כל ההלוואות הקיימות ליום 31 בדצמבר 2006, ניתנות לפרעון מוקדם על ידי החברה. כמו-כן, בהתאם להוראות בהסכמים מסויימים נקבע כי אם לדעת הבנק, על-פי קריטריונים סבירים, אירע שינוי לרעה במצב הכספי, בפעילותיה או בעסקיה של החברה או ביחסים הפיננסיים שלה, באופן המסכן או העלול לסכן, את יכולת ההחזר של המימון לתאגיד הבנקאי כי אז תאגיד בנקאי יכול לדרוש פרעון מיידי של יתרת האשראי אותה העמיד.

ו. מגבלות ואמות מידה פיננסיות (covenants) של הלוואות לזמן ארוך:

1. יחס יתרת ההלוואות לביטחונות-

כל הסכמי האשראי המתוארים בסעיפים ג.3 - ג.8 לעיל קובעים ששווי השוק של המטוסים המשועבדים יהיה גבוה ב 25% מיתרת החוב לבנק, וכי בדיקה כזו תבוצע אחת לשנה (בחלק מההסכמים - פעמיים בשנה), בהתבסס על פרסומים מקצועיים בינלאומיים מסוימים שנקבעו. כמו כן, החברה התחייבה כי אם יחס הביטחונות בפועל יהיה נמוך מהשיעור הנ"ל, החברה תעמיד בטחונות נוספים, או תקדים פרעונות של התחייבויות לתאגידים הבנקאיים, על מנת לעמוד ביחס הנדרש.

נכון לתאריך הדוחות הכספיים, החברה עומדת במגבלות ואמות המידה הפיננסיות (covenants) שנקבעו עם התאגידים הבנקאיים.

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 14 - הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים (המשך)

ו. מגבלות ואמות מידה פיננסיות (covenants) של הלוואות לזמן ארוך (המשך)-

2. הסדרים עם תאגידים בנקאיים עובר למועד ההפרטה-

א. במהלך החודשים אפריל-מאי 2003 התקבלו מכתבים מבנק הפועלים בע"מ (להלן - "הבנק"), הטוענים כי על פי הסכמי ההלוואות, לבנק נתונה הזכות לדרוש פרעון מיידי של יתרת ההלוואות במקרה של שינוי במעמדה של החברה כ-"חברה ממשלתית" לפי חוק החברות הממשלתיות.

עובר למועד ההפרטה, הבנק הסיר את התנגדותו לביצוע הנפקת המניות לציבור, ובמקביל לכך המדינה התחייבה כי החל ממועד ההנפקה והצעת המכר של מניות החברה ועד לדצמבר 2004, אחזקות המדינה ועובדי החברה לא פחתו בכל עת שהיא מ-50.00001% (בדילול מלא) מהון המניות המונפק של החברה.
במסגרת ההסכמה הנ"ל הבנק הסכים לראות בהודעות לדרישת פרעון מוקדם, כמבוטלות.

ביום 28 בספטמבר 2004 התקבל אישורו של הבנק לכך שהעברת השליטה בחברה לכנפיים (ראה באור 2.ב.1) בדרך כלשהי, לא תחשב על ידי הבנק כאירוע הפרה בגדר ההסכמים, ולא תקנה לבנק את הזכות להעמיד את האשראי נשוא ההסכמים, או כל חלק ממנו, לפרעון מידי.

ב. בחודש מאי 2003, בנק לאומי לישראל בע"מ (בל"ל) הודיע לחברה כי אם תועבר או תשתנה השליטה בחברה בדרך כלשהי, ללא הסכמה בכתב ומראש, יהיה בל"ל רשאי לדרוש את סילוקם המיידי של חובות החברה כלפיו. עובר למועד ההפרטה, בל"ל הסיר את התנגדותו לביצוע הנפקת המניות לציבור.

בשנת 2004 הנהלת החברה פנתה לבל"ל בבקשה כי יסכים לכך שהעברת השליטה בחברה לכנפיים לא תקנה לבל"ל את הזכות להעמיד את האשראי שהעמיד בל"ל לפרעון מידי. בהקשר לכך בל"ל הודיע לחברה כי אין לו התנגדות לשינוי השליטה בחברה בכך שכנפיים תגדיל את שיעור אחזקותיה בחברה באופן שתהיה בעלת שליטה בחברה.

הסכמתו של בל"ל מותנית בקיום כל התנאים המפורטים להלן:
1. בעלי השליטה בכנפיים יהיו משפחת בורוביץ. המונח "שליטה" לצורך זה - כהגדרתו בחוק הבנקאות (רישוי) 1981.
2. שינוי הבעלות כמפורט לעיל יתבצע עד ולא יאוחר מיום 5 ביוני 2007.

בכפוף לאמור לעיל הוסכם כי בל"ל לא ישתמש בזכותו להעמדה לפרעון מיידי של חובות והתחייבויות החברה בגין שינוי השליטה הנ"ל בלבד.

כמו כן, במסגרת זאת כנפיים הודיעה לבל"ל כי בשים לב למצבת האובליגו הקיים של החברה בבל"ל, ובשים לב לכך שדירקטוריון החברה עתיד לגבש מעת לעת את מדיניות חלוקת הרווחים של החברה, הרי שכל עוד לא פחתה יתרת קרן האובליגו הקיים של החברה בבל"ל מ-50 מיליון דולר, כנפיים לא תתמוך בהחלטה לחלק רווחים בשיעור העולה על 60% מיתרת הרווחים הצבורים הראויים לחלוקה של החברה כפי שיהיו מעת לעת, אלא בהיוועצות עם בל"ל לגבי שיעור שמעל 60% כאמור. (לעניין מדיניות חלוקת דיבידנד - ראה באור 19.ז).

3. גיוס אשראי נוסף בישראל-

הוראות המפקח על הבנקים בישראל כוללות מגבלות לפיהן חבות של "לווה בודד" ושל "קבוצת לווים" לתאגיד בנקאי בישראל לא תעלה על שיעור מסוים מהונו של אותו תאגיד בנקאי.
ההוראות הנ"ל יכולות להשפיע מפעם לפעם על יכולת חלק מהתאגידים הבנקאיים בישראל להעניק אשראי נוסף לחברה.

כתוצאה משינוי האחזקות בחברה, באופן בו כנפיים מחזיקה למעלה מ-25% מהון המניות המונפק של החברה, הרי שהחברה נחשבת כחלק מקבוצת כנפיים לעניין המגבלה המוטלת על מתן אשראי בנקאי לקבוצת לווים.
עקב משקל התחייבויותיה של החברה לזמן ארוך לתאגידים בנקאיים בישראל, ובהתחשב בהיקף האשראי שמעמידים תאגידים אלו לחברות קבוצת כנפיים, עלולה החברה להתקשות בגיוס סכומים משמעותיים של אשראי נוסף מתאגידים בנקאיים בישראל העשוי להידרש לצורכי הצטיידות במטוסים והשקעות אחרות.

ז. שעבודים - ראה באור 18.

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 15 - התחייבויות בשל סיום יחסי עובד-מעביד, נטו

א. ההרכב:

	מאוחד		החברה	
	ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
	2006	2005	2006	2005
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)		סכומים מתורגמים (1)	
התחייבויות לפיצויי פיטורים לעובדים	565,064	576,590	558,190	570,183
בניכוי - יעודות בקופות פיצויים	(366,528)	(369,359)	(358,555)	(361,432)
	198,536	207,231	199,635	208,751
התחייבויות בגין מענק בשל אי ניצול ימי מחלה, (ראה באור 15.ב.5) הפרשה לחופשה והטבות לפורשים	149,734	145,317	149,654	145,229
התחייבויות לתוכניות פרישה בהסכמה , נטו	160,470	211,071	160,470	211,071
בניכוי חלות שוטפת (ראה באור 15.ב.13)	(3,536)	(8,838)	(3,536)	(8,838)
	156,934	202,233	156,934	202,233
	505,204	554,781	506,223	556,213

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב.

ב. מידע נוסף

1. כללי

התחייבויות החברה והחברות המאוחדות שלה בשל סיום יחסי עובד-מעביד, הכלולות בדוחות כספיים אלה מייצגות את ההתחייבויות שאינן מכוסות על ידי הפקדות שוטפות בקופות פנסיה ופיצויים מוכרות, בקופות גמל ובחברות ביטוח. הסכומים הנצברים בקרן הפנסיה, בקופות הגמל ובחברות הביטוח, כאמור לעיל, אינם בחזקתן או בניהולן של חברות הקבוצה, ולפיכך הם וכן ההתחייבויות בגינן הופרשו סכומים אלה, אינם משתקפים בדוחות הכספיים.

כנגד חלק מההתחייבויות שאינן מכוסות, כאמור, קיימת יעודה המופקדת על שם החברה או על שם חברות מאוחדות, בקופות פיצויים מוכרות. כספי היעודות בקופות פיצויים כוללים את הרווחים שנצברו על כספי ההפקדות בהם. כספים אלה ניתנים למשיכה אך ורק לאחר שימולאו ההתחייבויות לפי חוק פיצויי פיטורים.

2. הסכמי עבודה קיבוציים

ביום 20 במאי 2004 חתמו החברה, ההסתדרות ונציגות העובדים על מספר הסכמי עבודה קיבוציים שעיקריהם הינם:

א. תוקפו של ההסכם הקיבוצי המיוחד לעובדי החברה הקבועים הוארך עד ליום 31 בדצמבר 2005.

ב. במקביל נחתם הסכם קיבוצי לעובדי דור המשך במקצועות מנהליים ומבצעיים ודיילי אוויר. הסכם זה יאפשר לחברה לקלוט לשורותיה עובדים זמניים מיומנים, ימנע אובדן ידע מקצועי, יאפשר לחברה להתייעל בתחום השכר בשנים הקרובות ויקנה לה גמישות ניהולית. תוקף הסכם זה עד ליום 31 בדצמבר 2008.

ג. תוקפו של ההסכם הקיבוצי המיוחד בדבר העסקת עובדים זמניים הוארך עד ליום 31 בדצמבר 2008.

ביום 5 בספטמבר 2006 חתמו החברה, ההסתדרות ונציגות העובדים על הסכם קיבוצי מיוחד, המאריך את תוקפו של ההסכם הקיבוצי המיוחד לעובדי החברה הקבועים ("הסכם דור א") עד ליום 31 בדצמבר 2007. ביום 5 באוקטובר 2006 אישר דירקטוריון החברה את ההסכם הנ"ל. במקביל, לאור מצבה הכלכלי של החברה, נכנסה הנהלת החברה למשא ומתן עם נציגות העובדים לצורך מציאת פתרונות משותפים ומוסכמים להתייעלות בחברה, ולשינוי בתנאיו של ההסכם הקיבוצי המיוחד הנ"ל.

להערכת הנהלת החברה, בדוחות הכספיים נכללו הפרשות נאותות לכיסוי ההתחייבויות הנובעות מהסכמי העבודה הנ"ל.

באור 15 - התחייבויות בשל סיום יחסי עובד-מעביד, נטו (המשך)

ב. מידע נוסף (המשך)

3. הסכם פנסיה

זכויותיהם הסוציאליות של חלק מעובדי החברה מוסדרות במסגרת הסכם פנסיה. הסכם הפנסיה, בין החברה לבין ההסתדרות, נציגות העובדים ו"מבטחים", שנחתם ביום 1 בספטמבר 1992, מבוסס על הסכם הפנסיה בתעשיה והותאם להרכב המיוחד של אוכלוסית עובדי החברה.

ההצטרפות לפנסיה המקיפה היתה בגדר רשות לעובדים ותיקים ובגדר חובה לעובדים חדשים שההסכם הקיבוצי חל עליהם ואשר יוכלו לצבור את תקופת ההכשרה המזכה בפנסיה (לעובדים ותיקים בגיל העולה על 55 בגבר ו- 50 באשה, ניתנה אפשרות, בתנאים מסויימים, להצטרף לפנסיה מקיפה ולקבל פנסיה גם אם לא השלימו עשר שנות חברות). עובד המצטרף לפנסיה מקיפה חייב לבטח בפנסיה חלק משכרו (עובד קרקע - 50%, אנשי צוות אויר - להלן: אצא - 25%) ואת היתרה הוא יכול להפנות לביטוח מנהלים או לקופת התגמולים לעובדי החברה.

בהסכם נקבע, כי תשלומי החברה לקרן הפנסיה ולקרן מאושרת (ביטוח מנהלים או קופת תגמולים) בגין עובד שיצטרף לפנסיה, יבואו, לכל דבר וענין, במקום חובת תשלום פיצויי פיטורים לאותו עובד, בהתאם לסעיף 14 לחוק פיצויי פיטורים, וזאת בגין אותו חלק של השכר ובגין אותה התקופה שלגביהם בוצעו התשלומים. העובדים שהצטרפו לפנסיה זכאים, בעת פרישתם מהעבודה בחברה, לקבל פיצויי פיטורים ותגמולים למן התחלת עבודתם ועד לתאריך הצטרפותם לקרן הפנסיה, ומאותו תאריך ואילך את הזכויות שהצטברו לזכותם בקרן הפנסיה.

החל מיום 1 בינואר 1995, עובדים חדשים מבוטחים בפנסיה מקיפה ב"מבטחים", על פי תקנון פנסיה לעמיתים חדשים.

בתחולה משנת 2004 הועלה גיל הפרישה. לענין השפעת השינוי בגיל הפרישה על תוכניות הפרישה המוקדמות - ראה להלן באור 15.ב.13.ה.

בשנת 2005 נערכו תיקונים בפקודת מס הכנסה (כללים לאישור וניהול קופות גמל) (תיקון) התשס"ה - 2004, המשנים את כללי ההפקדה והמשיכה של הכספים בתוכניות לביטוח פנסיוני, בין היתר בנוגע להקטנה של תקרת הסכום אותו ניתן לבטח בביטוח הוני. בחודש יוני 2005 חתמו החברה, הסתדרות העובדים הכללית החדשה - האגף לאיגוד מקצועי והנציגות המשותפת לעובדי אל על, על הסכם קיבוצי מיוחד המאפשר את התאמת ההפרשות לכללים החדשים, על פי בחירת העובדים.

4. פיצויי פיטורים

ב. כללי-

עובדים שקיבלו קביעות עד לחודש ספטמבר 1992 זכאים, בגין עבודתם עד למועד האמור, לפיצויי פיטורים, כשהם מחושבים על בסיס חודש אחד לכל שנת עבודה. לגבי תקופת העבודה שלאחר מכן זכאים העובדים הנ"ל לפיצויי פיטורים אם לא הצטרפו לתכנית הפנסיה, או לתוכנית משולבת של פנסיה, ביטוח מנהלים וחסכון בקופת גמל (בהתאם לבחירתם האישית), על פי הכללים שנקבעו בהסכם העבודה הקיבוצי. עובדים שקיבלו קביעות בחברה לאחר התאריך הנ"ל חייבים היו, אפוא, להצטרף לתכנית הפנסיה, תוך בחירה בשילוב הפנסיוני המתאים להם, ואינם זכאים לפיצויי פיטורים.

עובר למועד ההפרטה, נקבעו הסדרים עם העובדים להבטחת תשלומי פיצויים, ועם מדינת ישראל להבטחת גיוס מקורות. ראה להלן סעיף ב.

ב. הסדרים עם העובדים להבטחת תשלומי פיצויים ועם מדינת ישראל להבטחת גיוסי הון-

1. כיסוי גירעון בהתחייבות בשל סיום יחסי עובד-מעביד -

ביום 3 ביוני 2003, החברה ונציגות העובדים הסכימו על הסדר בדבר כיסוי גירעון בהתחייבויות בשל סיום יחסי עובד מעביד לעובדים זכאים בסך 516,240 אלפי ש"ח, (להלן: "הגרעון"), כאשר הסכום הנ"ל בש"ח צמוד למדד ונושא ריבית שנתית של 5.05%, החל מיום 1 ביוני 2003, בניכוי הסכומים שיועברו לקופת פיצויים חיצונית מוכרת, מעת לעת.

באור 15 - התחייבויות בשל סיום יחסי עובד-מעביד, נטו (המשך)

ב. מידע נוסף (המשך)

4. פיצויי פיטורים (המשך)

ב. הסדרים עם העובדים להבטחת תשלומי פיצויים ועם מדינת ישראל להבטחת גיוסי הון- (המשך)

1. (המשך)

החברה והמדינה התחייבו לכסות את הגירעון הנ"ל על ידי הבטחת גיוסי הון, כמפורט להלן:

א. כל סכום תמורה מיידית ועתידית בהנפקה הראשונה וכל תמורה כתוצאה מהנפקה עתידית של מניות או ניירות ערך אחרים שתתקבל עד ליום 5 ביוני 2007 (להלן: "תמורה מיידית ועתידית"), עד סכום הגרעון הנ"ל, יועבר לקופת הפיצויים מייד לאחר קבלתו, וסכום הגרעון יופחת בהתאם;

ב. אם התמורה המיידית והעתידית של החברה לא יהיה בהם כדי לכסות את יתרת הגרעון כפי שתהיה באותו מועד, תעביר המדינה את הסכומים הדרושים לכיסוי מלא של יתרת הגרעון כאמור.

עם כניסתו לתוקף של סיכום דברים זה, ובכפוף לביצועו, ויתרה נציגות העובדים, לרבות בשם כל אחד מעובדי החברה, על כל טענה נגד המדינה בגין הגרעון או מימונו. כמו-כן, החברה ונציגות העובדים התחייבו שלא להעלות נגד המדינה כל תביעה, טענה או דרישה בעניין זה. סיכום דברים זה נכנס לתוקף עם רישום מניות החברה למסחר בבורסה בתל אביב.

ביום 2 ביוני 2003, החליטה ועדת הכספים של הכנסת לאשר התחייבות בגין הסדר זה לצורך מתן רשת בטחון לקרן פיצויים של העובדים בסך 628,689 אלפי ש"ח.
ביום 3 ביוני 2003, דירקטוריון החברה אישר את סיכום הדברים הנ"ל.

להלן פרוט לסכומי ההפקדות בקופת הפיצויים של העובדים, שמקורן מתמורות של מימושי אופציות רכש ואופציות הניתנות להמרה במניות:

בשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר	הפקדות המדינה אלפי ש"ח	הפקדות החברה אלפי ש"ח	סה"כ אלפי ש"ח
2003	49,465	21,497	70,962
2004	171,876	3,093	174,969
2005	113,667	2,348	116,015
2006	3,587	1,366	4,953
	338,595	28,304	366,899
לאחר תאריך המאזן ועד בסמוך למועד אישור הדוחות הכספיים	-	800	800

יתרת ה"גרעון" כאמור, שנותרה לכיסוי ע"י המדינה ליום 31 בדצמבר 2006, מסתכמת לסך של כ-47.6 מליוני דולר (כולל ריבית והצמדה, כאמור).

ביום 11 בספטמבר 2005 קיבלה החברה מכתב מרשות החברות הממשלתיות, בו הודיעה הרשות לחברה, על דעת אגף החשב הכללי במשרד האוצר, כי מדינת ישראל לא תתנגד לפרשנות לפיה ההתחייבות האמורה של המדינה לא תיגרע בגין תמורה שתקבל החברה בגין הנפקה הכוללת רק אג"ח שאינו ניתן להמרה, וזאת בכפוף לכך שנציגות עובדי החברה, החתומה על ההסכם, תאשר כי אינה מתנגדת לפרשנות הנ"ל. עד כה טרם התקבלה הסכמת נציגות העובדים.

2. החברה ונציגות העובדים התחייבו לשתף פעולה ליישום הסכם פרישה מוסכמת בהיקף של עד 50 עובדים לשנה במשך ארבע שנים (ס"ה 200 עובדים) ובלבד שזהות הפורשים תוסכם בין החברה ונציגות העובדים. במסגרת זאת, בשנים 2003-2006 פרשו 200 עובדים. ראה פרטים נוספים בבאור 15.ב.13.

באור 15 - התחייבויות בשל סיום יחסי עובד-מעביד, נטו (המשך)

ב. מידע נוסף (המשך)

5. פדיון ימי מחלה

על פי תנאי ההסכם הקיבוצי, זכאים עובדי החברה לימי מחלה בתשלום מלא בגבול של 30 ימי מחלה לכל שנה (למעט לגבי עובדים חדשים לגביהם הצבירה מוגבלת), הניתנים לצבירה בכל שנות עבודת העובד בחברה.
העובדים הקבועים (למעט העובדים הבכירים, החל מהיום בו עברו להסכמים אישיים), בעת פרישתם מן החברה בפרישת חובה או שפרשו מעל גיל 45, בתנאים המזכים אותם בקבלת פיצויים, זכאים למענק בשל אי ניצול ימי מחלה בשעור של עד 26.6% מערכם של ימי המחלה שלא נוצלו. ההתחייבות למענק האמור נקבעה בהתאם לזכאות שנצברה לעובדים הזכאים שהגיעו לגיל 45 לתאריך הדוחות הכספיים ומוצגת בדוחות הכספיים בערכה המלא (הבלתי מהוון).

6. עובדים זמניים

על פי הסכם העבודה שנחתם בין החברה לבין העובדים הזמניים, עובדים אלו הצטרפו לתוכנית פנסיה מקיפה והחברה מפקידה עבורם הפקדות חודשיות בהתאם, באופן שוטף.
הפקדות אלו מכסות את התחיבויותיה של החברה לעובדים הזמניים בגין סיום יחסי עובד מעביד.
בגין העובדים הזמניים שהחלו בעבודתם בטרם חלה חובת ההצטרפות לפנסיה, עורכת החברה הפרשה נאותה בספריה.

לעניין הארכת תוקפו של ההסכם הקיבוצי המיוחד בדבר העסקת עובדים זמניים (הסכם קיבוצי לעובדי דור המשך) - ראה לעיל באור 15.ב.2.

בחודש נובמבר 2002 הוגשה על ידי הסתדרות העובדים החדשה (להלן: "ההסתדרות") בקשת צד לסכסוך קיבוצי בקשר לדיילי אויר וקרקע זמניים, בנושאים הבאים:
אי תשלום שכר מינימום וזכויות סוציאליות בתקופת ההכשרה, אי תשלום שכר מינימום וגמול שעות נוספות עבור ימי השתלמות, אי תשלום שכר לדיילי אויר עבור שעות קרקע, הפרת ההסכם הקיבוצי בנושא הצבה מחודשת, והפרת ההסכם הקיבוצי והחוק בנושא חופשה ומחלה.
הסעדים שנתבקשו ע"י ההסתדרות היו הצהרתיים ומתייחסים הן לזכאותם העתידית של דיילים שיעברו הכשרה והן לזכאותם של דיילים שעברו הכשרה בעבר (בכפוף להתיישנות).

ביום 15 במארס 2005 ניתן פסק דינו של בית הדין האזורי לעבודה בתל אביב. הקביעות האופרטיביות העיקריות בפסק הדין הן כי בתקופת קורס הדיילים קיימים בין הצדדים יחסי עובד מעביד, וחניך זכאי לשכר שלא יפחת משכר מינימום ולזכויות סוציאליות. באשר לדיילים אשר עברו קורס בעבר, קבע בית הדין שכל דייל רשאי להגיש תביעה אישית, במסגרתה תוכל החברה להעלות טענות לעניין התיישנות, ושיעור הזכויות והתשלומים. בנוסף קבע בית הדין שדיילי האויר הזמניים זכאים לשכר מינימום, לרבות שעות נוספות, עבור השתתפותם בימי השתלמות, וכן זכאים לימי חופשה על פי מספר שנות עבודתם, וזכאים לתשלום הפרשים בגין העבר עבור שני הרכיבים הנ"ל.

בית הדין דחה את התביעה לתשלום עבור שעות קרקע דיילי האויר הזמניים, וכמו כן דחה את התביעה בנושא הצבה מחודשת, וחישוב דמי מחלה לדיילי הקרקע.

ביום 27 ליולי 2005, נחתם הסכם קיבוצי מיוחד המהווה הסכם פשרה בין החברה, הסתדרות העובדים החדשה - האגף לאיגוד מקצועי ונציגות העובדים המשותפת לעובדי החברה, אשר נכנס לתוקף בתחילת חודש ספטמבר 2005. זאת לאחר ש-1,250 דיילים הזכאים מכוח פסק הדין להגיש תביעה ואשר עדיין מועסקים בחברה חתמו על הסכמתם לתוכנו של ההסכם. בהסכם הפשרה פורטו התשלומים והכללים שעל פיהם יסולקו באופן מלא התחייבויות החברה כלפי העובדים מתוקף פסק הדין.

7. אנשי צוות אויר

אנשי צוות אויר זכאים, על פי הסכם, לפיצויי פיטורין בגין תקופת עבודתם עד חודש דצמבר 1979, כשהם מחושבים על בסיס משכורתם האחרונה, או משכורתם בחודש דצמבר 1979 (לאחר ניכוי חלק השכר ששולמו בגינו פיצויים פיטורין בעבר - 20%) כשהיא צמודה למדד המחירים לצרכן, הגבוה מבין השניים. לגבי התקופה שלאחר דצמבר 1979 התחייבויות החברה לפיצויי פיטורים מחושבת על בסיס משכורתם האחרונה.

לענין פנית החברה בנושא גיל הפרישה לטייסים - ראה להלן באור 15.ב.13.ה.

באור 15 - התחייבויות בשל סיום יחסי עובד-מעביד, נטו (המשך)

ב. מידע נוסף (המשך)

8. נושאי משרה בכירה

נושאי משרה בכירה בחברה מועסקים על פי הסכמי עבודה אישיים. עובדים אלו זכאים לקבל, בגין תקופת עבודתם, מעבר לסכומים שנצברו לזכותם בקופות הגמל ו/או בחברות הביטוח, פיצויי פרישה נוספים בשיעור של 100%.

9. עובדים מוצבים בחו"ל

החברה מעסיקה בחו"ל, בין השאר, עובדים קבועים, תושבי ישראל, הנשלחים למלא תפקידי ניהול בחו"ל, בדרך כלל, לתקופות של 4 עד 6 שנים (להלן "מוצבים").
משכורתם של המוצבים בעת כהונתם בחו"ל (להלן "משכורת חו"ל") שונה ממשכורתם הישראלית, וזאת בהתחשב ברמת החיים והמיסוי בחו"ל, וכן בעובדה שמשכורתם חייבת במס הכנסה ובמסוי סוציאלי, הן בחו"ל והן בישראל.
בנוסף למשכורתם של המוצבים, נושאת החברה בעלויות שכר הדירה של המוצבים ושכר הלימוד של ילדי המוצבים. תשלומי השכר לרבות שכר דירה ולימוד מבוצעים ע"י החברה בכפוף לתקנות מס הכנסה בישראל. לעניין תביעת מס הכנסה ניכויים ראה באור 17.א.10.ב. להלן.
התחייבויות בגין סיום יחסי עובד-מעביד בגין עובדים אלו נקבעו על בסיס השכר המקביל של עובדים בדרגתם המועסקים בישראל.

10. עובדים מקומיים בנציגויות החברה בחו"ל

מרבית עובדי החברה בחו"ל, למעט המוצבים הישראליים, מועסקים על פי הסכמי עבודה קיבוציים בין החברה לבין האיגוד המקצועי באותה המדינה, או על פי הסכמי עבודה עם נציגות העובדים, ומיעוטם על פי הסכמים בין ארגון המעבידים (חברות התעופה הזרות) לבין איגוד הגג של עובדי חברות התעופה, או על פי הסכמים אחרים. תנאי העבודה של עובדי החברה במדינות מסוימות אינם מעוגנים בהסכם קיבוצי, אלא נקבעים ע"י החברה, בהתאם למקובל בענף התעופה או בחברות התעופה הלאומיות באותן מדינות. בחלק מהנציגויות מועסקים העובדים על פי הסכמים אישיים או באמצעות קבלן.

בחלק מהנציגויות קיימת חובת תשלום פיצויי פיטורים עפ"י הדין או ההסכם ובחלק מהנציגויות קיימת חובת ביטוח פנסיוני ממלכתי או אחר. החברה מעבירה באופן סדיר את התשלומים לביטוח פנסיוני ומפרישה בספריה את החבות לתשלום פיצויי פיטורים.

חלק מעובדיה המקומיים של החברה בארה"ב ובאנגליה נהנים מתוכניות פנסיה ("התכניות"), על פיהן משלמת החברה את עלות הפנסיה של עובדי הנציגויות, אשר הם תושבי ארה"ב ואנגליה, בהתאמה. 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 המושקעים, בעיקר, בניירות ערך סחירים, אינם בבעלותה של החברה. החברה התחייבה לכסות כל גרעון שיווצר בערכם של נכסי הקרנות ביחס להתחייבויות האקטואריות, במידה שיווצרו.

החברה ערכה הפרשה נאותה בדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2006 בגין ההפרש בין סכום ההתחייבויות האקטואריות עבור העובדים בארה"ב ובאנגליה הכלולים בתוכניות הפנסיה, לבין סכום קרנות הפנסיה.

11. עובדי בטחון

תשלומים בגין סיום יחסי עובד ומעביד לעובדים המועסקים, על ידי החברה או על ידי הגורם הממלכתי, באבטחת שרותי החברה, מבוצעים מתקציב המדינה לאבטחת תעופה. בגין מרבית עובדי הביטחון לא מתקיימים יחסי עובד - מעביד עם החברה, ובהתאם לכך, לא נכללה בדוחות כספיים אלה הפרשה לכיסוי תשלומים כנ"ל.

לעניין השתתפות החברה בהוצאות הממשלה לאבטחת שירותי החברה (כולל השתתפות בהוצאות הנ"ל) - ראה באור 21.ג.

באור 15 - התחייבויות בשל סיום יחסי עובד-מעביד, נטו (המשך)

ב. מידע נוסף (המשך)

12. עובדי החברות המאוחדות

תנאי עבודתם של עובדי החברות המאוחדות העיקריות בישראל מוסדרים בהסכמי עבודה, על פיהם מחושבת ההתחייבות בשל סיום יחסי עובד-מעביד, על בסיס משכורתם האחרונה ועל פי הסדרי פנסיה, לפי העניין.
תנאי עבודתם של עובדי החברות המאוחדות העיקריות בחו"ל מוסדרים על פי הסכמי עבודה קיבוציים באותן מדינות, וכן בהתאם להוראות החוק והנוהג באותן מדינות.

13. תוכניות פרישה בהסכמה

ב. כללי-

במסגרת תוכניות החברה להתייעלות וחיסכון, החברה מיישמת מאז שנת 2000 תוכניות פרישה המתייחסות בעיקר לעובדים ותיקים.
במסגרת זאת החברה חתמה על הסכמים עם מבטחים - מוסד לביטוח סוציאלי של העובדים בע"מ (להלן: "מבטחים"), ועם כלל שירותי פנסיה וגמל בע"מ (להלן: "כלל"), בערבות מדינת ישראל או בערבות בנקאית.

ב. עיקרי ההסכם עם העובדים הפורשים ועם מבטחים וכלל-

1. קבלת קצבה מיום הפרישה ועד גיל 65 ולחלק מהעובדים עד גיל פרישה על פי חוק (ללא הבדל מין), בגובה של עד 70% מהשכר הברוטו הבסיסי לפנסיה. תשלום הקצבה לא יעלה על 10 שנים;

2. מבטחים או כלל תשלם את הפנסיה ישירות לעובד;

3. הסדרי הפרישה גובשו במערכת הסכמים בין העובד והחברה, העובד ומבטחים או כלל, והחברה ומבטחים או כלל;
במסגרת ההסכמים הנ"ל מתחייבת מבטחים או כלל לערוב לעובד הפורש בדבר תשלום הפנסיה שלו תמורת ערבות (Back to Back) שתינתן לה;

4. ביום הפרישה התנתקו במלואם יחסי עובד-מעביד בין החברה לעובד.

ג. עיקרי ההסכם עם מדינת ישראל באישור ועדת הכספים של הכנסת-

במטרה לסייע לחברה לממש את תוכניות הפרישה הנ"ל, נחתם ביום 4 באפריל 2002 סיכום דברים, בין אגף החשב הכללי בשם מדינת ישראל, לבין החברה, להסדרת המחויבות שהמדינה קיבלה על עצמה במועד הפרטה, למימון הגרעון בעתודה לפיצויי פיטורין לגבי עובדים שהיו מועסקים ברציפות בחברה עד סוף שנת 1982. במסגרת סיכום הדברים הנ"ל הוסכם כי ללא קשר להפרטה:

1. המדינה תעמיד ערבות למבטחים - מוסד לביטוח סוציאלי של העובדים בע"מ, או למוסדות כספיים אחרים, לרבות בנקים, בקשר למימון הגרעון בעתודה לצורך תוכנית פרישת עובדים. היקף ערבות המדינה יהיה 80 מליון דולר.

2. לאחר ביצוע ההתחייבות הנ"ל למתן ערבות, לחברה לא יהיו דרישות נוספות כלשהן כלפי המדינה בקשר להתחשבנות ההיסטורית בגין עובדים שעבדו בחברה עד סוף שנת 1982.

3. במקרה של הפרטה, בעליה החדשים של החברה ידרשו להעמיד ערבויות חלופיות לערבות המדינה. עובר למועד ההפרטה ביום 2 ביוני 2003, דרישה זו בוטלה ע"י וועדת הכספים של הכנסת.

באור 15 - התחייבויות בשל סיום יחסי עובד-מעביד, נטו (המשך)

ב. מידע נוסף (המשך)

13. תוכניות פרישה בהסכמה (המשך)

ד. מידע נוסף -

הנהלת החברה החליטה בשנים 2000 ועד 2006 על תוכניות לפרישה מוקדמת של 602 עובדים, בגינם נערכו הפרשות בספרי החברה. נכון ליום 31 בדצמבר 2006 השלימו 530 עובדים את פרישתם בפועל מהחברה, במסגרת תוכניות הפרישה הנ"ל.

בדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2006, כלולה יתרת הפרשה בסכום כולל של כ- 243,884 אלפי ש"ח למימון פרישתם של כ- 437 עובדים, (וזאת לאחר ש-קבוצת עובדים אשר נכללו בתוכניות הפרישה המקוריות, הגיעו לגיל פרישה עד ליום 31 בדצמבר 2006, ואין עוד הפרשה בגינם בדוחות הכספיים).
במסגרת זאת, הפקידה החברה כספים להבטחת תשלומי הפנסיה המוקדמת לעובדים. יתרת הפקדונות ליום 31 בדצמבר 2006 הינה כ- 83,414 אלפי ש"ח.

יתרת הערבויות של מדינת ישראל לטובת מבטחים וכלל בגין תוכניות הפרישה, ליום 31 בדצמבר 2006 הינה כ- 194 מליון ש"ח.
ככל שהחברה תגבש ותחליט בעתיד על תוכניות פרישה בהסכמה נוספות, בכפוף לשיתוף פעולה עם נציגות העובדים, כאמור בבאור 15.ב.4.ב.2. החברה אינה זכאית לקבלת ערבויות נוספות ממדינת ישראל. תוכניות פרישה נוספות יבוצעו בערבות החברה.

ה. שינוי בגיל הפרישה -

בתחולה משנת 2004 ובמסגרת חוק להבראת כלכלת ישראל וחוק גיל פרישה, התשס"ד-2004, נקבע בין היתר כי:

1. הגיל בו ניתן לחייב עובד ועובדת לפרוש מעבודתם מטעמי גיל הוא 67 ("גיל פרישה חובה").
גיל פרישה חובה יחול על כל עובד ועובדת בין אם מבוטחים בביטוח מנהלים ובין אם אינם מבוטחים בביטוח כלשהו.

2. הגיל בו ניתן לחייב עובד ועובדת המבוטחים בקרן פנסיה לפרוש מעבודתם הוא 67 לעובד ו-62 לעובדת ("גיל פרישה לקרן פנסיה").
עובד ועובדת אשר יפרשו לאחר גיל 60 אך לפני גיל פרישה, יהיו זכאים בתקופה זו לפנסיה מוקדמת מוקטנת.

3. החל מיום 1 בינואר 2004, הוגדלו שיעור דמי הגמולים על חשבון העובד והמעסיק (באופן הדרגתי בשנים 2004-2006 עד לשיעור נוסף של 1.5% לעובד ו-1.5% למעסיק).

השפעת השינוי האמור על תוכניות הפרישה המוקדמת:

א. העלאת גיל הפרישה והגדלת דמי הגמולים, הגדילו את ההתחייבות של החברה בגין תוכניות פרישה בהסכמה בסכום של כ-2.5 מליון דולר (כולל בגין דמי הגמולים הנוספים שהחברה תחויב בהעברתם עד לגיל פרישה לקרן פנסיה) אשר נרשמו במסגרת ההוצאות האחרות בשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2004, ואשר בגינם נכללה הפרשה מלאה בדוחות כספיים אלה.

ב. בנוסף לכך, קיימת קבוצת עובדים וותיקים שפרשה מהחברה במסגרת תוכניות פרישה מוקדמות, עובר למועד שינוי חוק גיל פרישה (להלן: "פורשים וותיקים").

בהתאם להסכם שנחתם בין הממשלה לבין לשכת התאום של האירגונים הכלכליים ביום 5 בינואר 2005, לתיקון עסקת החבילה בין הצדדים, הוסכם כי הממשלה תממן את העלות הנוספת הכרוכה בהעלאת גיל הפרישה, לעובדים שפרשו בפרישה מוקדמת עד ליום 31 בדצמבר 2003.

ג. כמו כן, החברה פנתה למנכ"ל משרד האוצר בבקשה כי גיל פרישה לטייסים (כפי שנקבע במסגרת תקנות הטייס) ישאר ללא שינוי (65 שנה) אך הפניה לא נענתה בחיוב. מלבד זאת, השינוי בגיל הפרישה, וההגדלה בדמי התגמולים, אינם משפיעים באופן מהותי על ההוצאות השוטפות של החברה. לענין תביעה כנגד החברה בנושא זה - ראה להלן באור 17.א.8.

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 15 - התחייבויות בשל סיום יחסי עובד-מעביד, נטו (המשך)

ב. מידע נוסף (המשך)

14. תמריצי פריון

במסגרת הסכם העבודה הקיבוצי משלמת החברה לעובדי הקרקע שלה תמריצי פריון עבור התייעלות והקטנת תשומת כח אדם (הנמדדות בשעות תשלום) ליחידת תפוקה (להלן - "הפריון"), ובהתאם ל"שיטת האימפרושר" ("התייעל וזכה").
"שיטת האימפרושר" מבוססת על חלוקה שווה בין הצדדים (החברה והעובדים) של החסכון שיושג בחברה על ידי התייעלות והקטנת תשומת כוח אדם ליחידת תפוקה.

תמריצי הפריון משתלמים מידי חודש, והם מוגבלים בתקרה של 20% מהשכר. עודפי הפריון (אם ישנם) נשמרים ב"בנק" לשימוש בעתיד. על בסיס המדדים המובאים בחשבון בקביעת "שעור הפריון הכולל", ועל בסיס הערכת ההנהלה, נכללה בדוחות כספיים ליום 31 בדצמבר 2006 הפרשה בסך של 11,400 אלפי דולר, (ליום 31.12.05 : 11,400 אלפי דולר).

באור 16 - התחייבויות אחרות לזמן ארוך

א. ההרכב:

	מאוחד		החברה	
	ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
	2006	2005	2006	2005
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)		סכומים מתורגמים (1)	
הלוואה למימון רכישת מטוס מטען (ראה ב.)	8,416	18,799	8,416	18,799
חכירות הוניות	4,420	1,026	3,625	-
	12,836	19,825	12,041	18,799
בנכוי - חלויות שוטפות	(9,751)	(9,629)	(9,751)	(9,629)
	3,085	10,196	2,290	9,169

ב. למימון רכישתו של מטוס מטען, קיבלה החברה הלוואה בשנת 2004 בסך של כ- 6.3 מליון דולר, להחזר בשלושים ושישה תשלומים חודשיים. ההלוואה נושאת ריבית קבועה.

לעניין שעבודים - ראה באור 18.ב.5.

ג. בשנת החשבון התקשרה החברה בשתי התקשרויות לביצוע חכירות הוניות לרכישת ציוד מיחשוב ואחר בסכום כולל מקורי של 4.3 מיליון ש"ח ציוד זה נכלל במסגרת הרכוש הקבוע של החברה (ראה באור 9.ז.).

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

באור 17 - התחייבויות תלויות, ערבויות והתקשרויות

א. תביעות משפטיות

נכון ליום 31 בדצמבר 2006, הוגשו כנגד החברה תביעות משפטיות בסך כולל של כ-99.4 מליון דולר (כ- 420 מליון ש"ח ליום המאזן), בגינם רשמה החברה הפרשה בדוחות הכספיים בסך כולל של כ-4.4 מליון דולר (כ- 19 מליון ש"ח ליום המאזן), וזאת בהסתמך על יועציה המשפטיים של החברה.
כנגד החברה הוגשו גם תביעות משפטיות בלתי מכומתות בסכומים כספיים שהוגשו כנגד החברה. סכום ההפרשה הנ"ל בדוחות הכספים כולל גם הפרשות בגין תביעות בלתי מכומתות, על פי אומדן הנהלת החברה.

התביעות הנ"ל אינן כוללות תביעות שונות נגד החברה אשר לדעת הנהלת החברה מכוסות בפוליסות ביטוח מתאימות, ומטופלות על ידי חברות ביטוח ועל אחריותן.

סכומי התביעות וההפרשות הנ"ל, אינן כוללות את שומות מס הכנסה ניכויים וצווי מס הכנסה (ראה להלן באור 17.א.10).

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 הנ"ל שנערכו בדוחות הכספיים, למעט תביעות משפטיות מסויימות - בעיקר תביעות שאושרו כייצוגיות, אשר היועצים המשפטיים של החברה מתקשים להעריך את תוצאותיהן הכספיות, ואשר בגינן לא נערכה הפרשה בדוחות הכספיים.

להלן פרוט תמציתי לתביעות משפטיות וכספיות מהותיות:

1. בחודש אוקטובר 1998 הוגשה, לבית המשפט המחוזי בנצרת, תביעה נגד החברה וכן בקשה להכיר בה כתביעה ייצוגית, על סך 230.4 מיליוני ש"ח (כ-54.5 מליוני דולר ליום המאזן) . התביעה התייחסה לטענה בדבר גביות יתר של מחירי כרטיסי טיסה על ידי סוכני נסיעות, שנוצרו, לטענת התובעת, משימוש בשערי חליפין לא נאותים. בית המשפט אישר בשנת 2002 את הבקשה להכיר בתביעה כייצוגית לענין חוק הגנת הצרכן. החברה הגישה בקשת רשות ערעור לבית המשפט העליון. לדעת הנהלת החברה בהתבסס על חוות דעת של יועציה המשפטיים, לא ניתן בשלב זה להעריך את תוצאות הדיון נגד ההחלטה לדון בתביעה כתובענה ייצוגית, וכמו כן, את תוצאותיה של התביעה עצמה במידה וערעור החברה לא יתקבל. לא נכללה הפרשה בגין תביעה זו בדוחות הכספיים.

2. בחודש ספטמבר 1999, הוגשה לבית המשפט המחוזי בתל אביב תביעה נגד החברה ונגד רשות שדות התעופה ואופיר טורס (סוכנות נסיעות) וכן בקשה להכיר בה כתביעה ייצוגית, על סך 21.7 מליוני ש"ח (כ-5.1 מליון דולר ליום המאזן). התובעת טוענת כי סוכן הנסיעות גבה ממנה את אגרת הנוסע לפי שער הגבוה מהשער החוקי לעניין זה, שהוא השער היציג, וכי גם החברה אחראית למעשי הסוכנים בעניין זה. בית המשפט אישר בשנת 2002 את הבקשה להכיר בתביעה כייצוגית לענין הפרת חובת חקוקה על בסיס תקנה 29 לתקנות סדר הדין. החברה הגישה בקשת רשות ערעור לבית המשפט העליון.

בחודש אוקטובר 2005 ניתן פסק דין בעניין א.ש.ת, בו הוחלט על ידי בית המשפט העליון, כי תביעות ייצוגיות אפשריות רק מכוח חיקוקים ספציפיים הכוללים אפשרות זו, ולא ניתן להגיש תביעות ייצוגיות בעילות מן הדין הכללי מכוח השימוש בתקנה 29 לתקנות סדר הדין האזרחי.

בעקבות כך התבקשו הצדדים למסור את עמדתם לבית המשפט בקשר להמשך ההליכים. התובעת הודיעה כי היא מבקשת להמשיך את הדיון בעילות מכוח חוק הגנת הצרכן, אשר לא אושרו בבית המשפט המחוזי. בית המשפט טרם החליט בעניין זה. בשלב זה, לדעת החברה בהתבסס על חוות דעת של יועציה המשפטיים, לא ניתן להעריך את תוצאות הערעור, ואת תוצאות התביעה עצמה. לא נכללה כל הפרשה בגין תביעה זו בדוחות הכספיים.

3. בחודש יולי 2002 הוגשה תביעה כנגד החברה וכנגד סאן דור על סך 32 מיליון דולר, המתייחסת להיטל הביטוח והביטחון אותו גובה החברה. לטענת התובעים יש לחייב את החברה להשיב את ההיטל ששולם, ולאסור על החברה להמשיך בגבייתו, וזאת בשל כך שלטענת התובעים החברה לא משתמשת בהיטל זה להגברת מערך האבטחה. התובעים הגישו בקשה לאשר את תביעתם כתביעה ייצוגית.

בחודש אוגוסט 2005 בית המשפט המחוזי דחה את הבקשה לאשר התביעה כייצוגית, והתובעים הגישו ערעור לבית המשפט העליון. לדעת יועציה המשפטיים של החברה סיכויי הערעור אינם גבוהים, ובהתאם לכך לא ערכה החברה הפרשה בנדון.

באור 17 - התחייבויות תלויות, ערבויות והתקשרויות (המשך)

א. תביעות משפטיות (המשך)

4. בחודש יולי 2004 הוגשה תביעה כנגד החברה, סאן דור, ארקיע ושני סוכני נסיעות. התובעים ביקשו לאשר את תביעתם כייצוגית על פי חוק הגנת הצרכן.
התובעים טוענים כי רוכשי כרטיסים שאינם ניתנים להחזרה, מוטעים לחשוב שאינם זכאים להחזר מיסי נמל והיטלים שונים. התובעים מבקשים ליצג את כל רוכשי כרטיסי הטיסה אצל הנתבעות, אשר לא עשו שימוש בכרטיסי הטיסה ולא קיבלו החזר של המיסים וההיטלים, וזאת בשבע השנים שקדמו להגשת התביעה. הוגשה תגובה מטעם החברה וסאן דור. טרם נקבע מועד לדיון. הנהלת החברה סבורה בהסתמך על יועציה המשפטיים, כי אין אפשרות סבירה להעריך את תוצאות התביעה. בדוחות הכספיים לא נערכה הפרשה בגין תביעה זו.

5. כנגד החברה הוגשה תביעה על ידי נוסעים הטוענים כי במהלך טיסת אל על לניו יורק ביום 24 ביולי 2003 ארע פיצוץ באחד מצמיגי המטוס, גרם לתקלה ולהחזרתו של המטוס לבן גוריון. התובעים טוענים כי הארוע גרם להם להוצאות ולנזק בלתי ממוני (עוגמת נפש, חרדה וכדומה). התובעים מבקשים לאשר את תביעתם כתביעה ייצוגית ומבקשים לייצג את כל הנוסעים במטוס (כ- 550), ולפסוק לטובת כל אחד פיצוי בסך 4,000 ש"ח ובסה"כ 2.1 מליון ש"ח (כ- 0.5 מליון דולר ליום המאזן).

בית המשפט מחק על הסף את תביעת התובעים. הוגש ערעור ביום 23 באוקטובר 2006. לאחר תאריך המאזן הגיעו הצדדים לפשרה שבמסגרתה נמחק הערעור.

6. בחודש אוקטובר 2005 הוגשה תביעה כנגד החברה לנתבעים נוספים על ידי עובדת החברה לשעבר, בבית המשפט העליון של אונטריו קנדה, בגין טענות בנוגע להטרדה מינית ותקיפה מינית. סכום התביעה הוא כ-2.2 מיליון דולר קנדי (כ-8 מיליון ש"ח ליום המאזן). להערכת החברה, בהתבסס על יועציה המשפטיים, סיכויי התביעה אינם גבוהים.

7. כנגד החברה הוגשה תביעה על ידי עובד לשעבר של חברה בת, בגין פיטורין, אשר נגרמו לטענתו בעקבות התנכלותה של החברה. סכום התביעה כ- 6.1 מליון ש"ח (כ- 1.4 מליון דולר ליום המאזן).
להערכת החברה בהתבסס על יועציה המשפטיים, סיכויי התביעה אינם גבוהים.

8. בחודש יוני 2006 הוגשה תביעה על ידי 94 תובעים כנגד החברה וכנגד מדינת ישראל – משרד האוצר. המדובר בתובעים שהועסקו בחברה ושיצאו לפרישה מוקדמת בין השנים 2001-2003. בתביעתם עותרים התובעים לסעד הצהרתי / צו עשה לתיקון הסכמי הפרישה באופן שבכל אחד מהסכמי הפרישה יצוין כי הפורש יקבל את משכורת הפנסיה המוקדמת עד גיל הפרישה החוקי, לרבות תנאים נלווים במקום עד גיל 65; לחילופין, עותרים התובעים לסעד הצהרתי / צו עשה לביטול הסכמי הפרישה.

הסעד העיקרי הנתבע בה הוא "לתקן" את הסכם הפרישה כך שהתובעים יהיו זכאים לקבל פנסיה תקציבית על חשבון החברה עד גיל 67 ובמקביל יהיו זכאים לכך שהחברה תמשיך ותפריש בגינם את ההפרשות לקרן הפנסיה עד לאותו מועד.

התביעה אינה מכומתת והמדובר אפוא בהמשך תשלומים כאמור לתקופה נוספת של כשנתיים בגין כל תובע.

הוגש כתב הגנה בו נטען כי דין התביעה סילוק על הסף הן מן הטעם שכל התובעים פרשו מעבודתם פרישה מוקדמת וחתמו על הסכמי פרישה ובהם סעיף מיצוי תביעות והן בשל היעדר כימות התביעה.

כן, נטען כי התובעים שבחרו שלא להצטרף לקרן הפנסיה, לא שילמו במהלך השנים את חלק העובד בדמי הגמולים לקרן הפנסיה, וזאת בשונה מהעובדים שהצטרפו לקרן הפנסיה וכי בשונה מהעובדים שהצטרפו לקרן פנסיה, התובעים שבחרו שלא לעשות כן, קיבלו עם סיום עבודתם פיצויי פיטורים מלאים בגין כל תקופת עבודתם. כמו כן הועלו על ידי החברה טענות הגנה נוספות.

התביעה נמצאת בשלב ההליכים המקדמיים.

באור 17 - התחייבויות תלויות, ערבויות והתקשרויות (המשך)

א. תביעות משפטיות (המשך)

9. בחודש ינואר 2002 הוגשה תביעה כנגד החברה על ידי 72 טייסים בחברה, חלקם סיימו את עבודתם וחלקם טייסים פעילים. לטענת התובעים, בהסכם הקיבוצי נקבע כי גיל הפרישה לגבי עובד קבוע הינו 65 ושלושה חודשים וכי החברה אינה מקיימת חוזה זה. בתביעתם ביקשו התובעים מבית הדין הצהרה כי הינם זכאים להמשיך ולעבוד בחברה עד לגיל האמור.

בחודש אפריל 2005 ניתן פסק דין בבית הדין האזורי לעבודה בתל אביב הדוחה את התביעה. בעקבות כך, הגישו 58 מהתובעים ערעור. בשנת החשבון המליץ בית הדין לצדדים להביע להסדר פשרה, ובהתאם לכך ערכה החברה הפרשה נאותה בספריה.

10. **מס ההכנסה - ניכויים**

לחברה הוצאו שומות ניכויים מוסכמות עד וכולל שנת מס 2002.
לגבי נושאים שנותרו במחלוקת הוצאו לחברה שומות בגין השנים 2002-1998,ובהמשך גם צווים בסכום של כ-93 מליון ש"ח כולל ריבית והפרשי הצמדה (לא כולל קנסות).
החברה ערערה על הצווים בבית המשפט המחוזי בת"א, ולגבי הצו לשנים 2002-2001 אשר התקבל בחודש מארס 2007 בכוונת החברה להגיש ערעור לבית המשפט.

להלן עיקרי הנושאים השנויים במחלוקת:

א. חישוב זקיפת שווי הטבה לעובדים בגין כרטיסי טיסה - החברה זוקפת שווי הטבה לעובדים בגין כרטיסי טיסה המוענקים להם על פי נהלי החברה על בסיס מקום פנוי לפי שווי של 22.5 אחוז ממחירו הממוצע לציבור הרחב של כרטיס טיסה במחלקת תיירים שכיחה, ולפי שווי של 50 אחוז לכרטיסי טיסה על בסיס מקום מובטח.
תביעת מס הכנסה היא לחשב את שווי ההטבה על בסיס ערכה הכלכלי, כאשר החברה טוענת, בהתבסס על יועציה המקצועיים שההטבה הכלכלית אינה עולה על הזקיפה המבוצעת על ידה.

ב. עובדי החברה המוצבים בחו"ל - דרישה לתשלום המס בישראל בגין עובדי החברה המוצבים בחו"ל מעבר לארבע שנים ואשר עיסוקם בחו"ל זהה לעיסוקם בארץ, ולגבי העובדים בארה"ב, איסור קיזוז המסים ששילמה החברה לעיר, למדינה ולביטוח לאומי.

בדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2006 נכללה הפרשה נאותה, אשר לדעת הנהלת החברה בהתבסס על יועציה המקצועיים, מכסה את ההתחייבויות הצפויה לתשלום בגין שומות מס ניכויים וצווי המיסים הנ"ל, כולל גם בגין התקופה הנוספת עד וכולל שנת 2006.

11. לעניין תביעות שהוגשו כנגד החברה לאחר תאריך המאזן – ראה באור 25א.

ב. הליכים משפטיים בתחום הגבלים עסקיים בחו"ל

1. בחודש פברואר 2006 פתחה מחלקת ההגבלים העסקיים של משרד המשפטים בארה"ב ("מחלקת ההגבלים העסקיים") בחקירה גלויה, בשיתוף עם רשויות תחרות נוספות במדינות אחרות, בחשד לכאורה לתיאום מחירים בנוגע לתוספות מסוימות במחירי הובלה אווירית של מטען. מספר מובילי מטען אוויריים הודיעו שקיבלו צווי Grand Jury בקשר לחקירה זו. ביום 27 בספטמבר 2006 קיבלה החברה ממחלקת ההגבלים העסקיים צו שהוצא ע"י Grand Jury, הדורש מידע ומסמכים בנוגע לפרקטיקות תמחור ותוספות מחיר מסוימות בתחום הטסת המטענים, החל מתחילת שנת 1999 ועד למועד הצו. מחלקת ההגבלים העסקיים הודיעה לחברה כי החברה נבדקת כחשודה בחקירה זו. החברה משתפת פעולה עם החקירה, תוך שהיא גם מבצעת בעצמה בדיקה פנימית של פרקטיקות תמחור המטען. בשלב זה אין ביכולת החברה להעריך את תוצאות חקירת מחלקת ההגבלים העסקיים או להעריך את ההשפעה הכספית האפשרית של החקירה. יחד עם זאת יצוין כי ההשלכות עשויות לכלול הליכים מנהליים או אזרחיים ו/או כתב אישום פלילי, לרבות קנסות ו/או חבות אזרחית. כן יצויין כי עונשים על הפרת חוקי התחרות עשויים להיות חמורים, הן בהקשר לחבות פלילית והן בהקשר לחבות אזרחית. בדוחות כספיים אלו לא נכללה הפרשה בגין חקירה זו.

באור 17 - התחייבויות תלויות, ערבויות והתקשרויות (המשך)

ב. הליכים משפטיים בתחום ההגבלים עסקיים (המשך)

2. בחודש דצמבר 2006 קיבלה החברה מכתב מנציבות התחרות האירופית ("הנציבות"), שנמסר למשרדי החברה בגרמניה, ובו דרישת מידע בקשר לחקירה שמנהלת הנציבות. במכתב צוין כי דרישת המידע הינה במסגרת חקירה שמנהלת הנציבות בנוגע לפעילויות שלכאורה פוגעות בתחרות בתחום שרותי הובלה אווירית של מטענים, וכי קיים בידי הנציבות מידע בדבר מגעים נרחבים שהתקיימו בין חברות תעופה וגופים אחרים בקשר לתוספות מחיר שונות ונושאים אחרים כגון תעריפי הובלת מטענים.

3. להליכים המפורטים לעיל הקשורים לחקירות רשויות הגבלים עסקיים, עלולה להיות השפעה מהותית על החברה, עקב הקנסות אשר גופים אלה רשאים להטיל ואשר עלולים להיות גבוהים במיוחד.

במסגרת המכתב נתבקשה החברה להעביר נתונים ומסמכים בנוגע לחברה ולפעילות המטען שלה החל משנת 1995. החברה משתפת פעולה עם החקירה והעבירה תשובתה כמבוקש במכתב הנציבות, תוך שהיא גם מבצעת בעצמה בדיקה פנימית של פרקטיקות תמחור המטען. בשלב זה אין ביכולתה של החברה להעריך את תוצאות חקירת הנציבות או להעריך את ההשפעה הכספית האפשרית של החקירה על החברה. יחד עם זאת, יצוין כי ההשלכות עשויות לכלול הליך מינהלי כנגד החברה, לרבות קנס בהיקף מהותי העלול להיות מוטל על החברה בסיום ההליך. בדוחות כספיים אלו לא נכללה הפרשה בגין חקירה זו.

4. לעניין תביעה שהוגשה כנגד החברה לאחר תאריך המאזן בנושא הגבלים עסקיים - ראה באור 25.

ג. ערבויות

הרכב הערבויות שהעמידה החברה לצדדים שלישיים:

	ליום 31 בדצמבר
	2006
	אלפי ש"ח
להבטחת תכניות פרישה לעובדים	12,721
להבטחת הלוואות לעובדים	1,998
להבטחת התחייבויות של חברות בנות	9,418
לרשויות תעופה, לשלטונות המכס ולצדדים שלישיים אחרים	31,857
	55,994

ד. התקשרויות

1. התקשרות לרכישת שני מטוסים מדגם 200-777

החברה חתמה ביום 2 באוקטובר 2005 על הסכם עם חברת בואינג לרכישת שני מטוסים רחבי גוף ארוכי טווח מסוג בואינג 777-200 ER, המיועדים להתקבל לשימוש החברה בחודשים יולי ואוגוסט 2007. עלות כל מטוס, תעמוד על כ- 130 מליון דולר, בהתאם להיקף התוספות וההתקנות שיבוצעו במטוס כדי להתאימו לצרכי החברה. אמצעי המימון העצמיים צפויים לעמוד על כ- 15% ממחיר המטוס, והיתרה תמומן באמצעות הלוואות.

בחודש נובמבר 2005 התקבלה התחייבות מקדמית מהרשות לעידוד הייצוא והייבוא של ארה"ב (EXIM) אשר תאפשר קבלת מימון מתאים ממוסדות פיננסיים כנגד ערבות הרשות הנ"ל.
עד ליום 31 בדצמבר 2006 שילמה החברה לחברת בואינג, סך של כ- 82.1 מליון דולר על חשבון רכישת שני המטוסים הנ"ל מתוכם כ- 60.2 מליון דולר בשנת החשבון. לענין תשלום נוסף ואחרון לאחר תאריך המאזן על חשבון המקדמות הנדרשות למימון המטוסים - ראה באור 25.ב.1.

בחודש נובמבר 2006 אישר דירקטוריון החברה התקשרות עם שני בנקים זרים, שישמשו יחד כממנים לעסקת רכישת שני מטוסי ה- 777. במסגרת זו חתמה החברה על מסמך כוונות עם שני הבנקים הזרים לגבי עיקרי המימון. ההסכם מתבסס על ערבות EXIM וכפוף לתנאיו. הבנקים הממנים לקחו על עצמם מתיחה של המימון הנ"ל לתקופה של עד 15 שנים.

לעניין התקשרות לאחר תאריך המאזן לקבלת המימון הנ"ל - ראה באור 25.ב.2.

באור 17 - התחייבויות תלויות, ערבויות והתקשרויות (המשך)

ד. התקשרויות (המשך)

2. דמי חכירה ושכירות

ב. החברה חוכרת מטוסים בחכירה תפעולית, בדרך כלל בתמורה לדמי חכירה חודשיים ובתוספת תשלום עבור הרזרבות לתחזוקה על פי שעות טיסה בפועל. מרבית ההסכמים כוללים אופציות להארכה וקיצור של חוזי החכירה.

ב. להלן פרוט לסכומי החכירה המינימליים בגין המרכיב הקבוע, (אך ללא התשלום עבור הרזרבות תחזוקה), העומדים לתשלום בגין חכירת מטוסים:

השנה	חכירת תפעולית של מטוסים אלפי ש"ח
2007	114,354
2008	96,174
2009	91,197
2010	77,592
2011	28,477
סה"כ	407,794

ג. כמו כן לחברה הסכמי התקשרות להחכרת מטוסים, בדרך כלל כנגד תשלום דמי חכירה חודשיים וכן תשלום הרזרבות לתחזוקה.

ד. לחברה התקשרויות לשכירת מבנים ושטחים בארץ ובחו"ל, כולל בשדות תעופה שונים, ומשרדים לשימוש נציגויות החברה.

3. התקשרויות עם רשות שדות התעופה ("רש"ת")

א. לחברה זכות שימוש (הרשאה) בקרקע בשטח של 290 דונם בנמל תעופה בן גוריון, עד ליום 31 בדצמבר 2010 (עם אופציה להארכה לתקופה נוספת של 25 שנה).

עובר למועד ההפרטה, ביום 19 במאי 2003, החברה ורש"ת, באישור ועדת השרים לענייני חברה וכלכלה, הגיעו להבנה בעניין דמי הרשאה חדשים בהם החברה תחוייב כלפי רש"ת.
על פי הסכם זה, התשלום השנתי בגין השטח הנ"ל יהיה בסך של 960 אלפי דולר (כ- 4.1 מליון ש"ח ליום המאזן) בשנת 2005, והוא יעלה בשיעור של 7.4% מידי שנה, עד לסכום מקסימלי של 4 מליון דולר לשנה (כ- 17 מליון ש"ח ליום המאזן).

ב. ביום 19 באוקטובר 2004 נוסף תיקון להסכם הנ"ל, לפיו בנוסף לתשלום עבור הקרקע, החברה תשלם לרש"ת דמי שימוש שנתיים בעבור מבנים ומתקנים מסויימים, אשר הסתיימה תקופת הפחתתם. התשלום יהיה בסכום שיעלה באופן הדרגתי, החל מסכום של 900 אלפי דולר בשנת 2006 (כ- 4 מליון ש"ח), ועד לסכום של 4 מליון דולר בשנת 2025, (כ- 17 מליון ש"ח ליום המאזן).

ג. החברה מחויבת בתשלום אגרות טיסה, מיסי נמל ודמי הרשאה לרש"ת. החברה נהנית מהשיעור המוקטן המרבי של האגרות כתוצאה מהיקף פעילותה בנתב"ג.

ד. בחודש נובמבר 2004 פתחה רש"ת את טרמינל 3, במסגרת פרוייקט נתב"ג 2000. הפרוייקט כולל מסוף נוסעים חדש - טרמינל 3, רחבות חניה למטוסים ושטחי תמך לתפעול השרותים הנדרשים לפעילות במקום. רש"ת סגרה את טרמינל 1 הנוכחי וייעדה אותו לפעילות פנים ארצית.
עד למועד פתיחתו של טרמינל 3, כל מתקני החברה מוקמו בסמוך לטרמינל 1: משרדים, עמדות חניה למטוסים, הנגרים, מחסנים ובתי מלאכה שונים. לאור העברת הפעילות לטרמינל 3, נאלצה החברה להעתיק חלק מפעילותה לטרמינל 3 ולשטחים חדשים בסמוך לו.

ההסכמים בין החברה לרש"ת להסדרת השימוש בטרקלין הנוסעים בטרמינל 3 ולמתן הרשאה בשטחים נוספים, נחתמו בחודש דצמבר 2006.

באור 17 - התחייבויות תלויות, ערבויות והתקשרויות (המשך)

ד. התקשרויות (המשך)

3. התקשרויות עם רשות שדות התעופה ("רש"ת") (המשך)

ד. (המשך)

בין החברה לרש"ת נחתם הסכם עקרונות בחודש אפריל 2000 בנושא חכירת שטח של 20 דונם להקמת מרכז תחזוקה, הנגר ומבני עזר במסגרת פרויקט נתב"ג 2000. מועצת רש"ת אישרה את ההתקשרות, אך ההתקשרות כפופה לחתימת הסכם מפורט בין הצדדים, ואישור ההסכם על-ידי הדירקטוריון של החברה.

4. התקשרויות לתחזוקת מנועים ומטוסים

לחברה מספר הסכמים עם גופים שונים לתחזוקת מנועים ומטוסים. ההתקשרויות הן לפרקי זמן ארוכים (עד 20 שנה). חלק מההסכמים הם על בסיס חומרים ועבודה (Time & Materials), וחלקם על בסיס עלות לשעת טיסה. לעניין הוצאות תחזוקת המנועים והמטוסים בפועל - ראה באור 21.ב.

5. התחייבויות לביצוע עבודות להבטחת כושר טיסה

המטוסים מדגם 200-747 שבבעלות החברה הם בגיל מתקדם (Aging Aircraft). עלות אחזקתם, כדי להבטיח את כושרם האוירי, גבוהה יותר מזו של מטוסים חדשים ועשויה להשתנות באופן מהותי, מתקופה לתקופה, כתוצאה מהוראות כושר אוירי (AD'S) המחייבות שיפוצים בלתי מתוכננים או פעולות אחזקה או עריכת ביקורות מיוחדות.
לחברה התחייבויות לביצוע עבודות להבטחת כושר טיסה, כאמור, כפי שנקבעו על ידי אגף הנדסה ובקרת איכות של החברה, בהתחשב בהנחיות ובדרישות היצרנים ובתקנות רשויות תעופה בינלאומיות. העבודות האמורות מתוכננות להתבצע במסגרת תכנית רב שנתית על פי ההנחיות והדרישות האמורות.

באור 18 - שעבודים

א. להלן פירוט ההתחייבויות של החברה המובטחות בשעבודים:

	ליום 31 בדצמבר 2006
	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)
ריבית לשלם	43,898
אשראי לזמן קצר מתאגידים בנקאיים (לא כולל חלויות שוטפות)	18,113
אשראי לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים (כולל חלויות שוטפות)	2,819,604
אשראי לזמן ארוך מתאגיד אחר (כולל חלויות שוטפות)	8,416
	2,890,031
מזה:	
תאגידים בנקאיים בישראל	2,354,276
תאגידים בנקאיים מחוץ לישראל	527,339
תאגיד אחר מחוץ לישראל	8,416
	2,890,031

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

באור 18 - שעבודים (המשך)

ב. פרוט על נכסים ששועבדו להבטחת ההתחייבויות הנ"ל ליום 31 בדצמבר 2006:

1. משכון ושעבוד קבוע וספציפי בדרגה ראשונה לטובת תאגידים בנקאיים בישראל על שני מטוסי 747-400 שסימונם ELC ו- ELD, על שלושה מטוסים מדגם 777-200 שסימונם ECA, ECB ו- ECC, על כל צי המטוסים מדגם 737, על כל צי מטוסי 767, למעט מטוס אחד שסימונו EAA, ועל כל צי המטוסים מדגם 757, למעט מטוס מדגם 757-200 שסימונו EBM.

   המשכון והשעבוד כולל את כל המנועים, הזכויות הנובעות בשל החכרה או שימוש במטוסים או בשל חוזים או פוליסות ביטוח וכן על זכויות לפיצוי או שיפוי בקשר למטוסים הנ"ל.
   כמו כן, נרשם שעבוד צף מדרגה ראשונה על כל המנועים וציוד הנלווה שיהיו מורכבים על המטוסים הנ"ל מעת לעת ועל זכויות הביטוח בגינם.
   אין לרשום שעבוד נוסף על אותם נכסים או להעביר את הנכסים ללא הסכמת הבנק בכתב ומראש.

2. משכון ושעבוד קבוע וספציפי בדרגה ראשונה לטובת נאמן בטחונות (ראה באור 9.ה.) על כל הזכויות של החברה במטוס רביעי מדגם 777-200 (שסימונו ECD).

   המשכון והשעבוד כולל את כל הזכויות הנובעות מחוזים הקשורים במטוס, זכויות לפיצוי או דמי ביטוח בגין המטוס או כל חלק הקשור אליו וכן את כל הזכויות הנובעות מהסכם החכירה של המטוס.
   בנוסף לכך, ניתנה המחאה בדרך של שעבוד לטובת חברה זרה (ראה באור 9.ה.) של כל הזכויות הקיימות ו/או העתידיות הנובעות מפוליסות הביטוח בגין המטוס הרביעי.

3. שעבוד לטובת תאגיד בנקאי בישראל על שני מנועים חלופיים המשרתים את צי מטוסי 767 ו-747-400.

4. להבטחת הלוואה לזמן ארוך שנתקבלה מלאומי ליסינג בע"מ לרכישת מנוע לצי 777-200, רשמה החברה משכון בדרגה ראשונה על המנוע ללא הגבלה בסכום (לרבות הזכויות הנובעות מביטוח וכן זכות לפיצוי או לשיפוי).

5. שעבוד לטובת צד שלישי על מטוס מטען, 747-200 שסימונו AXM אשר נרכש מאותו צד שלישי. השעבוד כולל את ארבעת המנועים המותקנים על המטוס, וכן את תקבולי הביטוח של המטוס.

6. לקבלת מימון בשנת החשבון מתאגיד בנקאי בחו"ל, כאמור בבאור 2.ג.14. שיעבדה החברה בשעבוד קבוע מדרגה ראשונה לטובת אותו תאגיד בנקאי את כל זכויות החברה במטוס 747-400 שסימנו ELA, לרבות 4 מנועים וכל החלקים האחרים המותקנים במטוס (כולל כל מנוע או חלק אחר אשר יותקן במטוס מעת לעת), והמחאה על דרך שעבוד מדרגה ראשונה על כל זכויות הביטוח והפיצוי הקיימות והעתידיות בגין המטוס.

   אין לרשום שעבוד נוסף או להעביר את הנכסים הנ"ל ללא הסכמת התאגיד הבנקאי.

   המטוס הנ"ל ומנועיו שוחררו בשנת החשבון משעבוד קודם בו שועבדו לתאגיד בנקאי בישראל.

   כמו כן, התחייבה החברה לשעבד מטוס נוסף מדגם 747-400 שסימונו ELB, לכשיתקבל בשנת 2007 מימון נוסף מאותו תאגיד בנקאי בחו"ל, כאמור בבאור 2.ג.14.

7. להבטחת התחייבויות החברה בגין ניצול מסגרות אשראי הניתנות לה על ידי שני תאגידים בנקאיים בישראל (לרבות בגין העמדת ערבויות בנקאיות), שעבדה החברה, בתור משכון ושעבודים שוטפים וקבועים, בדרגה ראשונה, והמחאת זכויות על דרך של השעבוד, את הכנסותיה משלושה סוכני נסיעות מסוימים בישראל.

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 18 - שעבודים (המשך)

ב. (המשך)

8. שעבוד לטובת תאגיד בנקאי בישראל של כספים המופקדים או שיופקדו מפעם לפעם לרבות פירותיהם, בחשבונות החברה בסניף לונדון של אותו תאגיד בנקאי.

9. שעבוד לטובת הבנק לעידוד התעשיה באנגליה - ECGD, של מנוע חלופי לצי מטוסי 200-777, אשר נרכש במימון הלוואה מתאגיד בנקאי בחו"ל (כאמור בבאור 10.ג.14), לו העמיד ECGD ערבות. השעבוד כולל זכויות הנובעות מביטוח, פיצוי ושיפוי.

10. בנק Exim, אשר לטובתו ניתן בעבר שעבוד שלילי על שני מטוסים מדגם 400-747 (שסימונם ELA ו-ELB), הסכים להסיר את השעבוד השלילי הנ"ל, בכפוף לכך שמדינת ישראל תמשיך להיות ערבה כלפי בנק Exim על יתרת ההלוואה של החברה הנובעת מרכישתם של שני המטוסים הנ"ל. בעקבות כך, מדינת ישראל הודיעה על נכונותה להמשיך לערוב ליתרת ההלוואה, כאמור.

באור 19 - הון מניות

בעקבות פרסום תשקיף הנפקה בחודש מאי 2003 (ותיקון תשקיף מיום 3 ו- 4 ביוני 2003), (להלן: "התשקיף") של מניות ואופציות לציבור, ביחד עם הצעת מכר של ממשלת ישראל, ניירות הערך של החברה נרשמו למסחר בבורסה לניירות ערך בתל-אביב בע"מ בחודש יוני 2003.

א. הצעת מכר ותשקיף הנפקה

1. על פי התשקיף, החברה הנפיקה לציבור 17,000,000 מניות רגילות (מ"ר) רשומות ע"ש בנות 1 ש"ח ע.נ. כ"א, בערך נקוב כולל של 17,000,000 ש"ח ביחד עם 100,000,000 כתבי אופציה (סדרה 1) רשומים ע"ש, כשכל כתב אופציה ניתן למימוש החל מיום 12 בדצמבר 2004 ועד ליום 5 ביוני 2007 למ"ר אחת בת 1 ש"ח ע.נ. במחיר מימוש במזומן של 1.34 ש"ח לכל כתב אופציה; ביחד עם הצעת מכר על ידי מדינת ישראל של 32,000,000 מניות רגילות רשומות ע"ש בנות 1 ש"ח ע.נ. כ"א, בערך נקוב כולל של 32,000,000 ש"ח, ביחד עם 138,400,000 אופציות רכישה רשומות ע"ש (סדרה א') כשכל כתב אופציה ניתן למימוש עד ליום 5 ביוני 2004, למ"ר אחת בת 1 ש"ח ע.נ. במחיר מימוש במזומן של 1.30 ש"ח לכל כתב אופציה וביחד עם 157,600,000 אופציות רכישה רשומות ע"ש (סדרה ב'), כשכל כתב אופציה ניתן למימוש החל מיום 12 בדצמבר 2004 ועד ליום 5 ביוני 2007 למ"ר אחת בת 1 ש"ח ע.נ. במחיר מימוש במזומן של 1.32 ש"ח לכל כתב אופציה.
כתבי אופציה אשר לא ימומשו עד למועד שנקבע יפקעו. תוספת המימוש במזומן לכתבי האופציה צמודה למדד המחירים לצרכן של חודש אפריל 2003.

2. על-פי התשקיף, מדינת ישראל נתנה הצעה לעובדים זכאים לרכישה של עד 34,685,642 מניות רגילות בנות 1 ש"ח ע.נ. בדרך של הצעת מכר על ידי המדינה. ההצעה לעובדים היתה בהנחה של 30% ממחיר המניה הנקוב בחלופה א' של מכרז ההנפקה (0.91 ש"ח לכל מניה). המניות הוצעו בנאמנות והן היו חסומות עד ליום 31 בדצמבר 2004. העובדים ישאו בכל מס אשר ינבע ממימוש ההצעה.

ההצעה לעובדים כללה הצעת מכר של 32,222 מניות לבעלי עניין לשעבר שהיו מועסקים בחברה באותו מועד, בהנחה ובאותם תנאים שניתנו לשאר עובדי החברה שהם בגדר עובדים זכאים כמשמעותם בהצעה לעובדים.
בעקבות הענות חלק מהעובדים הזכאים לרכישת 2,158,426 מניות רגילות בנות 1 ש"ח ע.נ., ממשלת ישראל הקצתה להם את מספר המניות הנ"ל תמורת כ-445 אלפי דולר.

עובדי החברה המקומיים המועסקים בחו"ל קיבלו מממשלת ישראל בחודש דצמבר 2005 מענק בשווי של 30% משווי המניות להן היה זכאי עובד מקומי לו היה מועסק בישראל.

באור 19 - הון מניות

א. הצעת מכר ותשקיף הנפקה (המשך)

3. ביום 3 ביוני 2003 המדינה אישרה כתב התחייבות כלפי נציגות העובדים אשר לפיו: הצעה לעובדים זכאים אשר לא תענה במלואה, תאפשר לתאגיד שיוקם מטעם עובדי החברה לרכוש את המניות בהצעה עד 34,685,642 מניות רגילות בנות 1 ש"ח ע.נ. כ"א (להלן - "מניות נותרות") בתום שנה וחצי ממועד פרסום התשקיף, לפי מחיר מימוש של 30% משער הסגירה, הממוצע של מניות החברה בבורסה ב-90 ימי המסחר אשר קדמו למועד המימוש, או מסך של 1.3 ש"ח למניה הנמוך מבין השניים.

כמו כן, המדינה אישרה כתב התחייבות כלפי נציגות העובדים אשר לפיו יתאפשר לתאגיד שיוקם מטעם העובדים בחברה, לרכוש בתום תקופה של ארבע שנים המסתיימת ביום 5 ביוני 2007 מניות נוספות שנותרו בידי המדינה כתוצאה מאי ניצול הזכות למימוש אופציות רכישה מסדרה ב', אך לא יותר מ-18,936,027 מניות החברה (להלן - "מניות נוספות"), וזאת לפי מחיר מימוש של 60% משער הסגירה הממוצע של מניות החברה בבורסה ב-90 ימי המסחר אשר קדמו למועד המימוש, או מסך 1.3 ש"ח למניה, הנמוך מבין השניים.

רוכשי מניות הנותרות והנוספות התחייבו כי בתקופה של 24 חודשים ממועד ההשלמה, לא תעשה כל עסקה או פעולה במניות הנותרות ובמניות הנוספות.
מבנה הבעלות והשליטה ותוכנם של מסמכי היסוד של תאגיד העובדים, כפוף לאישור רשות החברות הממשלתיות.

רשות ניירות ערך הודיעה לחברה ולמדינה כי לשם ביצוע המכירות העתידיות המדינה עשויה להידרש לפרסם תשקיף או מתאר, הכל בכפוף להוראות חוק ניירות ערך והוראות כל דין כפי שיהיו באותה עת, וכי תאגיד העובדים (אם יוקם) עשוי להידרש לפרסם תשקיף, הכל בכפוף להוראות חוק ניירות ערך והוראות כל דין כפי שיהיו באותה עת.

4. ביום 23 בפברואר 2005 הוקם על ידי העובדים תאגיד בשם "אחזקות בנאמנות של עובדי אל על בע"מ", אשר רכש מידי ממשלת ישראל את המניות הנותרות כאמור בסעיף 3 לעיל, דהינו 32,527,216 מניות רגילות, בהתאם לכתב ההתחייבות שנתנה המדינה לנציגות העובדים. בכך הפך תאגיד העובדים לבעל ענין בחברה. נכון ליום 31 בדצמבר 2006 מחזיק תאגיד העובדים ב- 8.12% מהון המניות המונפק והנפרע של החברה.

ב. הון המניות של החברה ליום 31 בדצמבר 2006-

	רשום		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 ליום 1 בינואר 2006	1	495,720,547	1	399,785,087
מימוש כתבי אופציה (סדרה 1) (ראה ג' להלן)	-	-	-	1,003,247
הגדלת ההון הרשום של החברה (ראה ד' להלן)	-	54,279,453	-	-
יתרה ליום 31 בדצמבר 2006	1	550,000,000	1	400,788,334

ג. בשנת 2006, הומרו ע"י הציבור 1,003,247 אופציות (סדרה 1) למספר זהה של מניות רגילות בנות 1 ש"ח ע.נ. כ"א, אותן הנפיקה החברה. התמורה שקבלה החברה בגין המרות אלה הסתכמה לסך של כ- 1,360 אלפי ש"ח, אשר הופקדו בקופת הפיצויים של העובדים הזכאים.

ד. ביום 23 במרס 2006 אישרה האסיפה הכללית של החברה את הגדלת הון המניות הרשום של החברה ב- 54,279,453 ש"ח, כך שלאחר הגדלה זו, הון המניות הרשום של החברה הוא 550,000,001 ש"ח, המחולק ל-1 מניית מדינה מיוחדת בת 1 ש"ח ע.נ. ו-550,000,000 מניות רגילות רשומות על שם, בנות 1 ש"ח ע.נ. כל אחת.

באור 19 - הון מניות (המשך)

ה. כתבי אופציה ואופציות רכישה-

להלן פרוט התנועה בכתבי האופציה ובאופציות הרכישה:

	כתבי אופציה (סדרה 1)	אופציות רכישה (סדרה א')	אופציות רכישה (סדרה ב')
	אלפי יחידות	אלפי יחידות	אלפי יחידות
הנפקה ביוני 2003	100,000	138,400	157,600
מימוש בשנת 2003	-	(6,134)	-
יתרה ליום 31 בדצמבר 2003	100,000	132,266	157,600
מימוש בשנת 2004	(2,416)	(132,266)	(74,256)
יתרה ליום 31 בדצמבר 2004	97,584	-	83,344
מימוש בשנת 2005	(1,649)	-	(2,673)
יתרה ליום 31 בדצמבר 2005	95,935	-	80,671
מימוש בשנת 2006	(1,003)	-	(2,249)
יתרה ליום 31 בדצמבר 2006	94,932	-	78,422

התמורה בגין מימוש אופציות הרכישה (סדרות א' ו-ב') התקבלה בידי ממשלת ישראל.

ו. הזכויות הנלוות למניית המדינה המיוחדת-

ביום 18 במאי 2003, החברה הקצתה מנייה מיוחדת לממשלת ישראל שאינה 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 שישתלטו על החברה;
- שמירה על סידורי הביטחון ואבטחה בחברה כפי שיקבעו על ידי גורמים ממלכתיים מטעם המדינה.

בנוסף, ועדת הכספים של הכנסת אישרה ביום 12 באוקטובר 2004, הוצאת צו מכוח חוק החברות הממשלתיות, לפיו החברה מחוייבת להעסיק בכל עת אנשי צוות ישראליים, ובישראל - אנשי צוות קרקע ישראליים, במספר שלא יפחת מהנדרש להפעלה רציפה ובו זמנית בשעת חרום, של כל צי המטוסים המהווים את קיבולת ההטסה המינימלית שהחברה מחוייבת להחזיק בהתאם להוראות מניית המדינה המיוחדת. נכון למועד החתימה על הדוחות הכספיים, אין הוראות הצו מחייבות את החברה לשינוי כלשהו באופן תפעול או לשינוי כלשהו בהרכב העובדים בה.

ז. מדיניות חלוקת דיבידנד-

בחודש דצמבר 2005 החליט דירקטוריון החברה על אימוץ מדיניות חלוקת דיבידנד, אשר במסגרתה תשאף החברה לחלק לבעלי מניותיה, החל משנת 2006 ואילך, דיבידנד בשיעור של בין 20% ל- 40% מהרווח השנתי הנקי (לאחר מס) בשנה שחלפה, אשר נבע מפעילותה הרגילה של החברה, למעט רווחים חד פעמיים שאינם מפעילות שוטפת ורווחי הון.

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.

באור 19 - הון מניות (המשך)

ח. תוכנית אופציות לעובדים בכירים

1. ביום 26 בפברואר 2006 החליט דירקטוריון החברה על אימוץ תוכנית אופציות לעובדים ונושאי משרה של החברה (להלן: "תוכנית אופציות 2006"). באותו מועד אישר דירקטוריון החברה כי כמות האופציות אשר תשמש כמאגר להקצאה תחת התוכנית תעמוד על 17,092,129 אופציות הניתנות למימוש לעד 17,092,129 מניות רגילות בנות 1 ש"ח ע"נ כ"א של החברה, בכפוף להתאמות. הדירקטוריון רשאי להוסיף על כמות אופציות זו, מעת לעת. באותו מועד, אישר דירקטוריון החברה הקצאה של 17,092,129 אופציות לכ-50 ניצעים, מתוכם כ-10 נושאי משרה בכירה בחברה, וכ-40 מנהלים אחרים בחברה. הקצאת האופציות לנושאי המשרה בחברה אושרה גם על ידי ועדת הביקורת של החברה ביום 26 בפברואר 2006. הקצאת האופציות היתה כפופה לאישור האסיפה הכללית של החברה להגדלת ההון הרשום של החברה. אישור זה התקבל ביום 23 במרס 2006, ובאותו מועד בוצעה ההקצאה האמורה.

האופציות כאמור לא יירשמו למסחר בבורסה, אולם המניות שינבעו עקב מימוש האופציות תירשמנה למסחר בבורסה.

האופציות הוקצו במסגרת מסלול רווחי הון עם נאמן בהתאם לסעיף 102 לפקודת מס הכנסה.

האופציות יבשילו ותהיינה ניתנות למימוש בחלקים שווים לאורך תקופה של 4 שנים החל מיום 1 בינואר 2007 (בכל שנה יבשילו רבע מהאופציות), ובתנאי שהניצע יהיה מועסק על ידי החברה, או יספק שירותים לחברה במועד ההבשלה. כל האופציות שהוענקו אך לא מומשו, יפקעו ויבוטלו בתום 3 שנים מהמועד בו בשלה כל אופציה.

מחיר המימוש התיאורטי של אופציה אחת למניה אחת, הינו 297.33 אגורות. מחיר המימוש הינו מחיר תיאורטי שאינו משולם על ידי העובד. במקרה של מימוש אופציה יהיה זכאי העובד למניות במספר השווה להפרש בין מחיר מניית המימוש (שער הסגירה בבורסה לניירות ערך בתל-אביב של מניה רגילה של החברה בסוף יום המסחר בו נמסרה לחברה הודעת המימוש) לבין מחיר המימוש התיאורטי, כפול מספר האופציות שברשותו.

מחיר המימוש התיאורטי כפוף להתאמות מקובלות במקרה של חלוקת דיבידנד ושינויים בהרכב הון החברה.

בהתאם להוראות תקן חשבונאות מספר 24 (תשלום מבוסס מניות) של המוסד הישראלי לתקינה בחשבונאות, החברה רושמת הוצאות בגין הענקת האופציות בהתאם לשוויין הכלכלי. החישוב נעשה ביום ההענקה, לכל מנה בנפרד, על פי מודל Black&Scholes. ההוצאה נרשמת על פני תקופת ההפשרה של המנה, כאשר גובה ההוצאה הינו פונקציה של כמות האופציות המוענקות ושוויה הכלכלי של כל אופציה.

חישוב שווי האופציה נערך על פי תנאי התוכנית ובכפוף להנחות הבאות:

- מחיר המניה לצורכי החישוב הינו שער מנית החברה בבורסה בסוף המסחר ביום 23 במרס 2006 (3.837 ש"ח).
- מחיר המימוש הינו 85% ממחיר המניה ביום 26 בפברואר 2006 – 2.973 ש"ח.
- אורך החיים הצפוי למימוש של כל מנה חושב לפי הממוצע שבין תקופת הבשלת כל מנה לבין מועד הפקיעה.
- סטיית התקן חושבה לפי תשואה יומית של מחיר המניה בבורסה בתקופה השווה לאורך החיים הצפוי למימוש של כל מנה (כמפורט לעיל). עבור מנות שאורך החיים למימוש הצפוי להן ארוך מהתקופה בה מניית החברה נסחרת בבורסה, נלקחה סטיית התקן המקסימאלית מיום הנפקת החברה למסחר (בנטרול יום המסחר הראשון).
- ריבית להיוון - שיעור התשואה לפדיון של אג"ח לא צמוד ("שחר") המתאים לאורך החיים הצפוי של כל מנה.

בעקבות פרישת מספר עובדים במהלך תקופת החשבון, ופקיעת חלק מהאופציות שהוענקו לו, נותרו במסגרת התוכנית 14,736,700 אופציות.
על בסיס ההנחות כמפורט לעיל, ההוצאות בהן תישא החברה בגין התוכנית לאחר פקיעת חלק מהאופציות הנ"ל הן בסה"כ 25,774 אלפי ש"ח (כ-6.1 מליון דולר ליום המאזן), המשקף שווי אופציה ממוצע לפי מודל בלאק ושולס של 1.75 ש"ח.

בשנת 2006 רשמה החברה הוצאות שכר בגין התוכנית בסך של 11,357 אלפי ש"ח, אשר נרשמו כנגד קרן הון.

באור 19 - הון מניות (המשך)

ח. תוכנית אופציות לעובדים בכירים (המשך)

2. ביום 23 במאי 2006 החליט דירקטוריון החברה על הגדלת כמות האופציות המצויה במאגר האופציות להקצאה בהתאם לתכנית האופציות לתגמול מנהלים ועובדים אחרים של החברה, בעוד 3,000,000 אופציות. אופציות אלה לא יהיו סחירות, והן ניתנות למימוש לעד 3,000,000 מניות רגילות של החברה בנות 1 ש"ח ע.נ. כל אחת.

הדירקטוריון מינה את ועדת משאבי אנוש ומינויים כמנהל תוכנית האופציות, והסמיך את הועדה להקצות את האופציות הנ"ל למנהלים בחברה, בהתאם לאמות מידה שקבע הדירקטוריון.

מחיר המימוש התיאורטי של כל אופציה, יעמוד על 85% משער הסגירה הממוצע בבורסה לניירות ערך בתל אביב של מניה רגילה של החברה ב-30 ימי המסחר שקדמו להחלטת מנהל התוכנית על ההקצאה לכל ניצע, זאת למעט ניצע אשר כיהן בתפקיד סמנכ"ל או ראש אגף בחברה ביום 23 במרס 2006, ואשר לא קיבל אופציות ע"פ החלטת ההקצאה בחודש מרס 2006, לגביו נקבע כי מחיר המימוש התיאורטי יהיה 297.33 אגורות.

לאחר שוועדת משאבי אנוש ומינויים החליטה ביום 27 בדצמבר 2006 על הקצאת אופציות, בוצעה ביום 31 בדצמבר 2006 הקצאה ל-9 עובדים בכירים של 3,072,536 אופציות, מתוכם 72,536 אופציות נובעים מכמות כתבי אופציה אשר הוקצו מלכתחילה על ידי החברה, כאמור בבאור 19.ח.1. לעיל ואשר פקעו וחזרו למאגר האופציות להקצאה, ב התאם לתנאי האופציות של החברה.

האופציות כאמור לא יירשמו למסר בבורסה, אולם המניות שינבעו עקב מימוש האופציות תירשמנה למסחר בבורסה.

האופציות הוקצו במסגרת מסלול רווחי הון עם נאמן בהתאם לסעיף 102 לפקודת מס הכנסה .

האופציות יחולקו לארבע מנות שוות שיופשרו על פני 3.5 שנים באופן הבא: רבע יופשר ביום 30 ביוני בכל אחת מהשנים 2007 עד 2010.

מחיר המימוש התיאורטי של אופציה אחת למניה אחת, הינו 188.94 אגורות. מחיר המימוש הינו מחיר תיאורטי שאינו משולם על ידי העובד. במקרה של מימוש אופציה יהיה זכאי העובד למנניות במספר השווה להפרש בין מחיר מניית המימוש (שער הסגירה בבורסה לניירות ערך בתל-אביב של מניה רגילה של החברה בסוף יום המסחר בו נמסרה לחברה הודעת המימוש) לבין מחיר המימוש התיאורטי, כפול מספר האופציות שברשותו.

מחיר המימוש התיאורטי כפוף להתאמות מקובלות במקרה של חלוקת דיבידנד ושינויים בהרכב הון החברה.

בהתאם להוראות תקן חשבונאות מספר 24 (תשלום מבוסס מניות) של המוסד הישראלי לתקינה בחשבונאות, החברה תרשום הוצאות בגין הענקת האופציות בהתסא לשוויין הכלכלי. החישוב נעשה ביום ההענקה, לכל מנה בנפרד, על פי מודל Black & Scholes . ההוצאה תרשם על פני תקופת ההפרשרה של המנה, כאשר גובה ההוצאה הינו פונקציה של כמות האופציות המוענקות ושוויה הכלכלי של כל אופציה.

חישוב שווי האופציה נערך על פי תנאי התוכנית ובכפוף להנחות הבאות:

- מחיר המניה לצורכי החישוב הינו שער מנית החברה בבורסה בסוף המסחר ביום 31 בדצמבר 2006 (2.08 ש"ח).
- מחיר המימוש הינו 85% ממייר המניה הממוצע במשך 30 ימי המסחר שנרשמו להחלטת הדירקטוריון מיו ם27 בדצמבר 2006, והינו 1.89 ש"ח.
- אורך החיים הצפוי למימוש ששל כל מנה חושב לפי הממוצע שבין תקופת הבשלת כל מנה לבין מועד הפקיעה.
- סטיית התקן חושב הלפי תשואה יומית של מחיר המניה בבורסה בתקופה השווה לאורך החיים הצפוי למימוש של כל מנה (כמפורט לעיל). עבור מנות שאורך החיים למימוש הצפוי להן ארוך מהתקופה בה מניית החברה נסחרת בבורסה, נלקחה סטיית התקן המקסימאלית מיום הנפקת החברה למסחר (בנטרול יו סהמסחר הראשון).
- ריבית להיוון - שיעור התשואה לפדיון של אג"ח לא צמוד ("שחר") המתאים לאורך החיים הצפוי של כל מנה.

על בסיס ההנחות כמפורט לעיל, ההוצאות בהן תישא החברה בגין תוכנית זו, הן בסך 2,318 אלפי ש"ח (549 אלפי דולר ליום המאזן), המשקף שווי אופציה ממוצע לפי מודל בלאק ושולס של 0.75 ש"ח.

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 20 - מכשירים פיננסיים

א. מטרות ומדיניות ניהול סיכונים

פעילויות החברה חושפות אותה לסיכונים הקשורים למכשירים פיננסיים שונים, בעיקר: סיכוני שוק (לרבות סיכון מטבע, וסיכון מחיר בגין הדלק הסילוני), סיכון אשראי, סיכון נזילות וסיכון תזרים מזומנים בגין שיעור ריבית. תוכנית ניהול הסיכונים הכוללת של החברה מתמקדת בפעולות לצמצום למינימום השפעות שליליות אפשריות על הביצועים הפיננסיים של החברה. החברה משתמשת במכשירים פיננסיים נגזרים לגדר חשיפות מסוימות לסיכונים.

בחברה קיימת ועדה לניהול סיכוני שוק בראשות יו"ר ועדת הכספים תקציב ומאזן, אשר באחריותה לקבוע את מדיניות הכיסוי לחשיפות הקיימות. באחריות סמנכ"ל כספים לבצע את המדיניות ולדווח לוועדה לניהול סיכוני שוק.

להלן מידע בדבר סיכונים הקשורים למכשירים הפיננסיים אליהם חשופה החברה:

1. סיכוני שוק:

סיכון מחיר

הועדה לניהול סיכוני שוק קובעת את היקף גידור הצריכה העתידית של דלק סילוני (להלן: דס"ל). משמעות הגידור הפיננסי של מחירי דס"ל הוא הבטחת טווח מחיר הרכישה של הדס"ל. במקרה של ירידה במחירי הדס"ל המובטח מעבר לטווח אזי החברה משלמת את ההפרש. במקרה של עלייה במחירי הדס"ל החברה מקבלת את ההפרש מהחברה המבטחת (בעיקר - בנקים בחו"ל).

היעוד של גידור מחירי הדס"ל הוא להגן על חשיפה של החברה לשינויים במחירי הדס"ל בעולם.

בהתאם לכך מדיניות הגידור הינה: גידור כמויות דס"ל עד 24 חודש קדימה כך שלכל רבעון באותה תקופה יקבע שיעור מינימלי לגידור מכלל הצריכה הצפויה ושיעור מקסימלי לגידור מכלל הצריכה הצפויה באופן מדורג ויורד. בהתאם לכך שיעור הגידור המקסימלי לתחילת שנת 2007 הינו 80% ושיעור הגידור המינימלי לסוף שנת 2008 הינו 20%.

לחברה קיימת חשיפה בגין שינוי בשווי ההוגן של מכשירים פיננסיים אלה כתוצאה משינוי במחירי השוק שלהם.

סיכון מטבע

עיקר הכנסותיה והוצאותיה של החברה הן במטבע חוץ (בעיקר בדולר), למעט מספר הוצאות שקליות, בעיקר מרבית הוצאות השכר המשולמות בארץ אשר הן בשקלים. בהתאם לכך, שינוי בשער הדולר ביחס לשקל משפיע על ההוצאות השקליות של החברה. כמו כן, במקרה של פיחות האירו ביחס לדולר, עודף תקבולים על תשלומים באירו מקטין את הכנסות החברה.

לחברה גם חשיפה מאזנית לפיחות בשער החליפין של הדולר מול השקל, וזאת בגין עודף התחייבויות פיננסיות על נכסים פיננסיים הנקובים במטבע שונה מהדולר (בעיקר ש"ח).

החברה בוחנת מעת לעת את הצורך בהשקעה במכשירים כספיים נגזרים (Derivatives) להקטנת החשיפה מסיכוני מטבע. בעת שהחברה מחזיקה במכשיר פיננסי נגזר, החברה חשופה לשינוי בשווי ההוגן של מכשירים פיננסיים אלה כתוצאה משינוי במחירי השוק שלהם.

סיכון שווי הוגן בגין שיעור ריבית

לחברות הקבוצה השקעות במכשירים פיננסים הנושאים ריבית קבועה, ולכן קיימת חשיפה בגין שינוי בשווי ההוגן של מכשירים פיננסיים אלה כתוצאה משינוי בשיעור הריבית.

הואיל וכמעט כל הלוואותיה של החברה הינן בריבית משתנה, החברה כמעט איננה חשופה לשינוי בשווי ההוגן של התחייבויות פיננסיות, בגין שינוי בשיעור הריבית בשוק.
מדיניות החברה בנושא ריבית הינה - כמחצית מתיק האשראי של החברה יהיה בריבית משתנה וכמחציתו מוגן באמצעות מכשירים פיננסים להמרת ריבית משתנה לריבית קבועה לטווח של 5 שנים. לצורך כך בצעה החברה מספר עסקאות פיננסיות.
לחברה קיימת חשיפה בגין שינוי בשווי ההוגן של מכשירים פיננסיים אלה כתוצאה משינוי בשיעור הריבית.

באור 20 - מכשירים פיננסיים (המשך)

א. מטרות ומדיניות ניהול סיכונים (המשך)

2. סיכון אשראי

א. לחברה ולחברות המאוחדות שלה מזומנים, שווי מזומנים והשקעות לזמן ארוך ולזמן קצר המופקדים בעיקרם במוסדות פיננסיים גדולים בעלי דרוג אשראי גבוה. החברה והחברות המאוחדות שלה אינן צופות הפסדים הנובעים מסיכון אשראי.

ב. רוב ההכנסות של החברה והחברות המאוחדות שלה נובעות ממספר רב של לקוחות, (בעיקר סוכני נסיעות ומטען) המאופיינים בפיזור רב בארצות השונות. החשיפה לסיכון אשראי בקשר ללקוחות הינה מוגבלת בגלל מספרם הרב יחסית ופיזורם, כאמור לעיל. בארץ קיים ביטוח של אשראי (מוגבל בסכום) לסוכני הנסיעות וסוכני המטען בישראל. בחו"ל קיימים בטחונות לסיכוני סוכנים ככל שזה מקובל באותה מדינה. החברה בוחנת באופן שוטף את עמידת הלקוחות בהתחייבויותיהם וכוללת בדוחותיה הכספיים במידת הצורך הפרשות נאותות בגין חובות מסופקים.

3. סיכון נזילות

אין לחברה קושי בהשגת מימון כדי לעמוד במחויבויות, המתייחסות להתחייבויות הפיננסיות ולהלוואות לזמן ארוך. כמו כן, אין לחברה סיכון נזילות שעלול להתהוות כתוצאה מחוסר יכולתה למכור במהירות השקעות בנכסים פיננסיים בתמורה קרובה לשווים ההוגן.

4. סיכון תזרים מזומנים בגין שיעור ריבית

מרבית הלוואות החברה לזמן ארוך הינן בריבית משתנה. הלוואות הנושאות שיעורי ריבית משתנים חושפות את החברה לסיכון תזרימי מזומנים בגין שינוי שיעורי ריבית. לצורך הגנה ולהקטנת החשיפה של החברה לשינויים עתידיים בשיעור הריבית, החברה התקשרה במספר הסכמים עם תאגידים בנקאיים בישראל בעסקאות גידור (Hedging) להחלפת מרכיב הריבית המשתנה של ה-Libor על הלוואות החברה, במרכיב ריבית קבוע, וזאת במקביל ללוחות הסילוקין של ההלוואות הנ"ל.

בהסכם אחד אשר נעשה עם שני תאגידים בנקאיים בישראל, הקיבוע של ה- Libor נעשה לתקופה של חמש שנים, החל מינואר 2004 לשיעורי ריבית מדורגים, וזאת לגבי קרן התחלתית בסך כ- 270 מליון דולר ההולכת ופוחתת בהתאם ללוח הסילוקין של ההלוואה. הסכם זה הוארך בשנה נוספת עד ליום 27 בינואר 2010.

בהסכם שני אשר נעשה עם תאגיד בנקאי בישראל הקיבוע של ה- Libor נעשה לתקופה של חמש שנים, החל מספטמבר 2004 לשיעורי ריבית מדורגים, וזאת לגבי קרן התחלתית בסך כ- 87 מליון דולר ההולכת ופוחתת בהתאם ללוח הסילוקין של ההלוואה. עסקה זו בוצעה בפרמיה.

המכשירים הפיננסיים הנ"ל אינם מוכרים חשבונאית כעסקאות הגנה. השווי ההוגן של מכשירים אלו ליום 31 בדצמבר 2006 הינו 12,269 אלפי ש"ח (ליום 31 בדצמבר 2005 : 12,092 אלפי ש"ח) (ראה באור 2.יז.).

בשני הסכמים נוספים המוכרים חשבונאית כעסקאות הגנה, אשר נעשו עם תאגידים בנקאיים בישראל, מרכיב הריבית המשתנה של ה- Libor הוחלף כך שנקבעה ריבית מקסימלית קבועה, המהווה הגנה מפני עליית שיעור הריבית המשתנה מעבר לשיעור זה, ומאידך נקבעה ריבית מינימלית, כך שאם שיעור הריבית המשתנה ירד מתחת לרמה המינימלית, החברה מוותרת על רווח זה. עסקאות אלו בוצעו כדלהלן : האחת על יתרת קרן התחלתית של כ- 244 מליון דולר, ההולכת ופוחתת בהתאמה ללוח הסילוקין של ההלוואה, וזאת לתקופה של שנתיים החל מיום 27 בינואר 2006 ; והשניה, בהתאם למדיניות של גידור לחמש שנים קדימה, על יתרת אותה הלוואה, שיתרתה תעמוד על קרן התחלתית של כ- 183 מליון דולר, ההולכת ופוחתת בהתאמה ללוח הסילוקין של ההלוואה, וזאת לתקופה של שנתיים החל מיום 27 בינואר 2010.
בשני הסכמים נוספים המוכרים חשבונאית כעסקאות הגנה, אשר נעשו עם תאגיד בנקאי בישראל, הוחלף מרכיב הריבית המשתנה של הליבור במרכיב קבוע. עסקאות אלו בוצעו כדלהלן : האחת על יתרת קרן התחלתית של כ- 138 מליון דולר, ההולכת ופוחתת בהתאמה ללוח הסילוקין של ההלוואה, וזאת לתקופה של חמש שנים ושלושה חודשים החל מיום 18 ביולי 2005 ; והשניה על יתרת קרן התחלתית של כ- 40 מליון דולר, ההולכת ופוחתת בהתאמה ללוח הסילוקין של ההלוואה, וזאת לתקופה של חמש וחצי שנים החל מיום 17 באוקטובר 2005.

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 20 - מכשירים פיננסיים (המשך)

א. מטרות ומדיניות ניהול סיכונים (המשך)

5.

הטבלה שלהלן מציגה את הערכים בספרים של קבוצות מכשירים פיננסיים, אשר חשופים לסיכון שווי הוגן ו/ או סיכון תזרים מזומנים בגין שיעור ריבית, בהתאם למועדי הפירעון החוזיים:

ליום 31 בדצמבר 2006

		מאוחד							
		אלפי ש"ח							
	ביאור	עד שנה	שנה שניה	שנה שלישית	שנה רביעית	שנה חמישית	שנה שישית ואילך	סה"כ	שיעור ריבית אפקטיבית %
		סכומים מתורגמים (1)							
נכסים פיננסיים									
מזומנים ושווי מזומנים (*)		617,518	-	-	-	-	-	617,518	4.9-5.4
השקעות לזמן קצר(*)	3	19,781	-	-	-	-	-	19,781	5.3
פקדונות בבנקים לזמן ארוך (**)	7.א.	-	-	-	-	-	7,757	7,757	2.4-3
התחייבויות פיננסיות									
אשראי לזמן קצר מתאגידים בנקאיים (**)	11	(18,113)	-	-	-	-	-	(18,113)	5.3-6.3
הלוואות דולריות מתאגידים בנקאיים (**):	14	(416,184)	(221,990)	(228,319)	(226,815)	(511,761)	(1,214,535)	(2,819,604)	5.4-6.5
הלוואה דולרית אחרת (*)	16	(8,416)	-	-	-	-	-	(8,416)	4
התחייבויות בגין חכירות הוניות (*)	16	(1,335)	(1,377)	(1,708)	-	-	-	(4,420)	4.9-5.6
		193,251	(223,367)	(230,027)	(226,815)	(511,761)	(1,206,778)	(2,205,497)	

(*) נכסים / התחייבויות אלו נושאים שיעור ריבית קבוע.

(**) נכסים / התחייבויות אלו נושאים שיעור ריבית משתנה.

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

באור 20 - מכשירים פיננסיים (המשך)

ב. שווי הוגן

1. שווי הוגן של מכשירים פיננסיים

המכשירים הפיננסיים של החברה כוללים בעיקר מזומנים ושווי מזומנים, פקדונות, לקוחות, חייבים אחרים, אשראי לזמן קצר מבנקים, ספקים ונותני שירותים זכאים ויתרות זכות והתחייבויות כספיות לזמן ארוך.

בשל אופיים של המכשירים הפיננסיים, זהה שווים ההוגן ("fair value"), בדרך כלל, לערך בו הם מוצגים בדוחות הכספיים.

השווי ההוגן של ההלוואות לזמן ארוך מבוסס, בדרך כלל, על ערכם הנוכחי של תשלומים עתידיים בהתאם לשיעור הריבית שעל החברה לשלם, בתאריך המאזן, על הלוואות בתנאים דומים, והוא אינו שונה מהותית מערכם בדוחות הכספיים.

השווי ההוגן של מכשירים פיננסים נגזרים נקבע ע"פ ציטוט מגורמים פיננסיים, איתם בוצעו אותן עסקאות.

השווי ההוגן של מכשירים פיננסים נסחרים, חושב על פי שערי הסגירה המצוטטים ליום 31 בדצמבר 2006.

השווי ההוגן של מכשירים פיננסים שאינם נסחרים נאמד באמצעות מודלים מקובלים לתמחור כגון ערך נוכחי של תזרימי מזומנים עתידיים המהוונים בריבית נכיון בשיעור המשקף, להערכת החברה, את רמת הסיכון הגלומה במכשיר הפיננסי.
אומדן השווי ההוגן חושב באמצעות הערכת תזרימי המזומנים העתידיים וקביעת שיעור ריבית הנכיון על פי השיעורים בסמוך לתאריך המאזן מבוססים, בין השאר, על הנחות של הנהלת החברה, ולכן עבור מרבית המכשירים הפיננסים הערכת השווי ההוגן שלהלן אינה בהכרח אינדיקציה לשווי מימוש של המכשיר הפיננסי לתאריך המאזן. הערכת השווי ההוגן נערכה כאמור לפי שיעורי הניכיון בסמוך לתאריך המאזן ואינה לוקחת בחשבון את התנודתיות של שיעורי הריבית ממועד החישוב ועד מועד פרסום דוח זה. תחת הנחת שיעורי ניכיון אחרים יתקבלו ערכי שווי הוגן שיכול ויהיו שונים באופן מהותי מאלו שנאמדו על ידי החברה, בעיקר בהתייחס למכשירים פיננסים בריבית קבועה. בנוסף, בקביעת ערכי השווי ההוגן לא הובאו בחשבון העמלות שעשויות להשתלם בעת פרעון המכשיר. לא בהכרח הוא שהפער בין היתרות במאזן ליום 31 בדצמבר 2006 לבין יתרות השווי ההוגן כפי שנאמד על ידי החברה, יומש, בפרט לגבי מכשיר הפיננסי אשר יוחזק עד למועד פרעונו.

הטבלה שלהלן מפרטת את הערך בספרים והשווי ההוגן של קבוצות מכשירים פיננסיים, המוצגים בדוחות הכספיים, שלא על פי שווים ההוגן:

	ליום 31 בדצמבר 2006	
	השווי בספרים	השווי ההוגן
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (3)	
נכסים פיננסיים		
מכשירים פיננסיים נגזרים לגידור ריבית (אשר הוכרו חשבונאית כמכשירי הגנה) (1)	-	26,355
התחייבויות פיננסיות		
התחייבויות לזמן ארוך בריבית קבועה (2)	(12,836)	(12,688)
מכשירים פיננסיים נגזרים לגידור דס"ל (הוכרו חשבונאית כמכשירי הגנה) (1)	-	(20,466)
סה"כ	(12,836)	(6,799)

(1) השווי ההוגן מבוסס על מחירים מצוטטים בשוק פעיל לתאריך המאזן.

(2) השווי ההוגן של הלוואות לזמן ארוך הנושאות ריבית קבועה מבוסס על חישוב הערך הנוכחי של תזרימי המזומנים לפי שיעור ריבית המקובל להלוואה דומה בעלת מאפיינים דומים (ליום 31 בדצמבר 2006: 6.3%).

(3) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 20 - מכשירים פיננסיים (המשך)

ג. מאזן הצמדה

1. יתרות צמודות במאזן המאוחד-

	ליום 31 בדצמבר 2006					
	בדולר ארה"ב או בהצמדה אליו	במטבע ישראלי (ש"ח)	אירו או בהצמדה אליו	במטבע חוץ אחר או בהצמדה אליו	פריטים לא כספיים	סך הכל
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)					
נכסים						
מזומנים ושווי מזומנים	537,280	63,421	2,239	14,578	-	617,518
השקעות לזמן קצר	16,900	2,881	-	-	-	19,781
לקוחות	424,760	461	50,159	78,209	-	553,589
חייבים ויתרות חובה	56,746	22,084	3,621	12,113	105,456	200,020
מיסים נדחים	-	-	-	-	129,475	129,475
מלאי	-	-	-	-	72,628	72,628
פקדונות בבנקים לזמן ארוך	-	7,757	-	-	-	7,757
השקעה בחברה אחרת	7,728	-	-	-	-	7,728
חברות מוחזקות	5,188	-	-	-	4,445	9,633
רכוש קבוע	-	-	-	-	4,851,944	4,851,944
רכוש אחר	-	-	-	-	14,597	14,597
	1,048,602	96,604	56,019	104,900	5,178,545	6,484,670
התחייבויות						
אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות	(440,917)	(532)	(2,514)	(85)	-	(444,048)
ספקים ונותני שרותים	(359,146)	(97,023)	(97,707)	(52,297)	-	(606,173)
זכאים ויתרות זכות	(394,226)	(407,125)	(11,957)	(18,772)	(601,408)	(1,433,488)
הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים	(2,391,789)	-	-	-	-	(2,391,789)
התחייבויות בשל סיום יחסי עובד מעביד, נטו	(64,664)	(405,642)	(27,125)	(7,773)	-	(505,204)
מיסים נדחים	-	-	-	-	(127,882)	(127,882)
התחייבויות אחרות לזמן ארוך	(3,085)	-	-	-	-	(3,085)
הון עצמי	-	-	-	-	(973,001)	(973,001)
	(3,653,827)	(910,322)	(139,303)	(78,927)	(1,702,291)	(6,484,670)
נכסים פיננסיים בניכוי התחייבויות פיננסיות (התחייבויות פיננסיות בניכוי נכסים פיננסיים)	(2,605,224)	(813,719)	(83,284)	(25,973)	(3,476,253)	-

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 20 - מכשירים פיננסיים (המשך)

ג. מאזן הצמדה (המשך)

2. יתרות צמודות במאזן החברה-

ליום 31 בדצמבר 2006

	בדולר ארה"ב או בהצמדה אליו	במטבע ישראלי (ש"ח)	אירו או בהצמדה אליו	במטבע חוץ אחר או בהצמדה אליו	פריטים לא כספיים	סך הכל
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)					
נכסים						
מזומנים ושווי מזומנים	515,746	60,050	2,239	10,964	-	588,999
השקעות לזמן קצר	16,900	-	-	-	-	16,900
לקוחות	410,602	170	50,159	77,685	-	538,616
חייבים ויתרות חובה	65,961	21,395	3,621	13,423	104,290	208,690
מיסים נדחים	-	-	-	-	127,472	127,472
מלאי	-	-	-	-	69,560	69,560
פקדונות בבנקים לזמן ארוך	-	7,757	-	-	-	7,757
השקעה בחברה אחרת	7,728	-	-	-	-	7,728
חברות מוחזקות	5,188	-	-	-	42,449	47,637
רכוש קבוע	-	-	-	-	4,842,763	4,842,763
רכוש אחר	-	-	-	-	14,597	14,597
	1,022,125	89,372	56,019	102,072	5,201,131	6,470,719
התחייבויות						
אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות	(440,917)	(532)	(2,514)	(85)	-	(444,048)
ספקים ונותני שרותים	(371,023)	(89,693)	(97,707)	(49,656)	-	(608,079)
זכאים ויתרות זכות	(389,883)	(398,105)	(11,957)	(18,544)	(599,328)	(1,417,817)
הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים	(2,391,789)	-	-	-	-	(2,391,789)
התחייבויות בשל סיום יחסי עובד מעביד, נטו	(65,196)	(406,128)	(27,125)	(7,774)	-	(506,223)
מיסים נדחים	-	-	-	-	(127,472)	(127,472)
התחייבויות אחרות לזמן ארוך	(2,290)	-	-	-	-	(2,290)
הון עצמי	-	-	-	-	(973,001)	(973,001)
	(3,661,098)	(894,458)	(139,303)	(76,059)	(1,699,801)	(6,470,719)
נכסים פיננסיים בניכוי התחייבויות פיננסיות (התחייבויות פיננסיות בניכוי נכסים פיננסיים)	(2,638,973)	(805,087)	(83,302)	26,013	3,501,329	-

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 20 - מכשירים פיננסיים (המשך)

ג. מאזן הצמדה (המשך)

3. יתרות צמודות במאזן המאוחד-

	ליום 31 בדצמבר 2005					
	בדולר ארה"ב או בהצמדה אליו	במטבע ישראלי (ש"ח)	אירו או בהצמדה אליו	במטבע חוץ אחר או בהצמדה אליו	פריטים לא כספיים	סך הכל
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)					
נכסים						
מזומנים ושווי מזומנים	360,318	52,221	6,920	12,898	-	432,357
השקעות לזמן קצר	514,804	4,571	-	-	-	519,375
לקוחות	459,734	207	47,553	62,569	-	583,200(*)
חייבים ויתרות חובה	90,482	28,009	1,068	4,796	100,037	210,955(*)
מיסים נדחים	-	-	-	-	214,951	214,951
מלאי	-	-	-	-	103,314	103,314
פקדונות בבנקים לזמן ארוך	-	8,189	-	-	-	8,189
השקעה בחברה אחרת	8,644	-	-	-	-	8,644
חברות מוחזקות	7,153	-	-	-	2,923	10,076
רכוש קבוע	-	-	-	-	5,356,809	5,356,809
רכוש אחר	-	-	-	-	21,501	21,501
	1,440,835	93,197	55,541	80,263	5,799,535	7,469,371
התחייבויות						
אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות	(348,507)	-	-	-	-	(348,507)
ספקים ונותני שרותים	(439,034)	(130,780)	(98,495)	(45,367)	-	(713,676)
זכאים ויתרות זכות	(576,627)	(388,295)	(46)	(4,870)	(624,047)	(1,493,885)
הלוואות לזמן ארוך	(2,887,752)	-	-	-	-	(2,887,752)
ממוסדות כספיים						
התחייבויות בשל סיום יחסי עובד מעביד, נטו	(135,015)	(390,159)	(23,282)	(6,325)	-	(554,781)
מיסים נדחים	-	-	-	-	(213,119)	(213,119)
התחייבויות אחרות לזמן ארוך	(10,196)	-	-	-	-	(10,196)
הון עצמי	-	-	-	-	(1,247,454)	(1,247,455)
	(4,297,131)	(909,235)	(121,823)	(56,562)	(2,084,620)	(7,469,371)
נכסים פיננסיים בניכוי התחייבויות פיננסיות (התחייבויות פיננסיות בניכוי נכסים פיננסיים)	(2,856,296)	(816,038)	(66,282)	(23,701)	3,714,915	-

(*) סווג מחדש.

(2) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 20 - מכשירים פיננסיים (המשך)

ג. מאזן הצמדה (המשך)

4. יתרות צמודות במאזן החברה-

	ליום 31 בדצמבר 2005					
	בדולר ארה"ב או בהצמדה אליו	במטבע ישראלי (ש"ח)	אירו או בהצמדה אליו	במטבע חוץ אחר או בהצמדה אליו	פריטים לא כספיים	סך הכל
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)					
נכסים						
מזומנים ושווי מזומנים	335,310	51,030	6,343	6,006	-	398,689
השקעות לזמן קצר	514,339	-	-	-	-	514,339
לקוחות	462,368(*)	-	47,555	62,253	-	572,176(*)
חייבים ויתרות חובה	81,705 (*)	27,990	1,069	3,851	99,006	213,621(*)
מיסים נדחים	-	-	-	-	212,534	212,534
מלאי	-	-	-	-	100,497	100,497
פקדונות בבנקים לזמן ארוך	-	8,189	-	-	-	8,189
השקעה בחברה אחרת	8,644	-	-	-	-	8,644
חברות מוחזקות	7,176	-	-	2,937	44,525	54,638
רכוש קבוע	-	-	-	-	5,346,384	5,346,384
רכוש אחר	-	-	-	-	21,501	21,501
	1,409,542	87,209	54,967	75,047	5,824,447	7,451,212
התחייבויות						
אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות	(348,507)	-	-	-	-	(348,507)
ספקים ונותני שרותים	(452,781)	(121,464)	(98,494)	(43,704)	-	(716,443)
זכאים ויתרות זכות	(466,721)	(378,715)	-	(3,657)	(624,047)	(1,473,140)
הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים	(2,887,751)	-	-	-	-	(2,887,752)
התחייבויות בשל סיום יחסי עובד מעביד, נטו	(135,610)	(390,995)	(23,281)	(6,327)	-	(556,213)
מיסים נדחים	-	-	-	-	(212,534)	(212,534)
התחייבויות אחרות לזמן ארוך	(9,169)	-	-	-	-	(9,169)
הון עצמי	-	-	-	-	(1,247,455)	(1,247,455)
	(4,300,539)	(891,174)	(121,775)	(53,688)	(2,084,036)	(7,451,212)
נכסים פיננסיים בניכוי התחייבויות פיננסיות (התחייבויות פיננסיות בניכוי נכסים פיננסיים)	(2,890,997)	(803,965)	(66,808)	21,359	3,740,411	-

(*) סווג מחדש.

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 21 - פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד

א. הכנסות מהפעלה

ההרכב:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2006	2005	2004
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)
במאוחד:			
הטסת נוסעים	5,870,233	5,802,461	4,798,913
בניכוי - הנחות	(176,086)	(148,851)	(99,478)
	5,694,147	5,653,609	4,699,435
הטסת מטענים ודואר	1,477,769	1,387,269	1,319,667
	7,171,916	7,040,878	6,019,102
החכרת מטוסים	22,608	23,130	20,595
אחרות	227,370	203,845	173,164
	7,421,894	7,267,855	6,212,861
בחברה:			
הטסת נוסעים	5,682,079	5,626,373	4,612,507
בניכוי - הנחות	(176,086)	(148,851)	(99,478)
	5,505,993	5,477,522	4,513,029
הטסת מטענים ודואר	1,477,769	1,387,269	1,319,667
	6,983,762	6,864,791	5,832,696
החכרת מטוסים	179,625	169,625	163,149
אחרות	209,161	183,973	168,478
	7,372,548	7,218,389	6,164,323

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

באור 21 - פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד (המשך)

ב. הוצאות הפעלה

ההרכב:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2006	2005	2004
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)
במאוחד:			
משכורות והוצאות נלוות	1,170,246	1,030,722	965,325
דלק	2,076,290	1,741,392	1,259,814
אגרות ושרותים בנמלי תעופה	756,327	785,405	738,208
אחזקת מטוסים, ציוד טיסה וציוד קרקע	480,061	382,980	285,131
מעבר אוירי ותקשורת אוירית	400,412	385,376	382,023
פחת	422,810	416,620	417,583
ביטוח	44,158	52,418	48,325
דמי חכירת מטוסים	171,750	102,003	103,243
מזון וצידה	177,066	169,742	149,215
הוצאות צוותי אוויר	204,152	182,900	155,239
השתתפות בהוצאות בטחון (ראה 21.ג.)	178,265	175,145	162,338
עלות מוצרים פטורים ממכס	39,395	36,311	35,246
הוצאות אחרות	129,846	118,207	98,653
	6,250,778	5,579,225	4,800,347
בחברה:			
משכורות והוצאות נלוות	1,124,622	983,084	922,844
דלק	2,076,290	1,741,392	1,259,814
אגרות ושרותים בנמלי תעופה	756,327	785,405	738,208
אחזקת מטוסים, ציוד טיסה וציוד קרקע	480,061	382,980	285,131
מעבר אוירי ותקשורת אוירית	400,412	385,376	382,023
פחת	421,495	414,946	415,907
ביטוח	44,158	52,418	48,325
דמי חכירת מטוסים	171,750	102,003	103,243
מזון וצידה	241,974	236,386	211,178
הוצאות צוותי אוויר	204,152	182,900	155,239
השתתפות בהוצאות בטחון (ראה 21.ג.)	178,265	175,145	162,338
עלות מוצרים פטורים ממכס	39,395	36,311	35,246
הוצאות אחרות	88,891	81,428	63,650
	6,227,792	5,559,774	4,783,146

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

ג. הוצאות בטחון

החברה חייבת לקיים סדרי אבטחה, הנקבעים על ידי גורם ממלכתי, ואין לחברה שליטה על הוצאות אלו.

החברה נושאת בחלק מהוצאות הממשלה לאבטחת נוסעיה של החברה, מטוסיה, עובדיה, משרדיה ושאר מתקניה מפני מעשי איבה וטרור.
בהתאם להחלטת ממשלת ישראל, הוגדל שיעור ההשתתפות של החברה בהוצאות הבטחון החל מיום 1 בינואר 2003 ל-50%.

בנוסף להוצאות אלו נושאת החברה בעלויות עקיפות נוספות בקשר לפעולות האבטחה וכמו כן נגרם לה אובדן הכנסות בגין הטסת מאבטחים. עלויות נוספות אלה כלולות בסעיפים התפעוליים השונים בדוחות הרווח והפסד.

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 21 - פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד (המשך)

ד. הוצאות מכירה

ההרכב:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2006	2005	2004
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)
במאוחד:			
שכר ונלוות	203,657	205,819	197,607
עמלות לסוכנים	517,976	564,534	489,327
פרסום ויחסי ציבור	44,150	43,684	32,010
אחרות	71,151	77,200	67,723
	836,934	891,237	786,667
בחברה:			
שכר ונלוות	203,657	205,819	197,607
עמלות לסוכנים	517,976	564,179	488,655
פרסום ויחסי ציבור	42,215	42,657	30,747
אחרות	71,152	75,683	65,082
	835,000	888,338	782,091

ה. הוצאות הנהלה וכלליות

ההרכב:

במאוחד:			
שכר ונלוות	270,174	265,642	244,753
יעוץ מקצועי	21,422	19,760	17,112
תקשורת	22,558	23,924	25,063
שכירויות ואחזקת משרד	42,091	32,312	28,178
ביטוח	9,416	101,107	10,214
הוצאות אחרות	44,114	46,583	41,212
	409,775	398,326	366,533
בחברה:			
שכר ונלוות	251,189	247,879	226,691
יעוץ מקצועי	19,813	18,970	16,050
תקשורת	22,166	23,745	24,853
שכירויות ואחזקת משרד	40,228	31,222	27,197
ביטוח	8,596	9,371	9,506
הוצאות אחרות	42,751	42,867	37,855
	384,743	374,054	342,151

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 21 - פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד (המשך)

ו. הוצאות (הכנסות) מימון, נטו

ההרכב:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2006	2005	2004
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)
במאוחד:			
הוצאות מימון בגין הלוואות לזמן ארוך	172,342	139,431	94,077
הכנסות ריבית מפקדונות לזמן קצר	(30,624)	(27,035)	(7,812)
רווח מניירות ערך סחירים, נטו	(40)	(197)	(354)
הכנסות ריבית מפקדונות לזמן ארוך	(245)	(346)	(161)
הוצאות (הכנסות) מימון אחרות, נטו (לרבות שחיקת פריטים כספיים, נטו)	(10,004)	(19,376)	(7,454)
	131,429	92,477	78,296
בחברה:			
הוצאות מימון בגין הלוואות לזמן ארוך	172,342	139,431	94,076
הכנסות ריבית מפקדונות לזמן קצר	(30,624)	(27,035)	(7,812)
רווח מניירות ערך סחירים, נטו	(40)	(197)	(354)
הכנסות ריבית מפקדונות לזמן ארוך	(245)	(346)	(161)
הוצאות (הכנסות) מימון אחרות, נטו (לרבות שחיקת פריטים כספיים, נטו)	(8,935)	(18,835)	(7,153)
	132,498	93,018	78,596

ז. הוצאות (הכנסות) אחרות, נטו

1. ההרכב -

		לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
		2006	2005	2004
		אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
		סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)
במאוחד:				
הוצאות בגין תוכניות פרישת עובדים, נטו (ראה באור 15.ב.13)	(2)	19,630	60,630	35,892
הוצאות בגין תוכניות פנסיה בחו"ל (ראה באור 15.ב.10)		-	-	5,903
רווח ממימוש השקעות בחברות מוחזקות	(3)	-	(37,235)	-
רווח ממימוש רכוש קבוע	(4)	(27,678)	(2,648)	(1,103)
רווחי הון אחרים, נטו		-	(467)	(1,766)
		8,048	20,280	38,926
בחברה:				
הוצאות בגין תוכניות פרישת עובדים, נטו (ראה באור 15.ב.13)	(2)	19,630	60,630	35,892
הוצאות בגין תוכניות פנסיה בחו"ל (ראה באור 15.ב.10)		-	-	5,903
רווח ממימוש השקעות בחברות מוחזקות	(3)	-	(37,235)	-
רווח ממימוש רכוש קבוע	(4)	(27,758)	(2,625)	(1,098)
רווחי הון אחרים, נטו		-	-	(1,659)
		8,128	20,770	39,038

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

באור 21 - פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד (המשך)

ז. (הוצאות) הכנסות אחרות, נטו (המשך)

2. הוצאות בגין תוכניות פרישת עובדים, נטו-

ההוצאות בגין תכניות פרישת עובדים בשנת החשבון כוללות בעיקר הוצאות בגין שערוך התחייבויות לתכניות הפרישה הקיימות, וזאת בגין תיסוף המטבע הישראלי מול הדולר.

ההוצאות בגין תוכניות פרישת עובדים בשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2005, כוללות בעיקר הוצאות בגין שתי תוכניות פרישה חדשות הכוללות יחד 100 עובדים, אשר פרשו ברובם בשנת 2006, ואשר בגינן ביצעה החברה הפרשות בסך של כ- 74 מליון ש"ח.

ההוצאות בגין תוכניות פרישת עובדים בשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2004, כוללות בעיקר הוצאות בגין תוכנית פרישה נוספת ל-37 עובדים, הוצאות בגין העלאת גיל הפרישה עבור עובדים שבגינם נוצרה לחברה התחייבות נוספת (ראה באור 15.ב.13.ה), ובקיזוז הכנסה בגין שינוי אומדן הריבית להיוון (ראה באור 2.כה).

3. רווח ממימוש השקעות בחברות מוחזקות -

א. בחודש אפריל 2005 התקשרה החברה בהסכמים למכירת מלוא החזקותיה בממ"ן מסופי מטען וניטול בע"מ (להלן: "ממ"ן"), המהוות 26% מהון המניות המונפק של ממ"ן, לשתי חברות ישראליות אחרות, וזאת בתמורה לכ- 12.8 מליון דולר.

בעקבות עסקאות אלו, רשמה החברה בשנת 2005 רווח הון לפני מס של כ- 8 מליון דולר כתוצאה מהמכירה (כולל כ-2 מליון דולר הנובעים מהפרשי תרגום בגין יחידות מוחזקות).

ב. בחודש נובמבר 2005 הושלמה התקשרות של החברה עם חברה ישראלית אחרת, למכירת מלוא החזקותיה ביוניטל תיירות ותעופה בע"מ (להלן: "יוניטל"), המהוות 13.7% מהון המניות המונפק של יוניטל, וזאת בתמורה לכ- 856 אלפי דולר.

בעקבות עסקה זו, רשמה החברה בשנת 2005 רווח הון לפני מס של כ- 294 אלפי דולר.

4. בחודש יולי 2006 מכרה החברה מטוס מטען מדגם 200-747 שהיה בבעלותה. בגין עסקה זו רשמה החברה רווח הון בשנת 2006 בסך של כ- 26 מליון ש"ח.

ח. חלק ברווחי חברות מוחזקות, נטו

ההרכב:	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2006	2005	2004
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)
במאוחד:			
ממ"ן	-	1,373	5,437
חברות אחרות	1,858	1,466	1,215
	1,858	2,839	6,652
בחברה:			
ממ"ן	-	1,373	5,437
סופרסטאר	(1,858)	763	1,192
תמ"מ	922	485	677
בורנשטיין	722	1,261	529
חברות אחרות	1,858	1,468	1,214
	1,644	5,350	9,049

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 22 - מסים על ההכנסה

א. חוקי המס החלים על חברות הקבוצה

על החברות המאוחדות העיקריות של החברה הפועלות בישראל חל חוק מס הכנסה (תיאומים בשל אינפלציה), התשמ"ה - 1985 ("חוק התיאומים"), המביא למדידת התוצאות על בסיס ריאלי.

על פי חוק התיאומים ותקנות 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 התאמה לשער החליפין של הדולר ארה"ב.
התוצאות העסקיות לצרכי מס של שאר חברות הבת בישראל נמדדות על בסיס התאמה לשינויים במדד המחירים לצרכן.

חלק מהחברות המאוחדות נשומות במשולב עם החברה.

החברה היא חברה תעשייתית כהגדרתה בחוק לחוק עידוד התעשיה (מסים), התשכ"ט-1969, וזכאית, בהתאם לכך, לפחת בשיעורים מוגדלים על מטוסים וציוד ולהפחתת הוצאות בקשר עם רישום מניות למסחר בבורסה.

על פי תקנות מס הכנסה-פחת 1941, זכאית החברה לפחת בגין מטוסים שבבעלותה, בשיעור שנתי של 30% מהעלות ובגין מנועי רזרבה שבבעלותה, בשעור שנתי של 40%.

החברות המאוחדות בחו"ל כפופות לחוקי המס החלים במדינות המושב.
עם מרבית המדינות בהן פועלות נציגויות החברה קיימות אמנות למניעת כפל מס או הסדרים הדדיים בין המדינות, הפוטרות את החברה מתשלום מסי הכנסה על פעילותן באותן מדינות.

ב. שעור המס האפקטיבי

ההתאמה בין הוצאות המס המחושבות על הרווח וההפסד לפני מס לפי שעורי מס רגילים ("המס התאורטי") לבין סכום המס שנכלל בדוחות הרווח וההפסד, מובאת להלן:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2006	2005	2004
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)
במאוחד:			
שעור המס הסטאטוטורי (ב- %)	31%	34%	35%
(הפסד) רווח לפני מסים על ההכנסה לפי דוח רווח והפסד	(198,974)	286,310	142,092
המס התיאורטי	(61,682)	97,344	49,732
שינוי בנטל המס בגין:			
מסים נדחים שלא נוצרו בשל הפסדים והפרשי עתוי (נצול הפסדים), נטו	61,342	(97,147)	(51,382)
הפרשים אחרים, נטו (*)	937	1,167	2,044
	597	1,364	394
בחברה:			
שעור המס הסטאטוטורי (ב- %)	31%	34%	35%
(הפסד) רווח לפני מסים על ההכנסה לפי דוח רווח והפסד	(199,357)	282,435	139,301
המס התאורטי	(61,801)	96,028	48,755
שינוי בנטל המס בגין:			
מסים נדחים שלא נוצרו בשל הפסדים והפרשי עיתוי, נטו	60,865	(97,170)	(51,117)
הפרשים אחרים, נטו (*)	936	1,144	2,362
	-	-	-

(*) בעיקר הוצאות שאינן מותרות בניכוי.

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

באור 22 - מסים על ההכנסה (המשך)

ג. ביום 25 ביולי 2005 קיבלה כנסת ישראל בקריאה שנייה ושלישית חוק לתיקון פקודת מס הכנסה (מס' 147) התשס"ה-2005 (להלן - "התיקון"). על פי התיקון יופחת שיעור מס של 34% המושת על חברות, באופן הדרגתי החל משנת המס 2006 לגביה נקבע מס בשיעור 31% ועד לשנת המס 2010 לגביה נקבע מס בשיעור של 25%.

ד. מסים נדחים

	הפרשי פחת	הפרשים בעיתוי הוצאות	הפסדים מועברים	סה"כ
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)
1. ההרכב במאוחד:				
יתרה ליום 1 בינואר 2006	(948,048)	277,681	672,199	1,832
הוצאות מיסים נדחים	-	(94)	-	(94)
תנועה שוטפת	103,977	(36,814)	(67,163)	-
הפרשי תרגום	72,455	(20,887)	(51,713)	(145)
יתרה ליום 31 בדצמבר 2006	(771,616)	219,886	553,323	1,593
2. ההרכב בחברה:				
יתרה ליום 1 בינואר 2006	(947,463)	275,264	672,199	-
הפרשי תרגום	103,411	(36,248)	(67,163)	-
תנועה שוטפת	72,436	(20,723)	(51,713)	-
יתרה ליום 31 בדצמבר 2006	(771,616)	218,293	553,323	-

3. הצגה במאזן:

	מאוחד		החברה	
	ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
	2006	2005	2006	2005
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)
ברכוש השוטף	129,475	214,951	127,472	212,534
בהתחייבויות לזמן ארוך	(127,882)	(213,119)	127,472	(212,534)
	1,593	1,832	-	-

ה. הרכב הוצאות מיסים במאוחד

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2006	2005	2004
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)
הוצאות מיסים שוטפים	503	1,710	2,967
הוצאות (הכנסות) מיסים נדחים	94	(346)	(2,573)
סה"כ הוצאות מיסים	597	1,364	394

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

ו. שומות סופיות

ביום 26 במאי 2003, החברה חתמה על הסכם עם מס הכנסה לפיו לחברה נקבעו שומות מס סופיות לשנים עד וכולל שנת המס 2002. במסגרת זאת נקבע כי יתרת ההפסדים לצורכי מס להעברה לשנת 2003, לאחר מחילת חוב של ממשלת ישראל (כאמור בבאור 9.ד.2. לעיל), יסתכמו לסך של 2,219 מליון ש"ח (ע"פ שער החליפין ליום 31 בדצמבר 2006 : 525 מליון דולר).

יתרת ההפסדים לצרכי מס הכנסה של החברה לתום שנת המס 2006 (על פי הדוח המשוער לצרכי מס של החברה לשנת המס 2006) מסתכמת לסך של כ- 2,358 מליון ש"ח.

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 23 - צדדים קשורים ובעלי עניין

א. פרוט היתרות המאזניות עם צדדים קשורים ובעלי עניין:

	מאוחד		החברה	
	ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
	2006	2005	2006	2005
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)
לקוחות	-	3,705	-	930(*)
היתרה הגבוהה בשנת החשבון	-	3,784	-	1,215
חייבים ויתרות חובה	-	-	11,074	6,978
היתרה הגבוהה בשנת החשבון	-	-	27,158	22,499
הלוואות לחברות מוחזקות	5,188	7,153	5,188	10,090
היתרה הגבוהה בשנת החשבון	6,566	7,844	9,261	11,130
ספקים ונותני שרותים	57,384	90,620	76,675	115,600
זכאים ויתרות זכות	6,874	12,723	6,760	11,328
הלוואה מתאגיד בנקאי	149,793	184,553	149,793	184,553

(*) סווג מחדש.

ב. להלן פרוט העסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין:

	מאוחד			החברה		
	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2006	2005	2004	2006	2005	2004
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)	סכומים מתורגמים (1)
הכנסות מהפעלה	323,410	436,308	4,007	539,937	654,703	220,555
הוצאות הפעלה	1,251,286	1,120,590	23,235	1,359,688	1,229,496	134,110
הוצאות מכירה	48,864	59,203	46,304	48,864	59,203	46,304
הוצאות הנהלה וכלליות	7,803	16,322	2,420	7,803	16,322	2,420
הוצאות מימון	9,416	7,423	-	9,599	7,611	278
הכנסות אחרות	-	-	-	-	-	1,546

ג. הטבות לבעלי עניין:

	2006		2005		2004	
	מספר אנשים	אלפי ש"ח	מספר אנשים	אלפי ש"ח	מספר אנשים	אלפי ש"ח
דירקטורים מועסקים (*)	-	-	-	-	1	243
דירקטורים שאינם מועסקים (*)	9	294	9	30	8	234
בעלי עניין מועסקים (**)	1	3,070	2	11,783	1	1,898 (**)

(*) מספר הדירקטורים הינו בממוצע במשך השנה.

(**) החל מחודש מארס 2005 ניכנס לתפקידו המנכ"ל החדש של החברה. לעניין תנאי העסקתו של המנכ"ל החדש - ראה באור 23 יז. להלן.

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

באור 23 - צדדים קשורים ובעלי ענין (המשך)

ד. **ממשלת ישראל ומוסדות ממשלתיים-**

נכון ליום 31 בדצמבר 2006, ממשלת ישראל הינה בעלת 20.97% ממניות החברה.

במהלך עסקיה מטיסה החברה נוסעים ומטענים עבור מדינת ישראל ושלוחותיה הרבות, לרבות משרדי ממשלה, חברות בבעלותה, מוסדות ורשויות. עסקאות אלה נעשות במסגרת מהלך העסקים הרגיל ובתנאים מסחריים רגילים, כאשר כל עסקה פרטנית כשלעצמה אינה מהותית מבחינת החברה. כמו כן רוכשת החברה במהלך עסקיה שרותים ממדינת ישראל על שלוחותיה, לרבות משרדי ממשלה, חברות בבעלותה, מוסדות ורשויות, ובעיקר, שרותים בנמל תעופה בן גוריון, תשלום דמי שימוש בעבור מתחם עליו ממוקמים מתקני החברה, ביצוע עבודות שיפוץ ותחזוקה במטוסים, וכד'. בנוסף מקבלת החברה שרותים מחברות ממשלתיות במהלך העסקים הרגיל (כגון: חשמל, תקשורת, וכד').

בכל הנוגע למדינת ישראל כבעלת עניין בחברה, הרי שלפני פרסום תקנות ניירות ערך (עריכת דוחות כספיים שנתיים) (תיקון) התשס"ו – 2005 (להלן - "התקנות") הואיל ותאור עסקאות בקשר עם מוסדות ממשלתיים היה כרוך בקשיים רבים (מדובר במגוון רב של משרדי ממשלה, רשויות ותאגידים), קיבלה החברה פטור מאת רשות ניירות ערך מתאור העסקאות.

הפטור ניתן בגין עסקאות במהלך העסקים הרגיל עם גופים הכלולים או העשויים להכלל בהגדרת "צדדים קשורים", ולרבות תאגידים בנקאיים, בתוקף היותם קשורים לממשלת ישראל. בהתאם לכך, באור זה אינו כולל תאור של עסקאות שנעשו בשנת 2004 והסכומים המפורטים בו אינם כוללים את סכומיהן.

החל משנת 2005 ואילך, לנוכח תיקון התקנות כאמור, ניתן תאור כללי של העסקאות, מאפייניהן והיקפן, בהתאם לתקנה 64(3)(ד)(2) לתקנות:

במסגרת ההכנסות מהפעלה כלולות הכנסות ממכירת כרטיסי טיסה לגופים ממשלתיים שונים בשנת 2006 (חברה ומאוחד) בסך כולל של כ- 115.4 מליון ש"ח (כ-114.9 מליון ש"ח בשנת 2005), הכנסות מהובלת מטענים עבור גופים ממשלתיים שונים בשנת 2006 (חברה ומאוחד) בסך של כ- 171.1 מליון ש"ח (כ-84.8 מליון ש"ח בשנת 2005), והכנסות ממתן שירותי תחזוקה בסך של כ-17.8 מליון ש"ח (בשנת 2005 כ-10.3 מליון ש"ח) (חברה ומאוחד).

במסגרת הוצאות ההפעלה כלולות הוצאות בגין רכישת שירותים מגופים ממשלתיים שונים, בסך כולל של כ- 567.3 מליון ש"ח במאוחד וכ- 556.1 מליון ש"ח בחברה (בשנת 2005: כ- 472 מליון ש"ח במאוחד וכ-460.4 מליון ש"ח בחברה). מרבית הוצאות אלו הינן בגין רשות שדות התעופה (בעיקר בגין אגרות שונות וחכירת שטחים), בגין השתתפות בהוצאות הממשלה בהוצאות הבטחון (ראה באור 21.ד.), ובגין תחזוקת ושיפוץ מנועים אשר בוצעו ע"י חברה ממשלתית. כמו-כן כלולות, במסגרת הוצאות ההפעלה עם צדדים קשורים, גם קבלת שירותי חשמל, תקשורת, תשתיות להובלת דלק ותובלה יבשתית באמצעות חברות ממשלתיות.

במסגרת הוצאות המימון, כלולות הוצאות מימון נטו בשנת 2006 לתאגיד בנקאי אשר ממשלת ישראל הינה בעלת עניין בו, בסך כולל של כ- 9.8 מליוני ש"ח (חברה ומאוחד) (כ- 7.6 מליון ש"ח בשנת 2005).

ה. **כנפיים אחזקות בע"מ ובעלי שליטה בה-**

בחודש יוני 2004 הפכה כנפיים אחזקות בע"מ (להלן: "כנפיים") לבעלת עניין בחברה. החל מחודש ינואר 2005, הפכה כנפיים לבעלת השליטה בחברה. ליום 31 בדצמבר 2006 מחזיקה כנפיים ב-39.49% ממניות החברה.

בנוגע לעסקאות עם צדדים קשורים ובעלי ענין שבוצעו בשנת 2004, כאמור לעיל, החברה פנתה לרשות לניירות ערך בהתאם לסעיף 64 לתקנות ניירות ערך (עריכת דוחות כספיים שנתיים) התשנ"ג - 1993, וקיבלה פטור מתאור עסקאות עם בעלי עניין בה, למעט עסקאות חריגות כהגדרתן בסעיף 1 לחוק החברות התשנ"ט 1999, לרבות עסקאות שאינן בתנאי שוק.

הפטור ניתן לעסקאות אקראיות הקשורות למתן שרותי טיסה עם קבוצת כנפיים, ולעסקאות אקראיות לרכישה של מוצרים ושרותים שמבצעת החברה במהלך העסקים הרגיל עם קבוצת כנפיים, וכן עם חברות אחרות הקשורות עם קבוצה זו, שעיסוקן במכירת מוצרים או שרותים.

החל משנת 2005 ואילך, לנוכח תיקון התקנות כאמור, ניתן תאור כללי של העסקאות, מאפייניהן והיקפן בהתאם לתקנה 64(3)(ד):

במסגרת ההכנסות מהפעלה בשנת 2006 כלולות הכנסות מחברות בקבוצת כנפיים ובעלי השליטה בה בסך כולל של כ- 15.2 מליון ש"ח במאוחד וכ- 7.1 מליון ש"ח בחברה (בשנת 2005: כ-220 מליון ש"ח במאוחד, וכ-217 מליון ש"ח בחברה). מרביתן הגדול של ההכנסות הנ"ל הינן בגין מכירת כרטיסי טיסה לסוכנויות נסיעות שבקבוצת כנפיים ומיעוטן בגין מתן שירותי תחזוקה והטענה, והובלת מטען.

באור 23 - צדדים קשורים ובעלי ענין (המשך)

ה. **כנפיים אחזקות בע"מ ובעלי שליטה בה (המשך)-**

במסגרת הוצאות ההפעלה בשנת 2006 כלולות עסקאות עם קבוצת כנפיים ובעלי השליטה בה, בסך כולל של כ- 684 מליון ש"ח (בשנת 2005: כ-643 מליון ש"ח (בחברה ובמאוחד)) ואשר כמעט כולן בגין רכישת דלק סילוני מחברה קשורה ומיעוטן בגין הוצאות עבור שאילת צוותים וחכירה.

במסגרת הוצאות המכירה כלולות עמלות לסוכנויות נסיעות בקבוצת כנפיים ובעלי השליטה בה בשנת 2006 בסך כולל של כ- 66.8 אלפי ש"ח (בחברה ובמאוחד) (כ-10.3 מליון ש"ח בשנת 2005).

במסגרת הוצאות ההנהלה נכללות הוצאות בגין דמי ניהול לכנפיים וביטוח דירקטורים, בשנת 2006 בסך של כ- 4 מליון ש"ח (בשנת 2005: בסך של כ-4.8 מליון ש"ח). (לעניין הסכם הניהול ראו ביאור 23.טז. לעניין ההסכם לביטוח קבוצתי ראו ביאור 23.יח.2.).

מלבד המפורט לעיל, יתר העסקאות עם קבוצת כנפיים ובעלי השליטה בה הינן זניחות, והן קשורות לרכישה של חומרי ניקוי, קבלת שירותי טרקלין עבור אירוח נוסעי חברות זרות, שרותי הסעות לנתב"ג, רכישת מגזינים למחלקות היוקרה וחוברות בידור בטיסה, אספקת מזון בטרמינל 3 לנוסעים שטיסתם מאחרת, רכישת ערכות ילדים, הוצאות בתי מלון לעובדים מצטיינים ורכישת תווי שי.

ו. **עסקאות עם צדדים קשורים נוספים-**

במסגרת ההכנסות מהפעלה בחברה נכללים בשנת 2006 סך של כ- 228.2 מליון ש"ח (בשנת 2005: כ-228 מליון ש"ח) הכנסות מחברות מוחזקות, בשל החכרת מטוסים לסאן דור, מכירת כרטיסי טיסה לסופרסטאר ודמי ניהול מבורנשטיין. הכנסות אלו מתבטלות בדוח המאוחד.

כמו כן נכללת הכנסה בחברה ובמאוחד מהחברה המוחזקת סייבר ישראל, בשל שימוש בתוכנה.

במסגרת הוצאות ההפעלה בחברה, נכללים בשנת 2006 סך של כ- 119.4 מליון ש"ח (בשנת 2005: כ-126 מליון ש"ח) הוצאות לחברות מוחזקות, בגין רכישת ארוחות לנוסעים מתמ"מ ובורנשטיין, רכישת שירותי מזון נוספים מכתית ורכישת שירותי שינוע מממ"ן עד לחודש אפריל 2005, בו מכרה החברה את החזקתה בחברה זו. כמו כן, במאוחד נכללים בשנת 2005 כ-1.2 מליון דולר בגין רכישת שרותי שינוע מממ"ן.

במסגרת הוצאות המכירה, נכללים בחברה ובמאוחד בשנת 2006 סך של כ- 49 מליון ש"ח (בשנת 2005: כ-48.9 מליון ש"ח) עמלות ודמי שיווק לחברות המוחזקות איירתור, סייבר ואק"י.

במסגרת הוצאות הנהלה וכלליות בחברה ובמאוחד, נכלל בשנת 2006 סך של כ- 3.6 מליון ש"ח (בשנת 2005: סך של כ-11.7 מליון ש"ח) בגין שכר דירקטורים והטבות לבעלי עניין מועסקים.

ז. **הפרטת החברה** - ראה באור 1.ב.

ח. **הנפקת מניה מיוחדת** - ראה באור 19.ו.

ט. **ערבויות שנתנה מדינת ישראל לקיום התחייבויותיה של החברה** - ראה באורים 14.ג.1. ו-15.ב.13.

י. **הסכם עם ממשלת ישראל לרכישת מטוסים מהמדינה והסדרת ההתחיבות של החברה בגין שימוש במטוסים** - ראה באור 9.ד.

יא. **מימון רכישת מטוסים ע"י בנקים שמדינת ישראל מחזיקה בהם מעל 25%** - ראה באורים 14, ו- 18.

יב. **התקשרויות עם רשות שדות התעופה** - ראה באור 17.ד.3.

יג. **הסדר עם מדינת ישראל להבטחת גיוסי הון** - ראה באור 15.ב.4.ב.

יד. ספק יחיד - ספקית המטוסים היחידה של החברה הינה חברת בואינג - ראה באור 9.ב.

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 23 - צדדים קשורים ובעלי ענין (המשך)

טו. דמי ניהול:

אסיפת בעלי המניות של החברה אשר כונסה ביום 10 במאי 2005, אישרה התקשרות עם בעלת השליטה בחברה בהסכם ניהול לפיו יינתנו לחברה על ידי בעלת השליטה שירותי יו"ר דירקטוריון פעיל באמצעות פרופ' ישראל (איזי) בורוביץ וכן עוזרת אישית, תמורת דמי ניהול חודשיים בסך 60 אלפי דולר, בתוקף מיום 9 בינואר 2005, למשך שלוש שנים.

בנוסף לגמול הכספי, יו"ר הדירקטוריון ובני משפחתו יהיו זכאים לקבלת הטבה של כרטיסי טיסה בחינם או בהנחה.

טז. גמול דירקטורים:

אסיפת בעלי המניות של החברה אשר כונסה ביום 10 במאי 2005 אישרה תשלום לכל דירקטור עבור גמול השתתפות בישיבות הדירקטוריון של החברה ו/או בועדה מועדותיה, וכן זכאות לקבלת הטבה של כרטיסי טיסה בחינם או בהנחה לכל דירקטור ולבני משפחתו.

יז. התקשרות עם מנכ"ל החברה:

1. בחודש פברואר 2005 מינה דירקטוריון החברה את מר חיים רומנו למנהל הכללי החדש של החברה, והתקשר עימו בהסכם, לפיו יועסק ע"י החברה החל מיום 1 במארס 2005. בהתאם להסכם, יהיה זכאי המנהל הכללי לקבל בין השאר:

   - פיצויי פיטורין בסיום העסקתו בגובה שתי משכורות לכל שנת עבודה בחברה;
   - מענק הסתגלות בגובה 6 חודשי שכר (18 חודשים במקרה של פיטורין);
   - מענק שנתי אשר יחושב כשיעור מתוך הרווח הנקי של החברה (כפי שהוגדר בהסכם והכולל התאמות של הוצאות שונות לרווח), בתחום שבין 0.7% ועד 1% מהרווח הנקי לאחר ההתאמות. המענק השנתי אינו מקנה זכויות סוציאליות;
   - תוכנית אופציות (פנטום) לתקופת הכשרה של עד 3 שנים, על פיה המנכ"ל יהיה זכאי למענק כספי אשר יחושב על בסיס של כ-3,258,210 מניות רגילות (פנטום) במחיר מימוש של 220.98 אג' למניה.

   שווי ההטבה ברוטו של תוכנית האופציות (פנטום) בהתאם לכללי החישוב של הבורסה לניירות ערך בתל-אביב, נכון למועד תחילת העסקתו של המנכ"ל נאמד בכ-1.5 מליון דולר. כל חבות מס בגין שווי ההטבה תחול על המנכ"ל. שווי הטבה זה יתפרש על פני התקופה הנ"ל ובכפוף לתקופת העסקתו של המנכ"ל בחברה.

   בחודש אוקטובר 2006 גובשה הבנה עקרונית בין יו"ר דירקטוריון החברה ובין המנכ"ל, לפיה, המנכ"ל ויתר על יתרת אופציות הפאנטום אשר הוענקו לו על פי הסכם העסקתו, כאמור לעיל. המנכ"ל הודיע על הויתור הנ"ל לדירקטוריון החברה ביום 21 במארס 2007.

2. בהתאם לבקשת מנכ"ל החברה, תוקן ביום 29 במארס 2006 הסכם ההעסקה בינו לבין החברה, ונקבע כי סך של 1.2 מליון דולר מתוך המענק לו היה זכאי המנכ"ל בגין שנת 2005 ע"פ תנאי ההסכם המפורטים בסעיף 1 לעיל, ידחה וישולם לו בשלוש מנות שוות, בחודשים ינואר 2007, ינואר 2008 וינואר 2009. הזכאות לקבלת כל מנה, מותנת בהמשך העסקתו של המנכ"ל בתפקידו זה במועד בו אמורה להשתלם אותה מנה.

   ביום 31 בדצמבר 2006, החליט דירקטוריון החברה על תיקון ההסכם עם המנכ"ל כך שיוקדם מועד תשלום המנה השנייה בסך 0.4 מיליון דולר, וישולם ביחד עם המנה הראשונה בחודש ינואר 2007.

   הקדמת התשלום הינה בכפוף להתחייבות המנכ"ל כי במקרה שבו המנכ"ל לא יכהן בתפקידו בחודש ינואר 2008, יוחזר לחברה סכום המנה השנייה ששולם, זאת אלא אם יוחלט אחרת על ידי החברה.

3. ביום 16 באוגוסט 2006 אושר על ידי ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה, תיקון להסכם ההעסקה בין המנכ"ל לחברה, כך שתקופת העסקתו של המנכ"ל תהיה עד ליום 31 בדצמבר 2010.

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 23 - צדדים קשורים ובעלי ענין (המשך)

יח. ביטוח ושיפוי דירקטורים ונושאי משרה:

אסיפת בעלי המניות בחברה אשר כונסה ביום 10 במאי 2005 החליטה לאשר את הנושאים הבאים:

1. מתן התחייבות מראש לשיפוי הדירקטורים המכהנים בחברה ו/או הדירקטורים שיכהנו בחברה מעת לעת, כל עוד לא תעבור השליטה בחברה מידי בעלי השליטה הנוכחים, ולנושאי משרה שאינם דירקטורים, המכהנים ו/או אשר יכהנו בחברה מעת לעת, עד לקבלת החלטה אחרת.

סכום השיפוי יכלול חבות כספית שתוטל והוצאות התדיינות סבירות שלא יעלו על הנמוך מבין: 25% מההון העצמי של החברה ליום 31 בדצמבר 2004 או 25% מהון העצמי של החברה לפי הדוחות הכספיים האחרונים במועד תשלום השיפוי בפועל, והכל בנוסף לסכומים שיתקבלו, אם יתקבלו, מביטוח אחריות נושאי המשרה של החברה.

כתב השיפוי כולל זכאות להעמדת מימון ביניים לנושאי המשרה שיוסדר בתום ההתדיינות המשפטית.

2. החלטת מסגרת לרכישת פוליסת ביטוח אחריות מקצועית לנושאי משרה, לפיה נושאי המשרה, החברה ובעלת השליטה בחברה יקבלו כיסוי ביטוחי במסגרת ביטוח קבוצתי שייערך עם מבטח ישראלי ו/או מבטח זר, או לחילופין - ביטוח עצמי נפרד לחברה. גבול האחריות המשותף יהא לכל היותר בסך 100 מיליון דולר בתוספת 20% הוצאות הגנה משפטיות.
חלקה של החברה בדמי הביטוח הקבוצתי הינו 65% מדמי הביטוח הקבוצתי, ובכל מקרה לא יעלה, בצירוף הפרמיות בגין ביטוח ה-run off להלן, על סכום של 450 אלפי דולר לשנה.

במקרה של ביטוח עצמי- גבולות האחריות בביטוח העצמי לא יעלו על 100 מליון דולר למקרה, ובסה"כ לתקופת בטוח שנתית, בתוספת 20% הוצאות הגנה משפטית. גובה הפרמיה שתשלם החברה בביטוח עצמי בצירוף הפרמיות בעד ביטוח ה-run off להלן, לא יעלה על 450 אלפי דולר לשנה.
בנוסף, קיבלה האסיפה הכללית החלטת מסגרת לרכישת פוליסת ביטוח run off לנושאי משרה, בגין פעולות שעשו בתוקף תפקידם בחברה עד ליום 5 בינואר 2005. גבול האחריות יהא לכל היותר 30 מליון דולר, בתוספת 20% הוצאות הגנה משפטית. גובה הפרמיה - כמפורט לעיל.

יט. שכר נושאי משרה שאינם הדירקטורים או המנכ"ל

באסיפה מיוחדת של בעלי מניות החברה שנערכה ביום 14 ביולי 2005 התקבלה החלטה על הוספת תקנה 158 א' לתקנון החברה. בתקנה שהוספה נקבע, בין היתר, כי שכרם של נושאי משרה (לא כולל דירקטורים, שאינם עובדי החברה, ולמעט מנכ"ל, בעל שליטה, קרוב של בעל שליטה, ובעל עניין בבעל השליטה), כאשר אין המדובר בעסקה חריגה, יאושר ע"י ועדת משאבי אנוש ומינויים של הדירקטוריון.

כ. השתתפות ממשלת ישראל בהוצאות הנפקה:

ממשלת ישראל השתתפה בהוצאות החיתום, הניהול וההפצה, וההוצאות המשפטיות, באופן יחסי לתמורה שנתקבלה מהצעת המכר. שאר ההוצאות התחלקו בין החברה ובין ממשלת ישראל. בשנת 2004, לאחר שנערכה התחשבנות בין החברה לממשלת ישראל, הוקטנה השתתפות הממשלה בהוצאות ההנפקה, בסך של 181 אלפי דולר.

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 24 - מגזרי פעילות

א. דיווח ראשי - מגזרים גיאוגרפיים

פעילות החברה מאורגנת לפי נתיבי טיסה, זכויות טייס, ונציגויות ברחבי העולם. בהתאם לכך, החברה מדווחת על מגזרים גאוגרפיים במתכונת ראשית.
מרבית נכסי החברה והתחייבויותיה משויכים לציי המטוסים השונים של החברה. מטוסים אלה, אשר הינם ניידים מעצם ייעודם, אינם מזוהים עם מגזר גיאוגרפי מסוים.

להלן דיווח על מגזרים גאוגרפיים על בסיס מאוחד -

	צפון אמריקה	אירופה	המזרח הרחוק ומרכז אסיה	שאר העולם	סה"כ
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)				
שנת 2006:					
הכנסות-					
הכנסות מגזריות	2,586,490	3,132,444	1,397,081	163,060	7,279,075
הכנסות שאינן מיוחסות למגזרים					142,819
סה"כ הכנסות בדוח המאוחד					7,421,894
רווח מהפעלה -					
רווח הפעלה מגזרי	49,849	362,011	168,617	34,894	615,371
הוצאות כלל מגזריות, נטו					(690,964)
הפסד מהפעלה לפני הוצאות מימון בדוח המאוחד					(75,593)
שנת 2005:					
הכנסות-					
הכנסות מגזריות	2,550,368	3,187,529	1,243,574	156,413	7,137,884
הכנסות שאינן מיוחסות למגזרים					129,971
סה"כ הכנסות בדוח המאוחד					7,267,855
רווח מהפעלה -					
רווח הפעלה מגזרי	262,540	746,676	141,529	51,860	1,212,605
הוצאות כלל מגזריות, נטו					(813,538)
רווח מהפעלה לפני הוצאות מימון בדוח המאוחד					399,067
שנת 2004:					
הכנסות-					
הכנסות מגזריות	2,187,297	2,717,365	1,074,273	126,540	6,105,475
הכנסות שאינן מיוחסות למגזרים					107,386
סה"כ הכנסות בדוח המאוחד					6,212,861
רווח מהפעלה -					
רווח הפעלה מגזרי	189,315	510,280	231,114	36,815	967,524
הוצאות כלל מגזריות, נטו					(708,210)
רווח מהפעלה לפני הוצאות מימון בדוח המאוחד					259,314

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 24 - מגזרי פעילות (המשך)

ב. דיווח משני - מגזרים עסקיים

פעילות החברה מאורגנת לפי ציי מטוסים. בהתאם לכך החברה מדווחת במתכונת משנית על מגזרים עסקיים לפי חלוקה למטוסי נוסעים ומטוסי מטען.

להלן דיווח על מגזרים עסקיים על בסיס מאוחד -

	מטוסי נוסעים	מטוסי מטען	אחר והתאמות למאוחד	סה"כ
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
	סכומים מתורגמים (1)			
שנת 2006:				
הכנסות מנוסעים	5,694,147	-	-	5,694,147
הכנסות ממטען ודואר	401,085	1,076,684	-	1,477,769
הכנסות אחרות	153,416	4,300	92,262	249,978
סה"כ הכנסות	6,248,648	1,080,984	92,262	7,421,894
יתרת עלות מופחתת של הרכוש הקבוע	4,541,182	103,018	207,744	4,851,944
שנת 2005:				
הכנסות מנוסעים	5,653,609	-	-	5,653,609
הכנסות ממטען ודואר	415,826	971,443	-	1,387,269
הכנסות אחרות	149,237	3,765	73,975	226,977
סה"כ הכנסות	6,218,372	975,208	73,975	7,267,855
יתרת עלות מופחתת של הרכוש הקבוע	3,973,514	173,413	209,883	5,356,810
שנת 2004:				
הכנסות מנוסעים	4,699,435	-	-	4,699,435
הכנסות ממטען ודואר	348,391	971,277	-	1,319,667
הכנסות אחרות	114,193	4,532	75,033	193,758
סה"כ הכנסות	5,162,019	975,809	75,033	6,212,861
יתרת עלות מופחתת של הרכוש הקבוע	4,733,372	183,288	205,159	5,121,819

(1) מתורגמים לשקלים לפי הבהרה מספר 4 – ראה באור 2.ב

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים

באור 25 - אירועים לאחר תאריך הדוחות הכספיים

א. תביעות תלויות

1. ביום 22 בינואר 2007 הוגש כנגד החברה בבית המשפט המחוזי בירושלים כתב תביעה, בצירוף בקשה לאישור התביעה כייצוגית, על סך של כ- 483.4 מליון ש"ח (כ- 114 מליון דולר ליום המאזן).
לטענת התובעים, גביית היטל הבטחון בסך של 8 דולר למקטע טיסה, מהנוסעים בטיסות שאינן מבוצעות על ידי החברה עצמה, אלא על ידי חברות תעופה אחרות, במסגרת הסכמי Code sharing עם החברה, מהווה הטעיית הצרכן, הפרת ההסכם עמו, העדר תום לב ועשיית עושר שלא במשפט, מכיוון שבטיסות אלה, על פי טענת התובעים, לא ניתנים שרותי בטחון ואבטחה הזהים ברמתם ובטיבם לשירותי הבטחון הניתנים על ידי החברה.
התובעים מבקשים לחייב את החברה לשלם לכל אחד מהנוסעים הנ"ל סך של 8 דולר וכן פיצוי בסך של 500 ש"ח בגין עוגמת נפש ואובדן הנאה.
בשלב זה אין באפשרות יועציה המשפטיים של החברה להעריך את סיכויי התביעה והבקשה לאישורה כתביעה ייצוגית. בדוחות כספיים אלו לא נערכה הפרשה בגין תביעה זו.

2. בתום חודש פברואר 2007 קיבלה החברה כתב תביעה אזרחי שהוגש בבית המשפט בניו יורק בנושא מחירי שירותי הובלה אווירית של מטענים.
בכתב התביעה אשר הוגש כאמור, צורפה החברה כנתבעת, לצידן של 38 חברות תעופה אחרות, כאשר נטען כי הנתבעות היו שותפות לקשר לתיאום מחירי שירותי הובלה אווירית של מטענים, משנת 2000 תוך הפרה של חוקי התחרות וחוקים אחרים באירופה ובארה"ב.
התביעה הוגשה בשמם של גופים הרוכשים שירותי הובלה אווירית של מטענים, באופן ישיר ועקיף, באירופה ובארה"ב והיא כוללת בקשה להכיר בתביעה כתביעה ייצוגית. התביעה כוללת בקשה לפיצויים בסכום שלא הוערך וסעדים נוספים.

החברה בוחנת את כתב התביעה שנמסר לה ואת השלכותיו האפשריות ונערכת לטיפול בהליך זה. לאור השלב המקדמי של ההליך, אין ביכולת החברה להעריך את השלכותיו או את ההשפעה הכספית של ההליך על החברה ועקב כך לא נערכה ההפרשה בגין תביעה זו בדוחות כספיים אלו.

3. ביום 18 במארס 2007 הוגשה לבית המשפט המחוזי בתל אביב תביעה נגד החברה, בצירוף בקשה לאישור התביעה כייצוגית. לטענת התובע חיוב לקוחות הרוכשים כרטיסי טיסה ישירות (ולא באמצעות סוכני נסיעות) באמצעות כרטיסי אשראי במטבע חוץ במקום במטבע ישראלי, תוך תשלום עמלת המרת מטבע חוץ בסך 2% ממחיר כרטיס הטיסה (בגין המרת התשלום במטבע חוץ לתשלום במטבע ישראלי) לחברות האשראי, מהווה הפרה של חוק הגנת הצרכן, תשמ"א – 1981, הפרת חובת תום הלב ועשיית עושר שלא במשפט. עוד נטען להפרת החובה לפרסם "מחיר כולל" וכן כי החברה היא אשר צריכה לשאת בעמלות ההמרה הנ"ל. בנוסף, טוען התובע כי חיוב הלקוחות במטבע זר ולא בשקלים מהווה כשלעצמו הפרה של חוק הגנת הצרכן. התובע מבקש לחייב את החברה לשלם לכל אחד מחברי הקבוצה פיצוי בגובה כל סכומי עמלות ההמרה שנגבו שלא כדין ולהשיב לכל אחד את סכומי עמלות ההמרה שנגבו שלא כדין, לטענת התובע. כן מבקש התובע ליתן צו כנגד החברה הקובע כי גביית התשלומים במטבע חוץ והחיוב בעמלות ההמרה בגינם נעשו שלא כדין ולאסור על החברה להמשיך ולגבות תשלומים במטבע חוץ ולגלגל חיובי עמלות המרה של תשלומים במטבע חוץ, על לקוחותיה. החברה לומדת את התביעה ונערכת להגשת תגובה.

ב. אירועים נוספים

1. לאחר תאריך המאזן, שילמה החברה סך של כ- 5.5 מליון דולר (כ- 23 מליון ש"ח ליום המאזן) נוספים לחברת בואינג כתשלום אחרון במימון עצמי על חשבון שני מטוסים מדגם 777-200 שהוזמנו על ידה, כאמור בבאור 1.ד.17.

2. בתחילת חודש מארס 2007 חתמה החברה על הסכם התקשרות עם הבנקים המממנים לצורך עסקת הרכישה של שני מטוסי 777-200 כאמור בבאור 1.ד.17. במקביל לכך הגישה החברה בקשה להחלפת ההתחייבות המקדמית בההתחייבות סופית לבנק EXIM לצורך קבלת ערבות EXIM למימון העסקה.

3. בעקבות הפסקת פעילותה של חברה קשורה לבואינג איתה התקשרה החברה בעבר לצורך הפעלת מערכות אינטרנט בחלק ממטוסי החברה, הופסק מתן שירות זה על ידי החברה. בחודש ינואר 2007 נחתם הסכם בין החברה לבואינג, על פיו קיבלה החברה פיצוי מבואינג בגין השקעותיה במערכת האינטרנט והנזק הנוסף שנגרם לה עקב הפסקת הפעלת המערכת. בעקבות פיצוי זה תרשום החברה ברבעון הראשון של שנת 2007 רווח הון בסך של כ-4.4 מליון דולר, (כ- 19 מליון ש"ח ליום המאזן).

דוח תקופתי לשנת 2006

פרק ד'

פרטים נוספים על התאגיד

פרטים נוספים על התאגיד

שם חברה: אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

מס' חברה ברשם: ח.צ. 520017146

תאריך המאזן: 31 בדצמבר 2006

תאריך הדוח: 21 במרץ 2007

תקופת הדוח: שנת 2006

<u>תקנה 10א:</u> תמצית דוחות רווח והפסד רבעוניים
להלן תמצית דוחות רווח והפסד רבעוניים לשנת 2006 באלפי דולר:

	רבעון 10-12/2006	רבעון 7-9/2006	רבעון 4-6/2006	רבעון 1-3/2006
הכנסות הפעלה	416,696	447,001	429,200	372,549
הוצאות הפעלה	350,416	373,919	363,484	314,833
רווח גולמי	66,280	73,082	65,716	57,716
הוצאות מכירה	52,091	46,673	47,896	41,145
הוצאות הנהלה וכלליות	24,312	22,116	23,121	22,403
	76,403	68,789	71,017	63,548
רווח (הפסד) מהפעלה, לפני הוצאות מימון, נטו	(10,123)	4,293	(5,301)	(5,832)
הוצאות מימון, נטו	7,632	6,725	8,177	6,958
הפסד מהפעלה, לאחר הוצאות מימון, נטו	(17,755)	(2,432)	(13,478)	(12,790)
הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו	(1,246)	4,329	(1,591)	314
הטבת מס (מסים על הכנסה)	83	(166)	(40)	(11)
חלק ברווחי חברות כלולות, נטו	288	34	53	42
רווח נקי (הפסד) לתקופה	(18,630)	1,765	(15,056)	(12,445)

תקנה 10ג': שימוש בתמורת ניירות ערך

בהתאם לתשקיף ההנפקה של החברה מיום 30 במאי 2003 (והתיקונים לו מיום 3 ו-4 ביוני 2003), הועברו כספי התמורה המיידית והתמורה העתידית של ההנפקה, לרבות כספים שנתקבלו ממימוש ניירות ערך המירים, לקופת פיצויים לטובת תשלום פיצויי פיטורין לעובדי החברה הזכאים.

ראה באור 15(ב)(4)(ב) לדוחות הכספיים.

תקנה 11: רשימת השקעות בחברות-בת ובחברות קשורות

מצ"ב רשימת ההשקעות של החברה בתאריך המאזן בכל אחת מחברות הבת הפעילות והחברות הקשורות שלה (באלפי דולר):

שם החברה	סוג המניות	ע.נ. כולל של המניות המונפקות	ע.נ. של המניות המוחזקות	השיעור ב-%		עלות המניות המוחזקות	חלק בשווי המאזני ליום 31.12.06	הלוואות לחברות מוחזקות ליום 31.12.06
				בהון	בהצבעה	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
סאן-דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ	רגילות בנות 0.001 ₪	5 ₪	5 ₪	100	100	3	3	-
סייבר ישראל טכנולוגיות נסיעות בע"מ	רגילות	1,000 ₪	490 ₪	49	49	-	771	1,228[1]
כתית בע"מ	רגילות בנות 0.0001 ₪	0.1 ₪	0.1 ₪	100	100	-	-	-
	נדחות בנות 0.0001 ₪	0.5 ₪	0.5 ₪[2]	-	-	-	-	-
סופרסטאר הולידייס לימיטד	רגילות בנות 1 ליש"ט	50,000 ליש"ט	50,000 ליש"ט	100	100	349	199	-[3]
תור אויר ישראל בע"מ ("איירתור")	רגילות א'	25.2 ₪	-	-	-			
	רגילות ב'[4]	10 ₪	10	50	50	13	13	-
	רגילות ג'	64.8 ₪	-	-	-	-		
תמ"מ תעשיות מזון מטוסים בע"מ	רגילות בנות 1 ₪	1,068 ₪	1,068 ₪	100	100	1	4,863	
בורנשטיין קייטררס אינק.	רגילות (ללא ערך נקוב)	80,000 דולר	80,000 דולר	100	100	1	3,930	-
קווי חופשה בע"מ	רגילות	125	25	20	20	40	264	-
אייר קונסלידטורס ישראל בע"מ ("אק"י")[5]	יסוד בנות 0.01 ₪	1.1 ₪	-	-	-	4	4	
	רגילות בנות 0.1 ₪	11 ₪		-	-	-		
	רגילות ב' בנות 0.1 ₪	11 ₪	11 ₪	50	50	-		
	רגילות ג' בנות 1 ₪	10 ₪		-	-	-		

1 ההלוואה דולרית, נושאת ריבית שנתית בשיעור ליבור +1.5%, לפרעון עד שנת 2011. בשנת 2006 נפרעו 326 אלפי דולר.

2 5000 המניות הנדחות מוחזקות כדלקמן: צור – 1 מניה, חברה לנאמנות למשכנתאות 999 מניות, מקורות חב' המים 3,999 מניות, חברת מים שומרון –1 מניה.

3 ההלוואה נפרעה כולה בשנת 2006.

4 המניות המוחזקות על ידי החברה מקנות לה את הזכות להשתתף ולהצביע באסיפות הכלליות של איירתור בשיעור של 50% ולמנות מחצית מחברי הדירקטוריון שלה, ללא זכות לקבלת רווחים.

5 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 12: שינויים בהשקעות בחברות בנות ובחברות קשורות בשנת הדוח

בשנת הדוח לא היו שינויים בהשקעות בחברות בנות ובחברות קשורות.

תקנה 13: הכנסות של חברות בנות וחברות קשורות והכנסות מהן לשנת הדוח

שם החברה	רווח (הפסד) לפני מס	רווח (הפסד) לאחר מס	חלק החברה ברווח (הפסד) לאחר מס	דיבידנד שנתקבל	ריבית	דמי ניהול
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
סאן דור	-	-	-	-	-	-
סופרסטאר	(417)	(417)	(417)	-	-	-
בורנשטיין	301	162	162	-	-	146
תמ"מ	125	207	207	-	-	-
כתית	-	-	-	-	-	-
סייבר ישראל	551	403	198	-	90	-
קווי חופשה[6]	1,686	1,095	219	-	-	-
איירתור	917	654	-	-	-	-
אייר קונסולידטורס ישראל	(12)	(20)	-	-	-	-

תקנה 20: מסחר בבורסה

במהלך תקופת הדוח בוצעו שתי הפסקות מסחר. האחת ביום 24 במאי, 2006 בעקבות פרסום מאזנים; והשנייה – ביום 19 ביולי, 2006 בגין הערכת תוצאות כספיות לשנת 2006, כמפורט בדיווח המיידי של החברה מיום 19 ביולי, 2006.

תקנה 21: תשלומים לנושאי משרה בכירה

להלן פרוט התשלומים ששילמה החברה, וכל ההתחייבויות לתשלומים שקיבלה על עצמה בגין שנת הדיווח, והכל לרבות לעניין תנאי פרישה, לכל אחד מחמשת מקבלי השכר הגבוה ביותר מבין נושאי המשרה הבכירה, בין שניתנו לנושא המשרה, ובין שניתנו לאחר בעבור נושא המשרה, או בשל העסקתו של נושא המשרה:

---

6 הנתונים בגין קווי חופשה הינם כפי שנרשמו בספרי החברה בשנת 2006.

מס'	תפקיד	עלות שנתית ב- ₪
1	יו"ר דירקטוריון (*)	3,219,480
2	מנהל כללי (**)	3,070,121
3	סמנכ"ל תחזוקה (***)	2,415,184
4	סמנכ"ל מבצעים (***)	2,164,653
5	סמנכ"ל שירות (***)	1,924,014

(*) הסכום הנ"ל משקף את הסכום המשולם על ידי החברה לכנפיים אחזקות בע"מ ("כנפיים") על פי הסכם ניהול בין החברה לבין כנפיים אשר אושר על ידי האסיפה הכללית של החברה ביום 10 במאי 2005, לפיו מקבלת החברה שירותי יו"ר דירקטוריון פעיל לחברה באמצעות סגן יו"ר דירקטוריון כנפיים ועוזרת אישית. בתמורה לשירותי הניהול כאמור משלמת החברה לכנפיים 60 אלפי דולר לחודש וכן מעניקה כרטיסי טיסה ליו"ר הדירקטוריון ובני משפחתו ולעד 8 נושאי משרה של כנפיים ובני משפחתם. החברה אינה משלמת ליו"ר הדירקטוריון סכומים נוספים מעבר לאמור בהסכם הניהול. לעניין תשלומים שמקבל יו"ר הדירקטוריון מכנפיים בשל כהונתו כסגן יו"ר דירקטוריון כנפיים ראה דיווח מיידי של כנפיים מיום 4 בדצמבר 2006.

(**) לעניין תנאי העסקתו של מנכ"ל החברה, ראה באור 23(יז) לדוחות הכספיים.

בהתאם לבקשת המנכ"ל, תוקן ביום 29 במרץ 2006 הסכם ההעסקה בינו לבין החברה ונקבע כי סך של 1.2 מליון דולר, הנכלל במענק לו היה זכאי המנכ"ל בגין שנת 2005 בהתאם לתנאי הסכם העסקתו, ואשר נכלל בדיווח על עלות שכר המנכ"ל לשנת 2005, ידחה וישולם לו בשלוש מנות שוות, בחודשים ינואר 2007, ינואר 2008 וינואר 2009. הזכאות לקבלת כל מנה, מותנית בהמשך העסקתו של המנכ"ל בתפקידו זה במועד בו אמורה להשתלם אותה מנה. על פי החלטת דירקטוריון החברה מיום 31 בדצמבר 2006, תוקן הסכם ההעסקה של המנכ"ל כך ששני התשלומים שאמורים היו להתבצע בשנים 2007 ו- 2008 שולמו בחודש ינואר 2007 בכפוף להתחייבות המנכ"ל כי במקרה שבו המנכ"ל לא יכהן בתפקידו בחודש ינואר 2008 יוחזר לחברה סכום המנה השנייה ששולם, זאת אלא אם יוחלט אחרת על ידי החברה.
בחודש אוקטובר 2006 גובשה הבנה עקרונית בין יו"ר דירקטוריון החברה ובין מנכ"ל החברה, לפיה מנכ"ל החברה ויתר על יתרת אופציות הפאנטום אשר הוענקו לו על פי הסכם העסקתו. המנכ"ל הודיע על הויתור כאמור לדירקטוריון החברה ביום 21 במרץ 2007. לפיכך, עלות השכר המצוינת לעיל הינה לאחר ניכוי שווי ההטבה בסך 188 אלפי דולר.

(***) הסכום הנ"ל כולל שווי הטבה בגין אופציות למנהלים על פי תוכנית אופציות 2006, אשר חושב על פי מודל כלכלי כמפורט בביאור 19(ח) לדוחות הכספיים. נכון למועד הדוח שווי ההטבה הינו תיאורטי, היות ושווי האופציות נמוך מערך מימושן.

<u>תקנה 22:</u> שכר וטובות הנאה

שכר וטובות הנאה שאינן חורגות מהמקובל של הדירקטורים (כולל היו"ר) והמנכ"ל של החברה בשנת 2006 הסתכם לסך של כ- 6,583,763 אלפי ₪.*

* לא כולל הטבה בכרטיסי טיסה.

תקנה 24: החזקות בעלי עניין

החזקות בעלי עניין בחברה במניות וני"ע המירים של החברה, חברת בת או חברה קשורה, בתאריך 11 במרץ 2007:

שם בעל עניין	נייר הערך	כמות	שיעור ההחזקה (%)		שיעור ההחזקה בדילול מלא* (%)	
			הון	הצבעה	הון	הצבעה
מדינת ישראל	מניה רגילה	83,409,117	20.78	20.78	1.09	1.09
כנפיים אחזקות בע"מ	מניה רגילה	158,288,219	39.44	39.44	45.07	45.07
כנפיים אחזקות בע"מ	אופצית רכישה (סדרה ב')	22,070,968				
כנפיים אחזקות בע"מ	כתב אופציה (סדרה 1)	52,106,777				
אחזקות בנאמנות של עובדי אל-על בע"מ	מניה רגילה	32,527,216	8.10	8.10	6.31	6.31

* ההנחות לחישוב שיעור החזקה (בהון וזכויות הצבעה) בדילול מלא הנן:
1. מימוש כל אופציות סדרה 1 וסדרה ב';
2. מימוש כל האופציות המוחזקות על ידי כנפיים אחזקות בע"מ;
3. מימוש כל האופציות שהוענקו למנהלים, עפ"י תכנית אופציות 2006.
4. קבלת כל האישורים הנדרשים על ידי כנפיים אחזקות בע"מ ועמידה בהוראות כל דין.

מדינת ישראל מחזיקה גם במניית מדינה מיוחדת.

החברה קיבלה ביום 22 בדצמבר 2004 אישור מאת המחזיק במניית המדינה המיוחדת על פיו מסכים המחזיק כי כנפיים אחזקות בע"מ ("כנפיים") תחזיק למעלה מ 40% מהון המניות של החברה ובשיעור המקנה לה שליטה באל על.

תקנה 24 א: הון רשום, הון מונפק וניירות ערך המירים של התאגיד נכון ליום 11 במרץ, 2007

סוג מניה: מניה רגילה
ההון הרשום: 550,000,001 (כולל מניית מדינה מיוחדת)
ההון המונפק: 401,383,178
מספר ני"ע: 01087824

סוג מניה: מניה מדינה מיוחדת
ההון הרשום: 1
ההון המונפק: 1

<u>ניירות ערך המירים</u>:

כתבי אופציה סדרה 1	
כמות:	100,000,000
מתוכם מומשו	
עד לתאריך 11 במרץ 2007:	5,662,631
תקופת מימוש:	החל מ 12/12/2004 ועד 05/06/2007
מספר ני"ע:	01087857
סוג מניות שינבעו ממימוש:	רגילות
כמות מניות שינבעו ממימוש:	100,000,000
אופציית רכישה סדרה ב'	
כמות:	157,600,000
מתוכם מומשו	
עד לתאריך 11 במרץ 2007:	79,810,971
תקופת מימוש:	החל מ 12/12/2004 ועד 05/06/2007
מספר ני"ע:	01087840
סוג מניות שינבעו ממימוש:	רגילות
כמות מניות שינבעו ממימוש:	157,600,000
אופציית למנהלים	
כמות כוללת במאגר:	20,092,129
כמות במאגר ליום 31 בדצמבר 2006 :	17,809,236
מתוכם מומשו	
עד לתאריך 11 במרץ 2007:	-
תקופת מימוש:	בהתאם לתכניות מתאר מיום 15 במרץ, 2006 ומיום 29 במאי, 2006
מספר ני"ע:	-
סוג מניות שינבעו ממימוש:	רגילות
כמות מניות שינבעו ממימוש:	בהתאם להפרש בין מחיר המניה ביום המימוש לתוספת המימוש שנקבעה, ראו באור 19(ח) לדוחות הכספיים.

לפרטים אודות ניירות ערך המירים של החברה, תנאי מימושם ותכניות אופציות למנהלים בחברה ראו באור 19 לדוחות הכספיים.

<u>תקנה 25א</u>: מען רשום

המען הרשום: ת.ד. 41, נתב"ג 70100
דוא"ל: corporate@elal.co.il
טלפון: 03-9716720
פקס: 03-9717334

תקנה 26: הדירקטורים של החברה

שם	ישראל (איזי) בורוביץ – יו"ר הדירקטוריון
מספר תעודת זיהוי	007014483
תאריך לידה	30/06/1941
מען להמצאת כתבי בית דין	ת.ד. 41 נתב"ג 70100
נתינות	ישראלית
חברות בועדות הדירקטוריון	ועדת משאבי אנוש ומינויים - יו"ר ועדת כספים, תקציב ומאזן
בעל מיומנות חשבונאית פיננסית	כן
דירקטור חיצוני	לא
האם עובד של החברה, של חברת בת, חברה קשורה או של בעל עניין	סגן יו"ר דירקטוריון- כנפיים אחזקות בע"מ
התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור	06/01/2005
השכלתו והתעסקותו בחמש השנים האחרונות	פרופסור בדימוס, מחשבים ומערכות מידע באוניברסיטת תל אביב מנכ"ל כנפיים אחזקות בע"מ (עד אוקטובר 2006) מנכ"ל ודירקטור, ארקיע קוי תעופה ישראליים בע"מ (עד פברואר 2005)
פרוט התאגידים שבהם הוא משמש דירקטור	כנפיים אחזקות בע"מ – סגן יו"ר הדירקטוריון; 18 חברות באי מאן – מנהל כללי ויו"ר דירקטוריון GBOX CO. LTD. – מנהל כללי ויו"ר דירקטוריון. חברת נתיבי איילון בע"מ - יו"ר הדירקטוריון; המרכז הבינתחומי, הרצליה - דירקטור; Click Software Technologies Ltd. - דירקטור; יו"ר חבר הנאמנים של מכללת אפקה.
האם הוא בן משפחה של בעל עניין אחר בחברה	כן. גיסה של סגנית יו"ר הדירקטוריון, הגב' תמר מוזס בורוביץ.

שם	תמר מוזס בורוביץ – סגן יו"ר הדירקטוריון
מספר תעודת זיהוי	056400997
תאריך לידה	11/03/1960
מען להמצאת כתבי בית דין	ת.ד. 41 נתב"ג 70100
נתינות	ישראלית
חברות בועדות הדירקטוריון	ועדת משאבי אנוש ומינויים
בעל מיומנות חשבונאית פיננסית	לא
דירקטור חיצוני	לא
האם עובד של החברה, של חברת בת, חברה קשורה או של בעל עניין	לא
התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור	06/01/2005
השכלתו והתעסקותו בחמש	תואר שני במנהל עסקים, אוניברסיטת תל אביב.

השנים האחרונות	בוגר מדעי המדינה וסוציולוגיה, אוניברסיטת בר אילן. מנכ"ל תמר מוזס השקעות בע"מ מנכ"ל מפל תקשורת בע"מ.
פרוט התאגידים שבהם הוא משמש דירקטור	כנפיים אחזקות בע"מ, מפל תקשורת בע"מ, דורי מדיה גרופ בע"מ, תמר מוזס השקעות בע"מ, יריב מ.ב נכסים בע"מ.
האם הוא בן משפחה של בעל עניין אחר בחברה	כן. גיסתו של יו"ר הדירקטוריון, פרופ' ישראל (איזי) בורוביץ.

שם	עמיעז סגיס
מספר תעודת זיהוי	000007922
תאריך לידה	18/11/1948
מען להמצאת כתבי בית דין	גרנית הכרמל, הגביש 6, א.ת חדש, נתניה 42507
נתינות	ישראלית
חברות בועדות הדירקטוריון	ועדת ביקורת ועדת ניהול סיכוני שוק
בעל מיומנות חשבונאית פיננסית	לא
דירקטור חיצוני	לא
האם עובד של החברה, של חברת בת, חברה קשורה או של בעל עניין	לא
התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור	06/01/2005
השכלתו והתעסקותו בחמש השנים האחרונות	מוסמך, מדעי המדינה באוניברסיטת חיפה בוגר, הנדסת מכונות בטכניון חיפה מנכ"ל שופרסל מנכ"ל גרנית הכרמל השקעות (ואחזקות) בע"מ
פרוט התאגידים שבהם הוא משמש דירקטור	כנפיים אחזקות בע"מ, אם.איי.די השקעות ופיתוח מוניציפלי בע"מ, טמבור בע"מ, סונול ישראל בע"מ, סופרגז חברה ישראלית להפצת גז בע"מ, ג'י אי אס גלובל אנוירומנטל סולושנס בע"מ, גרנית הכרמל אחזקות (1993) בע"מ, גרנית הכרמל נכסים (1993) בע"מ, גרנית הכרמל אחזקות פיתוח בע"מ, גרנית הכרמל אחזקות תיירות, דרך הים התפלה בע"מ, גרנית הכרמל א.י. אחזקות בע"מ, גרנית הכרמל אחזקות אנרגיה בע"מ, גרנית הכרמל אחזקות תעשייה בע"מ, גרנית הכרמל אנרגיה (1997) בע"מ, גרנית הכרמל (ג.ה.א) פטרוליום בע"מ, גרנית הכרמל י.ע. אחזקות בע"מ, גרנית הכרמל נצ"ב אחזקות בע"מ, גרנית הכרמל אחזקות ס.פ. בע"מ, גרנית הכרמל תיירות (1995) בע"מ, גרנית הכרמל תעשיות בע"מ, גרנית הכרמל פיתוח בע"מ, גרנית הכרמל תקשורת (2001) בע"מ וג.ה.י אחזקות בע"מ, ל.ד.י ליסינג דיינמיקס אינטרנשיונל בע"מ, אר.אם.אס ריטייל מרצ'נדייזינג סולושנס בע"מ, בי.אם.איי ברנד מנג'מנט אינטרנשיונל בע"מ, גי.אי.אי. גלובל סוכנויות רכב בע"מ, סונול סחר בע"מ.
האם הוא בן משפחה של בעל עניין אחר בחברה	לא

שם	נדב פלטי
מספר תעודת זיהוי	055667612
תאריך לידה	25/04/1959

מען להמצאת כתבי בית דין	ראול וולנברג 2, רמת החייל, תל אביב 69719
נתינות	ישראלית, אמריקאית
חברות בועדות הדירקטוריון	ועדת כספים, תקציב ומאזן - יו"ר ועדת ניהול סיכוני שוק – יו"ר
בעל מיומנות חשבונאית פיננסית	כן
דירקטור חיצוני	לא
האם עובד של החברה, של חברת בת, חברה קשורה או של בעל עניין	לא
התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור	06/01/2005
השכלתו והתעסקותו בחמש השנים האחרונות	בוגר כלכלה וחשבונאות באוניברסיטת תל אביב רו"ח מוסמך דורי מדיה גרופ – מנכ"ל ונשיא נכסי שד' ירושלים יפו בע"מ – מנכ"ל S.R.D.N USA Inc - נשיא יו"ר מפל תקשורת בע"מ
פרוט התאגידים שבהם הוא משמש דירקטור	דורי מדיה גרופ בע"מ; כנפיים אחזקות בע"מ, נעה מ.ב. תקשורת בע"מ; ש.ר.ד.ן אחזקות תקשורת (2002) בע"מ; נכסי שדרות ירושלים יפו בע"מ; מפל תקשורת בע"מ; ערוצי תוכן בע"מ; דווקא תכנים והפקות בע"מ; תורן מדיה בע"מ; מפל – עדן טלנובלות בע"מ; דר מולטימדיה בע"מ; יאיר דורי אינטרנשיונל (2002) בע"מ; LDI בע"מ; DTR בע"מ; IMH Online בע"מ; Point Match בע"מ; Point Match USA Ltd; See Vision בע"מ; Upex Brands בע"מ; דרסט הפקות בע"מ; Communica TV בע"מ; CTV Tech בע"מ; CTV מדיה בע"מ; Eurofun International בע"מ; Travelist בע"מ; (A.S.P.) Wireless Applications Media House בע"מ; Dori Media International GmbH; Point Media בע"מ; RMS בע"מ; .S.R.D.N USA Inc; BMI בע"מ;Dori Aram Producciones בע"מ.
האם הוא בן משפחה של בעל עניין אחר בחברה	לא

שם	שמעון כצנלסון
מספר תעודת זיהוי	14041461
תאריך לידה	08/04/1946
מען להמצאת כתבי בית דין	היידן 6, אשדוד
נתינות	ישראלית
חברות בועדות הדירקטוריון	ועדת ביקורת, ועדת ניהול סיכוני שוק, ועדת ביטחון
בעל מיומנות חשבונאית פיננסית	כן
דירקטור חיצוני	כן
האם עובד של החברה, של חברת בת, חברה קשורה או של בעל עניין	לא

התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור	29/12/2003; כהונה נוספת החלה ביום 28 בפברואר 2007.
השכלתו והתעסקותו בחמש השנים האחרונות	תואר שני במנהל ציבורי באוניברסיטת קלארק ארה"ב, מהנדס באלקטרוניקה בטכניון קייב בריה"מ. יו"ר דירקטוריון מפעל הפיס, סגן ומ"מ ראש עיריית אשדוד בעירייר
פרוט התאגידים שבהם הוא משמש דירקטור	יו"ר דירקטוריון מפעל הפיס, דירקטור בחברת ננט
האם הוא בן משפחה של בעל עניין אחר בחברה	לא

שם	יאיר רבינוביץ
מספר תעודת זיהוי	007274616
תאריך לידה	29/05/1945
מען להמצאת כתבי בית דין	רח' בזל 17, הרצליה פיתוח
נתינות	ישראלית
חברות בועדות הדירקטוריון	ועדת ביקורת; ועדת כספים, תקציב ומאזן; ועדת משאבי אנוש ומינויים
בעל מיומנות חשבונאית פיננסית	כן
דירקטור חיצוני	כן
האם עובד של החברה, של חברת בת, חברה קשורה או של בעל עניין	לא
התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור	28/02/2007
השכלתו והתעסקותו בחמש השנים האחרונות	תואר ראשון בראיית חשבון, האוניברסיטה העברית, ירושלים. בעל משרד ייעוץ בתחום המיסוי, החל משנת 2000.
פירוט התאגידים שבהם הוא משמש כדירקטור	יו"ר דירקטוריון מודוס סלקטיב ניהול וייעוץ השקעות בע"מ, דירקטור בעמיר חברה לאספקה חקלאית בע"מ, יו"ר דירקטוריון מדיגוס בע"מ
האם הוא בן משפחה של בעל עניין אחר בחברה	לא

שם	אמנון ליפקין-שחק
מספר תעודת זיהוי	008089195
תאריך לידה	18/03/1944
מען להמצאת כתבי בית דין	רח' נחל טף 802, מכבים
נתינות	ישראלית
חברות בועדות הדירקטוריון	ועדת ביקורת
בעל מיומנות חשבונאית פיננסית	לא
דירקטור חיצוני	לא
האם עובד של החברה, של חברת בת, חברה קשורה או של בעל עניין	לא
התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור	06/01/2005
השכלתו והתעסקותו בחמש	בוגר, היסטוריה כללית באוניברסיטת תל אביב;

השנים האחרונות	שר תיירות ותחבורה בממשלת ישראל; חבר כנסת בכנסת ישראל; יו"ר הדירקטוריון בתה"ל; עצמאי, פעילות עסקית פרטית;
פרוט התאגידים שבהם הוא משמש דירקטור	I.D.S.S.T – מערכות התראה אינטגרליות; קרדן בע"מ, נילית בע"מ, קבוצת תהל, ריטליקס בע"מ, ויזואל דפנס בע"מ
האם הוא בן משפחה של בעל עניין אחר בחברה	לא
שם	יגאל ארנון
מספר תעודת זיהוי	001989417
תאריך לידה	09/12/1929
מען להמצאת כתבי בית דין	עזריאלי 1, מגדל עגול, תל אביב
נתינות	ישראלית
חברות בועדות הדירקטוריון	-
בעל מיומנות חשבונאית פיננסית	לא
דירקטור חיצוני	לא
האם עובד של החברה, של חברת בת, חברה קשורה או של בעל עניין	לא
התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור	02/02/2005
השכלתו והתעסקותו בחמש השנים האחרונות	מוסמך, משפטים (MA) באוניברסיטה העברית בירושלים. בעל רשיון עורך דין. כנפיים אחזקות בע"מ - יו"ר הדירקטוריון; כרמל ודפנה יון בע"מ – דירקטור.
פרוט התאגידים שבהם הוא משמש דירקטור	
האם הוא בן משפחה של בעל עניין אחר בחברה	לא
שם	אייל רוזנר
מספר תעודת זיהוי	57820417
תאריך לידה	05/06/1964
מען להמצאת כתבי בית דין	שהם 13 תל אביב
נתינות	ישראלית
חברות בועדות הדירקטוריון	ועדת כספים, תקציב ומאזן; ועדת ניהול סיכוני שוק
בעל מיומנות חשבונאית פיננסית	כן
דירקטור חיצוני	לא
האם עובד של החברה, של חברת בת, חברה קשורה או של בעל עניין	הדירקטור שימש כמנהל כללי של חברת B.M.G Ltd (בורוביץ מוזס גרופ) עד ליום 31 בדצמבר, 2006.
התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור	02/02/2005
השכלתו והתעסקותו בחמש השנים האחרונות	מוסמך במינהל עסקים באוניברסיטת תל אביב בוגר כלכלה ומדעי המחשב באוניברסיטת תל אביב מנכ"ל B.M.G Ltd (בורוביץ מוזס גרופ); יועץ כלכלי ובנקאי השקעות.

פרוט התאגידים שבהם הוא משמש דירקטור	אייל רוזנר בע"מ; ארין רוזנר ייעוץ והשקעות בע"מ
האם הוא בן משפחה של בעל עניין אחר בחברה	לא

שם	אבשלום נוריאל
מספר תעודת זיהוי	057820870
תאריך לידה	14/06/1964
מען להמצאת כתבי בית דין	החורש 2, כפר שמריהו
נתינות	ישראלית
חברות בועדות הדירקטוריון	ועדת כספים, תקציב ומאזן; ועדה לניהול סיכוני שוק
בעל מיומנות חשבונאית פיננסית	לא
דירקטור חיצוני	לא
האם עובד של החברה, של חברת בת, חברה קשורה או של בעל עניין	לא
התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור	14/07/2005
השכלתו והתעסקותו בחמש השנים האחרונות	תיכונית מנכ"ל מובילי דרור ושות' (החל משנת 1997).
פרוט התאגידים שבהם הוא משמש דירקטור	קבוצת א. נוריאל (אחזקות כנפיים) בע"מ קבוצת א. נוריאל בע"מ
האם הוא בן משפחה של בעל עניין אחר בחברה	לא

תקנה 26א': נושאי משרה בכירה של התאגיד

<u>חיים רומנו:</u>
ת.ז.: 52921863.
תאריך לידה: 10/09/1954.
תפקיד: המנהל הכללי.
השכלה: מוסמך בביטחון לאומי ויחב"ל - אוניברסיטת חיפה, בוגר מדעי החברה והרוח - אוניברסיטת תל אביב.
ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: המשנה למנכ"ל - פרטנר תקשורת בע"מ (החל משנת 2005), סמנכ"ל, מנהל חטיבת הלקוחות - פרטנר תקשורת בע"מ (2003-2004), סמנכ"ל, מנהל שירות הלקוחות - פרטנר תקשורת בע"מ (2001-2002), סמנכ"ל, משאבי אנוש ומינהל - פרטנר תקשורת בע"מ (1998-2000).
ממלא תפקיד בחברת בת של החברה, בחברה קשורה שלה או בבעל עניין בה: יו"ר דירקטוריון סאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ, דירקטור בחברת תמ"מ-תעשיות מזון מטוסים (נתב"ג) בע"מ, בחברת בורנשטיין קייטררס אינק. ובחברת כתית בע"מ.
בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר, או של בעל עניין בחברה: לא
תאריך תחילת כהונה: 10/03/2005.

<u>ניסים מלכי:</u>
ת.ז.: 68825074.
תאריך לידה: 01/08/1946.
תפקיד: סמנכ"ל כספים.
השכלה: מוסמך תעשייה וניהול בטכניון, ומוסמך מנהל עסקים באוניברסיטת ת"א.
ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות (בטרם תפקידו הנוכחי): גזבר החברה באל על (1993-2003).
ממלא תפקיד בחברת בת של החברה, בחברה קשורה שלה או בבעל עניין בה: דירקטור בחברת תמ"מ-תעשיות מזון מטוסים (נתב"ג) בע"מ, בחברת בורנשטיין קייטררס אינק.,, בחברת כתית בע"מ ובחברת סופרסטאר הולידייס לימיטד.
משמש כאחראי על ניהול סיכוני שוק בחברה.
בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר, או של בעל עניין בחברה: לא.
תאריך תחילת כהונה: 01/07/2003.

<u>ראובן וירובניק:</u>
ת.ז.: 003955440.
תאריך לידה: 12/1/1949.
תפקיד: סמנכ"ל משאבי אנוש ומינהל.
השכלה: תיכונית מקצועית – הנדסאי מכונות, ניהול עסקי בכיר.
ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: סמנכ"ל משאבי אנוש ומינהל.
ממלא תפקיד בחברת בת של החברה, בחברה קשורה שלה או בבעל עניין בה: דירקטור בחברת כתית בע"מ, בחברת תמ"מ-תעשיות מזון מטוסים (נתב"ג) בע"מ ובחברת בורנשטיין קייטררס אינק.
בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר, או של בעל עניין בחברה: לא.
תאריך תחילת כהונה: 01/09/1999.

<u>ליאור יבור:</u>
ת.ז.: 54628227.
תאריך לידה: 02/02/1958.
תפקיד: סמנכ"ל מבצעים.
השכלה: בוגר מדעי המדינה - אוניברסיטת חיפה, בוגר משפטים – המרכז הבינתחומי הרצליה ובעל רישיון עו"ד.
ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: ראש אגף מבצעי אויר וטייס ראשי- אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (2003-2005), מנהל צי 767- אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (2002-2003), טייס ראשי - אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (2001-2002).
בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר, או של בעל עניין בחברה: לא.
תאריך תחילת כהונה: 04/04/2005.

<u>שמואל פלדל:</u>
ת.ז.: 051746782.
תאריך לידה: 13/02/1953.
תפקיד: סמנכ"ל תחזוקה והנדסה.
השכלה: דוקטור להנדסה אוירונאוטית - אוניברסיטת מרילנד ארה"ב, מוסמך בהנדסה אוירונאוטית - אוניברסיטת מרילנד ארה"ב, בוגר הנדסה אוירונאוטית – הטכניון חיפה.
ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: מנכ"ל סאיקלון מוצרי תעופה בע"מ (1998-2005), מנכ"ל משותף סנונית שרותי תעופה בע"מ (2003-2005).

ממלא תפקיד בחברת בת של החברה, בחברה קשורה שלה או בבעל עניין בה: לא.
בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר, או של בעל עניין בחברה: לא.
תאריך תחילת כהונה: 01/08/2005.

<u>עופר צברי:</u>
ת.ז.: 055336168.
תאריך לידה: 03/07/1958.
תפקיד: סמנכ"ל מחשוב וארגון.
השכלה: מוסמך במדעי המחשב - אוניברסיטת תל אביב, בוגר מתמטיקה ומדעי המחשב - אוניברסיטת תל אביב.
ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: מנכ"ל פרו-סרב (2003-2005), סמנכ"ל מערכות מידע – קומברס (2001-2003).
ממלא תפקיד בחברת בת של החברה, בחברה קשורה שלה או בבעל עניין בה: דירקטור בחברת סייבר ישראל בע"מ.
בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר, או של בעל עניין בחברה: לא.
תאריך תחילת כהונה: 30/06/2005.

<u>דוד מימון:</u>
ת.ז.: 056491616.
תאריך לידה: 08/07/1960.
תפקיד: סמנכ"ל שירות.
השכלה: מוסמך מינהל עסקים - אוניברסיטת דרבי בריטניה, ובוגר מדעי המדינה - אוניברסיטת בר אילן.
ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: מנכ"ל האגודה למען החייל (2003-2005), יו"ר חברת סנדויץ אמריקאי (2002-2003), סמנכ"ל לארגון ומשאבי אנוש - תבל טלקום (2000-2001).
ממלא תפקיד בחברת בת של החברה, בחברה קשורה שלה או בבעל עניין בה: דירקטור בחברת חברת סאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ, בחברת תמ"מ-תעשיות מזון מטוסים (נתב"ג) בע"מ, בחברת בורנשטיין קייטררס אינק. ובחברת כתית בע"מ.
בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר, או של בעל עניין בחברה: לא.
תאריך תחילת כהונה: 17/07/2005.

<u>אברהם (רמי) לוי:</u>
ת.ז.: 51563245.
תאריך לידה: 29/05/1953.
תפקיד: סמנכ"ל למסחר וקשרים תעופתיים.
השכלה: בוגר – מנהל עסקים – האוניברסיטה העברית ירושלים; בוגר – משפטים – המרכז הבינתחומי הרצליה.
ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: סמנכ"ל לשיווק וסחר – חברת בקר תנובה (2004-2006), סמנכ"ל לשיווק ומכירות – חברת יקבי כרמל (2002-2004), מנכ"ל גולדן (1998-2001), סמנכ"ל בכיר לשיווק ומכירות חברת אינטרקוסמא (1989-2001).
דירקטור בחברת סאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ ותור אויר (ישראל) בע"מ.
בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר, או של בעל עניין בחברה: לא.
תאריך תחילת כהונה: 01/08/2006.

<u>עומר שלו:</u>
ת.ז.: 023761653.
תאריך לידה: 07/07/1968.
תפקיד: היועץ המשפטי ומזכיר החברה.
השכלה: בוגר משפטים באוניברסיטת ת"א, בעל רישיון עו"ד.
ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: סמנכ"ל, מזכיר החברה והיועץ המשפטי בכנפיים אחזקות בע"מ ובארקיע קוי תעופה ישראליים בע"מ.
ממלא תפקיד בחברת בת של החברה, בחברה קשורה שלה או בבעל עניין בה: לא
בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר, או של בעל עניין בחברה: לא.
תאריך תחילת כהונה: 15/11/2006.

<u>אלי רייך:</u>
ת.ז.: 044314540.
תאריך לידה: 15/09/1948.
תפקיד: מבקר החברה.
השכלה: בוגר ראיית חשבון באוניברסיטת ת"א ובוגר פסיכולוגיה באוניברסיטת ת"א.
ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: מבקר החברה.
ממלא תפקיד בחברת בת של החברה, בחברה קשורה שלה או בבעל עניין בה: מבקר פנים בחברות בנות של אל על.
בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר, או של בעל עניין בחברה: לא
תאריך תחילת כהונה: 15/12/1989.

<u>תקנה 27:</u> רואה החשבון של התאגיד

משרד רואי חשבון בריטמן, אלמגור ושות'.
מען: מרכז עזריאלי 1, תל אביב 67021.

<u>תקנה 28:</u> שינוי בתזכיר או בתקנון של התאגיד

באסיפה כללית מיוחדת של בעלי המניות של החברה אשר התקיימה ביום 23 במרץ 2006, נתקבלה החלטה להגדיל את הון המניות הרשום של החברה ב-54,279,453 ₪, כך שלאחר הגדלה זו, הון המניות הרשום של החברה הוא 550,000,001 ₪ המחולק ל-1 מניית מדינה מיוחדת בת 1 ₪ ע.נ. ו-550,000,000 מניות רגילות רשומות על שם, בנות 1 ₪ ע.נ. כל אחת.

<u>תקנה29:</u> המלצות והחלטות הדירקטורים

לאשר התקשרות עם חברת סונול ישראל בע"מ בהסכם לרכישת רוב תצרוכת הדלק הסילוני של החברה בישראל, כמפורט בדיווח המיידי של החברה מיום 29 במרץ, 2006 (אשר תוקן ביום 30 במרץ, 2006) בדבר עיסקה בין החברה לבין בעל השליטה אשר אינה טעונה אישור אסיפה כללית.

לאשר התקשרות עם כנפיים אחזקות בע"מ ("כנפיים") לפיה יפנו החברה וכנפיים למבטחיה של החברה בבקשה להתקשרות משותפת שבה ייכללו כיסויי ביטוח שונים כנספחים

לפוליסות הנרכשות על ידי אל על, בהתאם לתנאים שפורטו בדיווח המיידי של החברה מיום 3 ביולי, 2006 בדבר עיסקה בין החברה לבין בעל השליטה אשר אינה טעונה אישור אסיפה כללית.

לאשר לחברה רכישת פוליסת ביטוח אחריות נושאי משרה, בחברה ובחברות בנות של החברה, באמצעות כנפיים – ראו באור 23(יח) לדוחות הכספיים של החברה.

<u>תקנה29 (ג):</u> החלטות אסיפה כללית מיוחדת

באסיפה המיוחדת של בעלי המניות של החברה אשר התקיימה ביום 23 במרץ 2006, נתקבלה ההחלטה להגדיל את הון המניות הרשום של החברה ב- 54,279,453 ₪, כך שלאחר הגדלה זו, הון המניות הרשום של החברה הוא 550,000,001 ₪ המחולק ל- 1 מניית מדינה מיוחדת בת 1 ₪ ערך נקוב ו- 550,000,000 מניות רגילות רשומות על שם, בנות 1 ₪ ערך נקוב כל אחת.

באסיפה המיוחדת של בעלי המניות של החברה אשר התקיימה ביום 14 בדצמבר 2006, לא נתקבלו ההחלטות למינוי מר שמעון כצנלסון לכהונה נוספת כדירקטור חיצוני בחברה ולמינוי עו"ד אמיר תמרי לכהונה כדירקטור חיצוני בחברה.

באסיפה המיוחדת של בעלי המניות של החברה אשר התקיימה ביום 28 בפברואר 2007, נתקבלו ההחלטות למנות את מר שמעון כצלנסון לכהונה נוספת כדירקטור חיצוני בחברה ולמנות את רו"ח יאיר רבינוביץ לכהונה כדירקטור חיצוני בחברה, החל מיום 28 בפברואר 2007.

<u>תקנה29א:</u> החלטות החברה

לעניין ביטוח ושיפוי - ראה באור 23(יח) לדוחות הכספיים של החברה.

תאריך: 21 במארס, 2007

_____	_____
פרופ' ישראל (איזי) בורוביץ יו"ר הדירקטוריון	חיים רומנו מנכ"ל