

# אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

**דוחות כספיים**

**ליום 31 במרץ 2009**

(בלתי מבוקרים)

**תוכן עניינים**

חלק א' - עדכון פרק א' (תיאור עסקי התאגיד) לדוח התקופתי לשנת 2008  
חלק ב' - דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד לתקופה שנסתיימה ביום 31 במרץ 2009  
חלק ג' - תמצית דוחות כספיים מאוחדים ביניים ליום 31 במרץ 2009 (בלתי מבוקרים)

**עדכון פרק א' (תיאור עסקי התאגיד)<sup>1</sup>**  
**לדוח התקופתי לשנת 2008 ("הדוח התקופתי")**  
**של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן: "החברה")**

**להלן עדכונים נוספים לפרק א' – תיאור עסקי התאגיד:**

**כללי**

שינויים בתקינה הבינלאומית (IFRS):

ברבעון הראשון לשנת 2009, יישמה החברה בדוחותיה הכספיים שינויים במדיניות החשבונאית שנבעו מיישום של תקנים ופרשנויות חדשים של תקני החשבונאות הבינלאומיים (IFRS), אשר נכנסו לתוקף במועד הדוחות הכספיים ובהם תקן חשבונאות בינלאומי IFRS 8 - "מגזרי פעילות", IAS-1 (מתוקן) - "הצגת דוחות כספיים", IFRIC 13, "תכניות נאמנות לקוחות" ותיקון ל- IAS-19, "הטבות עובדים" במסגרת פרויקט שיפורים לתקני דיווח כספי בינלאומיים 2008. לפרטים נוספים בדבר התקנים והשפעת יישומם על הדוחות הכספיים של הקבוצה, ראו באורים 2, 7 ו- 8 לדוחות הכספיים של החברה ליום 31 במרץ 2009.

**לסעיף 3.2 – השקעות בהון התאגיד-אופציות**

ביום 30 באפריל 2009 אישרו ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה הקצאה פרטית של 4,650,000 אופציות ליו"ר הדירקטוריון, בתנאים אשר פורטו בדיווח המידי של החברה מיום 3 במאי 2009. הקצאת האופציות ותנאי העסקת יו"ר הדירקטוריון, כפי שהובאו בדיווחים הנ"ל, כפופים לאישור האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה, אשר תתכנס ביום 24 ביוני 2009. לפרטים נוספים ראו באור 10א. לדוחות הכספיים של החברה ליום 31 במרץ 2009.

**לסעיף 6.1 – התנועה בענף התעופה הבינלאומי ולסעיף 7.1.3 (א) – שינויים בהיקף הפעילות בתחום ברווחיות – התפתחויות בינלאומיות**

החרפת המשבר הכלכלי ברחבי העולם הביאה לירידה בתנועת הנוסעים הבינלאומית ובאופן משמעותי יותר לירידה בהיקפי הובלת המטענים. על פי נתוני יאט"א, ברבעון הראשון לשנת 2009 נרשמה ירידה של 9.1% בתנועת הנוסעים הבינלאומית, המהווה ירידה חדה לעומת הרבעון המקביל אשתקד וכן לעומת הרבעון הרביעי לשנת 2008, בו נרשמה ירידה של 3.5% בתנועת הנוסעים.

לאור הירידה בביקושים, צמצמו חברות התעופה את קיבולת המושבים ב- 4.3% בלבד וכתוצאה מכך ירד שיעור התפוסה המשוקלל בטיסות נוסעים בינלאומיות ל- 71.6% לעומת שיעור תפוסה משוקלל של 75.6% ברבעון המקביל אשתקד. עודף הקיבולת גורם להחרפת התחרות בין חברות התעופה, לירידת מחירים ולפגיעה ברווחיות חברות התעופה.

על פי דיווחי יאט"א, בחודשים ינואר-מרץ 2009 חל קיטון של כ- 22.8% בהיקף ההובלה העולמית של מטענים במטוסי מטען בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד.

<sup>1</sup> העדכון הינו בהתאם לתקנה 39א לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל – 1970 וכולל שינויים או חידושים מהותיים אשר אירעו בעסקי התאגיד בכל עניין שיש לתארו בדוח התקופתי. העדכון מתייחס למספרי הסעיפים בפרק א' (תיאור עסקי התאגיד) בדוח התקופתי של הקבוצה לשנת 2008.

בחתך אזורי: רבעון ראשון 2009 לעומת רבעון ראשון 2008:

מטען		נוסעים			אזור
<sup>2</sup> ATK	FTK <sup>3</sup>	PLF <sup>4</sup>	ASK <sup>5</sup>	RPK <sup>6</sup>	
שינוי שנתי	שינוי שנתי		שינוי שנתי	שינוי שנתי	
-10.8%	-27.4%	70.3%	-9.8%	-11.2%	אפריקה
-12.7%	-25.9%	71.5%	-7.6%	-12.4%	אסיה
-6.4%	-22.0%	71.3%	-5.1%	-9.1%	אירופה
-1.4%	-19.3%	72.2%	0.1%	-3.7%	דרום אמריקה
6.7%	-6.2%	69.9%	10.5%	2.7%	מזרח תיכון
-6.8%	-24.4%	73.5%	-5.1%	-10.6%	צפון אמריקה
<b>-7.3%</b>	<b>-22.8%</b>	<b>71.6%</b>	<b>-4.3%</b>	<b>-9.1%</b>	<b>סה"כ</b>

בנוסף, שוק התעופה הבינלאומי מושפע גם מאירועים מיוחדים, כגון התפרצות מגפות ואסונות טבע בעולם. בהקשר זה יצוין כי ביום 25 באפריל 2009, הכריז ארגון הבריאות העולמי על מצב חירום בינלאומי עקב התפרצות "שפעת החזירים" שמקורה במקסיקו. בעקבות התפשטות המחלה לארה"ב וחשש להתפשטות המגיפה לארצות נוספות, הוציא האיחוד האירופי אזהרה שקראה לתושבי האיחוד לא לנסוע לאזורים בהם התגלתה המחלה ובהם מקסיקו וארה"ב. בשלב זה, אין אפשרות להעריך מה תהיינה השפעות "שפעת החזירים" על ענף התעופה.

**לסעיף 6.2 – התנועה בענף התעופה בישראל ו- 7.1.3 (ב) שינויים בהיקף הפעילות בתחום וברוחיותו – התפתחויות בשוק הישראלי**

על פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, ברבעון הראשון לשנת 2009 נרשמו 549 אלפי יציאות של ישראלים בדרך האוויר, ירידה של כ- 12% לעומת הרבעון המקביל אשתקד. כמו כן, ברבעון זה נרשמו כ- 377 אלפי כניסות של תיירים בדרך האוויר (נתב"ג ואילת), ירידה של 17% לעומת התקופה המקבילה אשתקד. להערכת החברה, הירידה הגדולה במספר היציאות לחו"ל של ישראלים ובמספר כניסות התיירים לארץ, נובעת מהשלכות המשבר הכלכלי העולמי וכן ממצע "עופרת יצוקה" שהחל בסוף חודש דצמבר 2008 ונמשך עד למחצית חודש ינואר 2009.

בחודשים ינואר-מרץ 2009 רשמו חברות התעופה שטסו לישראל ירידות משמעותיות בהיקף תנועת הנוסעים שלהן, אך יחד עם זאת, חלה עליה של 9% בקיבולת החברות הסדירות הזרות לעומת התקופה המקבילה אשתקד. עודף הקיבולת גרם להחרפת התחרות בקווים אל ישראל וממנה ולירידה משמעותית בשיעור התפוסה של מרבית החברות.

בעקבות הירידה בביקושים לטיסות צמצמו חברות השכר הזר שפעלו בקווים לישראל את פעילותן במידה ניכרת. למיטב ידיעת החברה, חברות השכר הזר הורידו את קיבולת המושבים שלהן בטיסות לישראל בכמחצית (51%) ותנועת הנוסעים שלהן קטנה ב- 56% לעומת הרבעון המקביל אשתקד, זאת בעיקר בשל צמצום פעילותן של

2 Available Ton Kilometer – טון-ק"מ זמין: הקיבולת הזמינה להובלה של נוסעים (מתורגמים לטונות) ומטען כפול המרחק המוטס.  
 3 Freight Ton Kilometer – משקל בטונות של מטען (כולל דואר) בתשלום כפול המרחק המוטס.  
 4 Passenger Load Factor – שיעור תפוסה בטיסות.  
 5 Available Seat Kilometer – מושב-ק"מ זמין: מספר המושבים שהוצעו למכירה כפול המרחק המוטס.  
 6 Revenue Passenger Kilometer – מספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק המוטס.

חברות השכר הזר בקווים לטורקיה, בהם נרשמה ירידה חדה של כ- 52% בסך כל תנועת הנוסעים. לפרטים נוספים ראו להלן עדכון לסעיף 7.2 לדוח התקופתי (רשת אזורית).

יחד עם זאת, גורמים במשרד התיירות מעריכים כי צפוי גידול במספר התיירים לישראל במהלך השנה, זאת בעקבות ביקור האפיפיור בארץ בחודש מאי 2009.

בסה"כ נרשמה ברבעון הראשון לשנת 2009 ירידה של כ- 14% בתנועת הנוסעים הבינלאומית בנתב"ג ושיעור התפוסה הממוצע עמד על כ- 69.1% בלבד לעומת 78.6% ברבעון הראשון לשנת 2008.

### **לסעיף 6.3 – תנודות במחירי הדלק הסילוני, ולסעיף 9.5.1 – חומרי גלם וספקים-דלק**

ברבעון שנסתיים ביום 31 במרץ 2009 חלה ירידה של כ- 58% במחירי השוק של הדלק הסילוני ביחס לרבעון המקביל אשתקד. המחיר האפקטיבי הממוצע של הדס"ל לחברה ירד, לאחר פעילות הגידור, בכ- 18.5% ביחס לרבעון המקביל אשתקד. בתקופת הרבעון מהוות הוצאות הדלק כ- 31.0% מהמחזור (ברבעון הראשון לשנת 2008 היוו הוצאות הדלק כ- 34.9% מהמחזור). הנתונים להלן מתייחסים למחירי הדס"ל באגן הים התיכון, כמצוטט על ידי חברת Platts<sup>7</sup>. לפרטים נוספים, ראו סעיפים 7.1, 7.2 ו- 7.3 לדוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד.

ליום 31 במרץ 2009 החזיקה החברה במלאי דס"ל, שנרכש מספקים בארץ ובחו"ל, בסך של כ- 6.8 מיליון דולר.

### **לסעיף 6.4 – תנודות בשערי מטבע זר**

נכון ליום 31 במרץ 2009, חל תיסוף של כ- 17.9% בשער החליפין של דולר ארה"ב לעומת השקל, ביחס ליום 31 במרץ 2008, ושל כ- 10.2% ביחס ליום 31 בדצמבר 2008.

נכון ליום 31 במרץ 2009, חל תיסוף של כ- 15.8% בשער החליפין של דולר ארה"ב לעומת האירו, ביחס ליום 31 במרץ 2008, ושל כ- 4.5% ביחס ליום 31 בדצמבר 2008.

### **לסעיף 6.5 – תנודות בשיעורי הריבית**

ברבעון שנסתיים ביום 31 במרץ 2009 חלה ירידה של 55.2% בשיעור הממוצע של ריבית הליבור ל- 3 חודשים ביחס לרבעון הרביעי של שנת 2008, ואילו ביחס לרבעון המקביל אשתקד חלה ירידה של כ- 62.3%. לפרטים נוספים, ראו סעיפים 7.1, 7.2 ו- 7.4 לדוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד.

## **1. תחום פעילות מטוסי הנוסעים**

**לסעיף 7.1.4 – התפתחויות בשווקים של תחום הפעילות, או שינויים במאפייני הלקוחות שלו, סעיף 7.1.10 – מבנה התחרות בתחום הפעילות ושינויים החלים בו מדיניות "השמיים הפתוחים" – יישום מדיניות "השמיים הפתוחים", סעיף 7.2 - השירותים בתחום הפעילות**

להלן תיאור השינויים העיקריים הנובעים ממדיניות "השמיים הפתוחים" של משרד התחבורה:

<sup>7</sup> למיטב ידיעת החברה, חברת Platts הינה חברה מקבוצת McGraw-Hill אשר מספקת מידע ביחס לענף האנרגיה זה יותר מ- 75 שנה. החברה מספקת מידע וניתוחים עדכניים, בין היתר, בנוגע למחירים ואירועים בין לאומיים בשוקי הנפט, הפטרוכימיים, הגזים הטבעיים והכוח החשמלי והגרעיני.

**גרמניה** – בהמשך להסכם התעופה החדש שנחתם בין ישראל וגרמניה, והגדלת התדירויות המותרות לכל צד (30 תדירויות מגרמניה), החלה חברת לופטהנזה להפעיל 4 טיסות שבועיות למינכן החל מחודש אפריל 2009, זאת בנוסף ל- 14 טיסותיה השבועיות בקו תל אביב - פרנקפורט. כמו כן, הודיעה חברת אייר ברלין כי החל מחודש יולי 2009 תפעיל שתי טיסות שבועיות בקו ת"א – ברלין.

**אנגליה** – בהמשך להסכמי התעופה שנחתמו בין ישראל ואנגליה, מונתה החברה כמוביל נקוב בקו בין זוג הערים תל אביב – לוטון, והחלה בתחילת חודש מאי בהפעלת טיסה יומית לשדה תעופה זה, הנמצא במערב לונדון.

בחודש מרץ 2009 החלה חברת בריטיש מידלנד ("BMI") הבריטית להפעיל טיסה יומית שנייה בקו לונדון – תל אביב. בהמשך לדיווחי החברה בדבר הגשת עתירה לבג"צ כנגד שר התחבורה, רשות התעופה האזרחית (להלן בסעיף זה: "המדינה") וכנגד BMI, כאשר בבסיס העתירה עמדת החברה לפיה אין לאשר הגדלת תדירות טיסות לחברת BMI בקו מלונדון לתל אביב על ידי המדינה, מבלי שיוסדרו תחילה אישורי הנחיתה וההמראה בשדה התעופה הית'רו בלונדון עבור החברה, כמתחייב מהסכמי התעופה בין ישראל לבריטניה וכפי שדיווחה החברה, בדיון שנתקיים בבית המשפט העליון ביום 13 במאי 2009, הצהירה המדינה כי היא מודעת לבעיית הסלוטים (אישורי נחיתה והמראה), וכי ניסתה לסייע בפתרונות בעבר ותנסה לסייע בעתיד, ובכפוף למגבלות הקיימות ובהתחשב במכלול האינטרסים עליהם מופקדת המדינה, תעלה המדינה את הנושא הנ"ל בכל הזדמנות כדי לנסות ולעזור, ובפרט בשיחות התעופה האמורות להתקיים בקיץ 2009 ובנוסף תעודד את הצדדים (החברה ו-BMI) לנהל מו"מ ביניהם. לאור הצהרת המדינה כאמור ובהמלצת ביהמ"ש החליטה החברה למשוך את העתירה.

התחרות בקווים לאנגליה עלולה להחריף עוד יותר עם תחילת פעילותן של חברות התעופה לטיסות מוזלות בקווים אלה: חברת התעופה הבריטית ג'ט2 (JET2.COM) אשר החלה להפעיל טיסות בקו מנצ'סטר – תל אביב בחודש מאי 2009 וחברת התעופה איזיג'ט (EasyJet) המתכננת להפעיל טיסות בקו לוטון – תל אביב החל מחודש ספטמבר 2009.

חברת אייר אירופה (Air Europa) הספרדית, הפסיקה את טיסותיה הסדירות בקו מדריד – תל אביב בחודש פברואר 2009, אך מאידך הפעילה טיסות שכר מברצלונה במהלך חודש מרץ.

חברת קורסאייר הצרפתית (השייכת לתאגיד TUI) הודיעה על חידוש טיסותיה הסדירות בקו פריז – תל אביב החל מחודש מאי 2009. חברת קורסאייר תפעיל שתי טיסות שבועיות בקו זה.

בסה"כ גדלה ברבעון זה, קיבולת החברות הסדירות הזרות בכ- 9% ומספר הנוסעים שלהן ירד ב- 9% בהשוואה לרבעון הראשון של 2008.

ביום 2 במאי 2009 החלה החברה להפעיל 3 טיסות שבועיות בקו החדש תל אביב – סאו פאולו (ברזיל).

החברה פנתה לרשות תעופה אזרחית בבקשה למנותה כמוביל נקוב נוסף בקו התעופה הפנים ארצי לאילת. בקשתה זו של החברה נדחתה על ידי רשות התעופה האזרחית בטענה כי עדיין אין מקום בתעופה הפנים ארצית למובילים נקובים נוספים.

ביום 18 במאי 2009 מינה שר התחבורה והבטיחות בדרכים את סאן דור כמוביל נקוב בקו אילת – מוסקבה לעונת הקיץ 2009.

בהמשך לאמור בסעיף 7.2 לדוח התקופתי – השירותים בתחום הפעילות, להלן נתונים בדבר התפתחות תנועת הנוסעים עפ"י קבוצות יעדים מרכזיות: במהלך הרבעון הראשון לשנת 2009 נרשמה ירידה של כ- 9% בתנועה הסדירה בנתב"ג, וירידה של 32% בתנועת השכר (ישראלי וזר גם יחד). בסה"כ ירדה תנועת הנוסעים בנתב"ג ב- 14% לעומת הרבעון הראשון לשנת 2008, כאשר תנועת הנוסעים נחלקה בין חברות התעופה כך: אל על וסאן דור - 42.9%; חברות סדירות אחרות - 49.0%; חברות שכר - 8.1%.

#### הקווים למערב אירופה

בקווים למערב אירופה נרשמה ירידה של 13% בתנועת הנוסעים ברבעון הראשון לשנת 2009, לעומת התקופה המקבילה אשתקד. בקרב החברות הסדירות הזרות נרשמה ירידה של 11% בתנועת הנוסעים, אך לעומת זאת חל גידול של כ- 9% בהיצע המושבים שלהן.

כתוצאה מאי התאמת ההיצע (קיבולת המושבים) לירידה בביקושים, שיעור התפוסה הממוצע בחברות התעופה הסדירות הזרות ירד באופן חד ל- 62.6% לעומת 75.9% ברבעון הראשון לשנת 2008.

יצוין כי בקווים למערב אירופה חלה עליה בפעילות חברות השכר הזר אשר הגדילו את היצע המושבים שלהן בכ- 77% ורשמו עליה של 62% במספר הנוסעים שלהן. הקבוצה צמצמה את היצע המושבים שלה ברבעון הראשון לשנת 2009 בכ- 7% ורשמה ירידה של כ- 15% בתנועת הנוסעים. שיעור התפוסה הממוצע של הקבוצה עמד על כ- 77.3% וחלקה בסך תנועת הנוסעים ברשת נתיבים זו היה: 43.6%.

#### הקווים למרכז ומזרח אירופה

בקווים למרכז ומזרח אירופה נרשמה ירידה של כ- 7% בהיצע המושבים של חברות התעופה הסדירות הזרות וירידה של 31% בהיקף תנועת הנוסעים שלהן. לעומת זאת, הקבוצה, הגדילה את היצע המושבים שלה ברשת נתיבים זו בכ- 24% ורשמה גידול של כ- 10% בתנועת הנוסעים שלה בנתיבים אלה. חלק השוק של הקבוצה ברשת נתיבים זו הגיע ל- 45.5%.

#### הקווים למדינות חבר העמים

חברות התעופה הסדירות הזרות הפועלות בנתיבים אלה הגדילו את פעילותן במידה ניכרת על ידי תוספת תדירויות ו/או מעבר למטוסים גדולים יותר. בסה"כ גדלה קיבולת החברות הסדירות בקווים אלו בכ- 17% ותנועת הנוסעים שלהן נשארה ללא שינוי מהותי (+1%) לעומת הרבעון המקביל אשתקד.

כתוצאה מכך, רשמו חברות אלו שיעור תפוסה ממוצע נמוך: 50.8% בלבד. בתקופה זו הקטינה הקבוצה (אל על וסאן דור) את היצע המושבים שלה ברשת נתיבים זו בכ- 10% ומספר הנוסעים של הקבוצה ירד בכ- 22% בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד. חלק הקבוצה בתנועת הנוסעים בקווים אלו עמד על כ- 31.3%.

#### הקווים הטראנס אטלנטיים

ברבעון הראשון לשנת 2009 נרשמה ירידה של כ- 5% בתנועת הנוסעים בקווים הטראנס אטלנטיים. בסה"כ צמצמו חברות התעופה הפועלות בקווים אלה את קיבולת המושבים שלהם בכ- 2%. החברה צמצמה את היצע המושבים שלה ברשת נתיבים זו בכ- 11%, בין השאר, עקב הפסקת פעילותה בקו למיאמי החל מחודש ספטמבר 2008, ורשמה ירידה בשיעור דומה של כ- 10% בתנועת הנוסעים שלה. התחרות ברשת נתיבים זו צפויה להחריף עם תחילת פעילות חברת יו.אס.אירווים (US Airways) בקו תל אביב - פילדלפיה בתחילת חודש יולי 2009.

### הקווים למזרח הרחוק

בחודשים ינואר – מרץ 2009 חלה ירידה של כ- 12% בתנועת הנוסעים בקווים אלה וירידה של כ- 7% בהיצע המושבים ברשת נתיבים זו. החברה הורידה את היצע המושבים שלה בקווים למזרח הרחוק בכ- 22% ורשמה ירידה של כ- 19% בתנועת הנוסעים שלה.

### רשת אזורית

ברשת נתיבים זו נרשמה ירידה של כ- 42% בתנועת הנוסעים. חברות התעופה הסדירות הפועלות בקווים אלה, אשר לא התאימו את קיבולת המושבים שלהן בהתאם לירידה בביקושים, טסו בשיעור תפוסה נמוך במיוחד שעמד על כ- 52.5% בלבד. הירידה המשמעותית (-52%) ביותר נרשמה בתנועת הנוסעים לטורקיה, זאת על רקע המתיחות בין ישראל וטורקיה, לאחר הלחימה בגבול הדרום בתחילת שנת 2009. בתקופה זו הפעילה הקבוצה טיסות בקווים לקהיר ואתונה בלבד. חלק הקבוצה ברשת נתיבים זו: 5.5% בלבד.

### לסעיף 7.4 – שירותים חדשים

בהמשך לאמור בסעיף 7.4 לדוח התקופתי, הושלם שדרוג מחלקות היוקרה בכל ציי המטוסים ארוכי הטווח. פרויקט התקנת השקעים למחשבים ניידים במחלקת התיירים של מטוסי הבואינג מדגם 747-400 צפוי להסתיים בתוך מספר חודשים. בהמשך לאסטרטגיה של פיתוח וביסוס ערוצי הפצה ושיווק ישירים, הציגה החברה גידול במכירות באינטרנט אשר הסתכמו בכ- 21.7 מיליון דולר ברבעון. כמו כן, פותחה מערכת למכירת מוצרי דיוטי פרי באינטרנט (כאשר המוצר עצמו מתקבל על ידי הנוסע במטוס), המאפשרת, בין היתר, מכירה בנקודות עבור חברי מועדון הנוסע המתמיד. בנוסף, ב- 2 במאי 2009 השיקה החברה את הקו החדש לסאו פאולו. החברה החלה להפעיל בקו זה 3 טיסות שבועיות ישירות במטוסי בואינג מדגם 777-200 וכן תתאפשרנה טיסות המשך ליעדים שונים בדרום אמריקה באמצעות חברות תעופה מקומיות.

ב- 3 במאי 2009 החלה החברה להפעיל 6 טיסות שבועיות לשדה התעופה לוטון שבמערב לונדון. בכך הגדילה החברה את התדירויות שלה בקו ללונדון ל- 18 תדירויות שבועיות.

החברה חתמה בחודש אפריל על הסכם "קוד משותף" עם חברת התעופה הצ'כית (Czech Airlines). ההסכם הוא מסוג "Block" (רכישת מכסת מושבים שבועית קבועה של חברת תעופה אחת על ידי השנייה). יישום ההסכם כפוף לאישורים ובהתאם הוגשה בקשה לשר התחבורה ולממונה על ההגבלים העסקיים.

### לסעיף 7.10 – כושר ייצור

ברבעון הראשון של שנת 2009 הקטינה החברה את היצע המושבים שלה (ASK) בכ- 10.7% ומספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק המוטס (RPK) של החברה ירד בכ- 12.8%. לפיכך, נרשמה ירידה של כ- 2.3% בשיעור התפוסה המשוקלל, והוא עמד על כ- 78.9% לעומת 80.7% ברבעון המקביל אשתקד.

### לסעיף 7.11 – צי מטוסים בתחום פעילות מטוסי נוסעים

ביום 18 במאי 2009, הושלמה עסקת מכירת מטוס בואינג מדגם 757-200, משנת ייצור 1990, אשר ברשות החברה וחכירתו בחזרה על-ידי הקבוצה. המטוס נרכש על ידי חברת החכרת מטוסים מפנמה. התמורה שקבלה החברה בגין המטוס הינה 11.5 מיליון דולר. על פי ההסכם תחכור הקבוצה את המטוס בתנאי שוק לתקופה בת 27 חודשים. בעקבות העסקה תכיר החברה בהוצאה נוספת של כ- 2.6 מיליון דולר בדוחותיה הכספיים עד למועד השלמת העסקה כאמור.

בהמשך לדיווחי החברה בעניין ההסכם אשר נחתם בחודש אפריל 2008 בין החברה לבין חברת תעופה ספרדית לרכישת שלושה מטוסים חדשים מדגם בואינג 737-800, מתכבדת החברה לדווח כי ביום 17 באפריל 2009 הושלמה מסירת המטוס הראשון לידי החברה וכן כי ביום 20 במאי 2009 הושלמה מסירת המטוס השני. לשם השלמת העיסקה ומימון הרכישה, קיבלה החברה אישור מהבנק לייבוא וייצוא של ארה"ב של Export-Import Bank of the United States (להלן בסעיף זה: "הבנק") למימון של כ- 37 מיליון דולר עבור המטוס הראשון ולמימון של כ- 36 מיליון דולר עבור המטוס השני. במסגרת השלמת העסקה וכחלק מעסקת המימון, בכל מסירת מטוס כאמור לעיל חתמה החברה על הסכם עם חברת התעופה הספרדית לביטול הרכישה הישירה של המטוס הרלבנטי, כך שהמטוס נמכר על ידי חברת התעופה הספרדית לחברת בואינג והחברה רכשה את המטוס ישירות מחברת בואינג. המטוס השלישי מדגם זה צפוי להימסר לחברה בחודש יוני 2009.

בחודש אפריל 2009 נחתם הסכם עם חברת VOLVO AERO SERVICES CORP ("VAS") למכירת מנועי מטוס בואינג מדגם 767-200 (EAA) של החברה בתמורה לסך של 1.8 מיליון דולר.

בחודש מרץ 2009 נחתם הסכם בין החברה לחברת Pratt & Whitney לתחזוקת מנועי PW 4000 המורכבים במטוסי בואינג מדגמי 767 ו- 747-400, אשר בשירות החברה. חלק מהמנועים יהיו במסגרת הסכם ביטוחי, לפיו התשלום למשפץ יחושב עפ"י ביצוע שעות מנוע והמנועים יתוחזקו על ידי המשפץ. התשלום עבור שיפוץ שאר המנועים יהיה לפי תשומות העבודה שיושקעו בשיפוץ. בנוסף, נחתם מזכר הבנות עם התעשייה האווירית לגבי תחזוקת מנועים נוספים של דגמי מטוסים אלה במסגרת הסכם ביטוחי.

## **2. תחום פעילות מטוסי המטען**

### **לסעיף 8.1.1 – מבנה תחום הפעילות ושינויים החלים בו**

בהמשך למפורט בסעיף 8.1.1 לדוח התקופתי, להערכת החברה, חלקה של הקבוצה בהובלת מטענים בחודשים ינואר-מרץ 2009 מכלל המטענים המובלים באוויר לישראל וממנה (לרבות מטענים שהובלו בגחון מטוסי נוסעים כולל פעילות הדואר אך לא כולל חופש שישי) עמד על כ- 34.7% וזאת בהשוואה לכ- 33% ברבעון המקביל אשתקד.

### **לסעיף 8.1.3 (א) – היקף ההובלה העולמית של מטענים**

על פי דיווחי יאט"א, בחודשים ינואר-מרץ 2009 חל קיטון של כ- 22.8% בהיקף ההובלה העולמית של מטענים במטוסי מטען בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד, דהיינו ירידת פעילות בקצב גבוה מהקצב השנתי הצפוי עפ"י הערכות יאט"א (-5.0%). קצב הירידה הגבוה נגזר בחלקו מהציפיה של היצרנים להקטנת מלאים שהצטברו בסוף 2008. יחד עם זאת, לא ניתן להעריך האם הנתון הנ"ל משנה את הציפיות לגבי קצב הצמיחה השנתי הכולל לשנת 2009.

### **לסעיף 8.1.3 (ב) – היקף הובלת מטענים במטוסים מישראל ואליה**

נתוני רשות שדות התעופה מצביעים על כך שבחודשים ינואר-מרץ 2009 חל קיטון בהיקף תנועת המטענים בנתב"ג של כ- 27% בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד.

### **לסעיף 8.7 – תחרות**

החל מחודש מרץ 2009 הפסיקה חברת התעופה קוריאן איירליינס לבצע טיסות במטוסי מטען על פי תדירות קבועה והיא ממשיכה להטיס מטען במסגרת 3 סבבי טיסות שבועיים במטוסי נוסעים. מטוסי המטען יופעלו אד הוק בהתאם לביקושים.

### 3. פרטים לגבי שני תחומי הפעילות

#### לסעיף 9.4.2 – העובדים המועסקים

בהמשך לאמור בסעיף 9.4.2 לדוח התקופתי, להלן טבלה מעודכנת של מצבת העובדים בחברה נכון ליום 31 במרץ 2009:

31 במרץ 2008	31 במרץ 2009	
3,694	3,798	עובדים קבועים
2,416	2,060	עובדים זמניים
6,110	5,858	סה"כ עובדים

#### לסעיף 9.4.16 – נושאי משרה ועובדי ההנהלה הבכירה

ביום 30 באפריל 2009 אישרו ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה הסכם למתן שירותים עם יו"ר דירקטוריון החברה, מר עמיקם כהן. ביום 3 במאי 2009 זימנה החברה אסיפה כללית מיוחדת אשר תתכנס ביום 24 ביוני 2009 ואשר על סדר יומה אישור ההסכם כאמור.

ביום 11 במאי 2009, אישר דירקטוריון החברה להוסיף לאסיפה הכללית המיוחדת של בעלי המניות של החברה, כאמור לעיל, את הנושאים הבאים:  
(א) מינויו של מר פנחס גינזבורג כדירקטור בדירקטוריון החברה;  
(ב) תיקון תקנון ההתאגדות של החברה כך שמספר הדירקטורים המירבי, עפ"י התקנון יוגדל מ-12 ל-15;  
(ג) מינויו של מר שלמה חנאל כדירקטור בדירקטוריון החברה.

#### לסעיף 9.8.3 – מסגרות אשראי

עם החרפת משבר האשראי בארץ ובעולם, שונו מסגרות האשראי הלא מובטחות במסגרות והסדרים אחרים כפי שנקבעו בין החברה לבנקים והם הסתכמו נכון ליום 31 במרץ 2009, בכ- 35 מיליון דולר, סכום דומה למסגרות שעמדו לטובת החברה ביום 31 בדצמבר 2008. ניצול מסגרות אלה מיועד לשימוש לכל מטרה שהינה ערבביות כנגד בטחונות.

#### לסעיף 9.8.4 ערבביות כנגד בטחונות

עם ירידת מחירי הדלק הסילוני, מרמות של כ- 145 דולר לחבית בשיא (בקיץ 2008) לרמות של כ- 33 דולר לחבית (במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2008), נדרשה החברה להעמיד בטחונות להבטחת עמידתה בהחזרי הגידור שהתחייבה בהתאם להסכמים שלה עם המוסדות המגדרים. נכון ליום 31 במרץ 2009, סה"כ הדרישה לבטחונות הסתכמה בכ- 160 מיליון דולר ובנוסף לכך העניקו המוסדות המגדרים מסגרות לא מובטחות בסך של כ- 16.5 מיליון דולר. החברה שעבדה לטובת הבנקים בארץ ובחול"ל נכסים (מטוסים ופקדונות) בהיקף הנדרש.

#### לסעיף 9.8.5 – הלוואות לשימוש ייחודי

ליום 31 במרץ 2009, יתרת הלוואות מתאגידים בנקאיים לרבות אשראי לזמן קצר, עמדה על כ- 771 מיליון דולר.

#### לסעיף 9.10.3 – איכות הסביבה – תקנות רעש בשדות תעופה

במסגרת הצעות חוק ההסדרים בכוונת המדינה לשלב הצעה להחלטת ממשלה לפיה יותרו המראות מנמל התעופה בן גוריון בכל שעות היממה לכלי טיס מסוימים. בהמשך להחלטת האיחוד האירופי לחיוב כספי של חברות התעופה בתשלום קנס על זיהום אוויר, החלו חברות התעופה, ובכללן החברה, להיערכות לקראת החלת התוכנית (Emission Trading Scheme), במסגרתה נדרשות חברות התעופה לפקח ולדווח על כמויות הדלק הנשרף ויצירת CO<sub>2</sub>.

## **לסעיף 9.11.2 (ט) – מגבלות ופיקוח על עסקי התאגיד – הסדרים רגולטוריים – חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח – 1988**

בהמשך לאמור בדוח התקופתי, ביום 31 במרץ 2009 הגישה החברה לממונה על הגבלים עסקיים בקשות פטור מאישור הסדר כובל להסדרי תעופה בין החברה לבין מובילים אוויריים זרים ביחס להסכמים שונים של החברה.

## **לסעיף 9.11.12 - מגבלות ופיקוח על עסקי התאגיד – הסדרי בטחון**

בהמשך לאמור בדוח התקופתי ולאור תגובת המדינה לעתירה המקורית וקבלת החלטת ממשלה מס' 4462, הוגשה ביום 13 במאי 2009 על ידי החברה עתירה מתוקנת, במסגרתה מבקשת החברה מבית המשפט ליתן צו למשיבים לפיהם עליהם ליתן טעם מדוע לא תיושם במלואה ולפי לשונה החלטה 3024 לגבי התקופה שהחל מיום 1.1.08 ועד ליום 31.12.08, כך שסעיף 2 של החלטה 4032 לא יחול לגבי תקופה זו, ולחלופין, מדוע לא תיושם במלואה ולפי לשונה החלטה 3024 עד למועד בו נתקבלה החלטת הביטול, קרי: עד ליום 24.8.08, תיקון המתבקש בין היתר לצורך גידור המחלוקת והדין לגבי תקופת זמן מוגבלת (ולא בקשר עם סוגיות אחרות העולות מהחלטה 4032 והחלטה 4462, בעניין שומרת החברה על זכויותיה).

## **לסעיף 9.14 – הליכים משפטיים**

ביום 23 באפריל 2009 הוגשה כנגד החברה בקשה להכיר בתביעה כתובענה ייצוגית בטענה כי החברה לא עמדה בדרישות תיקון מס' 40 לחוק התקשורת (בזק ושידורים), התשס"ח-2008, המכונה "חוק הספאם", האוסר על משלוח פרסומים בדוא"ל, בפקס, בהודעות טקסט ובטלפון, ללא הסכמת הנמען. סכום התביעה האישית הינו 150 ₪, וסכום התובענה הייצוגית שאישורה התבקש, כפי שהוערך ע"י התובע, הינו 22.5 מיליון ₪. התובע מעריך את מספר חברי הקבוצה בכ- 150,000 איש. הקבוצה מוגדרת על ידי התובע כחברי מועדון הנוסע המתמיד של החברה אליהם שלחה החברה, לטענת התובע, הודעות טקסט בניגוד לחוק. תגובת החברה תוגש עד ליום 19 ביולי 2009. בשלב מקדמי זה טרם ניתן להעריך את סיכויי התובענה הייצוגית או את סיכויי בקשת הייצוג.

ביום 7 במאי 2009, נמסר לחברה עותק מבקשה לאישור הגשת תובענה נגזרת ("הבקשה") ומהתובענה עצמה אשר הוגשו לבית המשפט המחוזי בתל אביב יפו. המבקש, המחזיק לטענתו ב- 4,500 מניות של החברה (המהוות כ- 0.001% מהון המניות של החברה) מבקש כי בית המשפט יאשר את התובענה כתביעה נגזרת כנגד מספר נושאי משרה שכיהנו בחברה בשנת 2003 ואשר אינם מכהנים עוד בחברה ("התביעה"), על יסוד הטענה כי נושאי משרה אלה הפרו, לכאורה, את חובת הזהירות שלהם כלפי החברה בכך שגרמו לחברה להיות מעורבת בתיאום רכיב מחיר אחד, או יותר, בתחום שירותי הובלה אווירית של מטענים אל ארצות הברית וממנה בתקופה הרלבנטית וכי, על פי הנתען, גרמו בכך לחברה נזק הנאמד בסך של לפחות 15.7 מיליון דולר ארה"ב, וזאת על רקע הסדר הטיעון בין החברה לבין משרד המשפטים האמריקאי עליו דיווחה החברה ביום 22 בינואר 2009. להגשת התביעה קדמה דרישה להגשת תביעה נגזרת אשר נדחתה על ידי החברה לאחר שדירקטוריון החברה החליט כי לא יהיה זה לטובת החברה להגיש תביעה כאמור כנגד נושאי משרה לשעבר בחברה. החברה בוחנת את התביעה וטרם הגישה תגובתה לבקשה.

בהמשך לאמור בסעיף 9.14.10 לדוח התקופתי, הגישה החברה לבית המשפט המחוזי בתל אביב המרצת פתיחה בקשר למחלוקת בין הצדדים לגבי ניהול חברת הבת המשותפת סייבר ישראל בין היתר בנושא עלויות תקשורת ועיבוד נתונים בהם מחייבת החברה את חברת הבת וקיזוז שביצעה החברה בגין כך כנגד תשלומים שלה לחברת הבת. כאמור, חברת הבת נקטה בגין הקיזוז בהליכי בוררות על פי הדין הישראלי,

כביכול מכח הסכם MARKETING FEE, אשר נחתם בין הצדדים במסגרת ההסכם אשר נחתם בין החברה לבין סייבר בשנת 2001. מונה בורר, אך החברה חולקת על סמכותו לדון בסכסוך. ביום 13 במאי 2009 הגישה סייבר ישראל נגד החברה תביעה בבוררות בסכום של כ- 1.4 מליון דולר ארה"ב בטענה כי החברה לא שילמה לה עמלות על-פי הסכם עמלות השיווק. בנוסף, ביום 2 באפריל 2009 שלחה החברה הודעה לסייבר על קיומו של Exit Event על-פי ההסכם ודרשה ממנה לפעול לפירוקה מרצון, בהתאם לאמור בהסכם. סייבר חולקת על קיומו של ה- Exit Event. בשלב מקדמי זה אין ביכולתה של החברה להעריך את סיכויי הצלחת ההליכים המתנהלים מול סייבר ישראל.

## אל על נתיבי אויר לישראל בעירבון מוגבל דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד לתקופה שנסתיימה ביום 31 במרץ 2009

הננו מתכבדים להגיש את דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 במרץ 2009.

הרבעון הראשון של שנת 2009 עמד בסימן החרפת המשבר הכלכלי הגלובלי, אשר הביא לירידה בתנועת הנוסעים הבינלאומית בדרך האוויר ובאופן חריף יותר לירידה בהיקפי הובלת המטענים, וכן ממצב הלוחמה בדרום (מבצע "עופרת יצוקה") שהחל בסוף חודש דצמבר 2008 ונמשך עד למחצית חודש ינואר 2009. ברבעון הראשון של שנת 2009 נרשמה בנתב"ג ירידה של כ-12% ביציאות של ישראלים בדרך האוויר וירידה של כ-17% בכניסות של תיירים לעומת התקופה המקבילה אשתקד. בסה"כ נרשמה ברבעון הראשון של 2009 ירידה של כ-14% בתנועת הנוסעים הבינלאומית בנתב"ג ושיעור התפוסה הממוצע עמד על כ-69.1% בלבד לעומת כ-78.6% ברבעון הראשון של שנת 2008. בנוסף חלה ירידה של כ-27% בתנועת המטענים בנתב"ג.

בחודשים ינואר-מרץ 2009 רשמו מרבית חברות התעופה שטסו לישראל ירידות משמעותיות בהיקף תנועת הנוסעים שלהן בנתב"ג, על אף זאת, הן הגדילו בכ-9% את היצע המושבים שלהן לעומת התקופה המקבילה אשתקד. עודף הקיבולת, גרם להחרפת התחרות בקווים אל ומישראל ולירידה דרסטית בשיעורי התפוסה של מרבית החברות.

חברת אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן: "החברה") נערכה לשינויים בהיקפי התנועה והקטינה את היצע המושבים שלה (ASK) ברבעון הראשון של שנת 2009 בכ-11%, שמרה על שיעור תפוסה גבוה (78.9% ביחס ל-80.7% ברבעון הראשון של שנת 2008). וכמו כן על נתח השוק שלה בנתב"ג (42.9%) לעומת 42.5% ברבעון המקביל אשתקד.

בסה"כ הובילה החברה ברבעון זה כ-747 אלפי נוסעים, ירידה של כ-13% ביחס לרבעון המקביל אשתקד. גורמים נוספים שהשפיעו על תוצאות הרבעון היו הירידה במחירי הדס"ל, כאשר מחיר הדלק הממוצע האפקטיבי לחברה לאחר פעולות הגידור ירד בכ-18.5% ביחס למחירו ברבעון הראשון אשתקד, ובנוסף חל במהלך הרבעון פיחות בשקל ביחס לדולר בשיעור ממוצע של כ-12% ביחס לשיעור הממוצע ברבעון הראשון של שנת 2008.

החברה סיימה את שלושת החודשים שנסתיימו ביום 31 במרץ 2009 בהפסד של כ-39.8 מיליון דולר לעומת הפסד של כ-50.0 מיליון דולר בתקופה המקבילה אשתקד.

מחזור המכירות של החברה ברבעון הראשון של השנה קטן בכ-26.1% ביחס לרבעון המקביל אשתקד והסתכם לסך של כ-346.7 מיליון דולר.

הרווח הגולמי ברבעון הראשון של 2009 הסתכם לכ-18.7 מיליון דולר ושיעורו מן המחזור כ-5.4% בעוד שברבעון המקביל אשתקד הסתכם הרווח הגולמי לכ-53.5 מיליון דולר ושיעורו מן המחזור היה כ-11.4%.

יתרות המזומנים והפיקדונות לזמן קצר של הקבוצה ליום 31 במרץ 2009 הסתכמו לסך של כ-81.4 מיליון דולר, ובנוסף היו לחברה ביום 31 במרץ 2009 כ-115.6 מיליון דולר פיקדונות משועבדים לטובת מגדרי

הדס"ל.

סך ההון העצמי ליום 31 במרץ 2009 הסתכם לסך של כ-88.8 מיליון דולר, ביחס לכ-118.7 מיליון דולר ליום 31 בדצמבר 2008.

## **1. כללי**

### **1.1 שינויים בתקינה הבינלאומית (IFRS)**

ברבעון הראשון של שנת 2009 יישמה החברה בדוחותיה הכספיים בדרך של יישום למפרע, שינויים במדיניות החשבונאית שנבעו מיישום של תקנים ופרשנויות חדשים של תקני החשבונאות הבינלאומיים (IFRS), אשר נכנסו לתוקף במועד הדוחות הכספיים, ובהם תקן חשבונאות בינלאומי IFRS-8 - "מגזרי פעילות", IAS-1 (מתוקן) - "הצגת דוחות כספיים", IFRIC-13 - "תכניות נאמנות לקוחות" ותיקון ל- IAS-19 - "הטבות עובדים", במסגרת השיפורים לתקני דיווח כספי בינלאומיים 2008. לפרטים נוספים בדבר התקנים והשפעת יישומם על הדוחות הכספיים של הקבוצה, ראה באורים 2, 7 ו-8 לדוחות הכספיים.

### **1.2 החברה וסביבתה העסקית**

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, במתן שירותי אבטחה ושירותי תחזוקה שוטפת ותחזוקה כוללת למטוסים של חברות אחרות בנמל התעופה בן גוריון, במכירת מוצרים פטורים ממכס, בהחכרת מטוסים ובאמצעות חברות מוחזקות- בפעילויות נלוות שהעיקריות שבהן הן ייצור ואספקת מזון למטוסיה וניהול מספר סוכנויות נסיעות בחו"ל.

הסביבה העסקית, במסגרתה פועלת החברה, הינה ענף התעופה האזרחית, הבינלאומית והתיירות לישראל וממנה, המאופיין בעונתיות וברמת תחרות גבוהה, המחריפה בתקופות של עודף קיבולת וכמו כן ברגישות גבוהה ביחס למצב הכלכלי, המדיני והביטחוני בארץ ובעולם.

בתחום הובלת הנוסעים, מתחרה הקבוצה בטיסות לישראל וממנה, ב-2 חברות ישראליות (ארקיע וישראייר), בכ-50 חברות תעופה זרות המפעילות טיסות סדירות, ובלמעלה מ-60 חברות שכר זרות, מתוכן כ-40 המפעילות טיסות באופן קבוע.

בתחום הובלת המטען מתחרה החברה עם כשבע חברות תעופה המפעילות מטוסי מטען ועם רוב חברות התעופה הסדירות המפעילות מטוסי נוסעים ומובילות מטען בגחונם.

לקבוצה שני תחומי פעילות המדווחים כמגזרי פעילות בדוחות הכספיים המאוחדים של החברה: (א) **פעילות מטוסי הנוסעים** - בתחום זה הקבוצה מובילה נוסעים, וכן מטען (כולל דואר וכבודה) בגחון המטוסים להובלת נוסעים, וכן נותנת שירותים נלווים, כגון: מכירת מוצרים פטורים ממכס. הכנסות תחום הפעילות היוו כ-88% מכלל הכנסות הקבוצה ברבעון הראשון של שנת 2009.

ב) פעילות מטוסי המטען - בתחום זה הקבוצה מובילה מטען במטוסים להובלת מטען. הכנסות תחום הפעילות היוו כ-6% מכלל הכנסות הקבוצה ברבעון הראשון של שנת 2009.

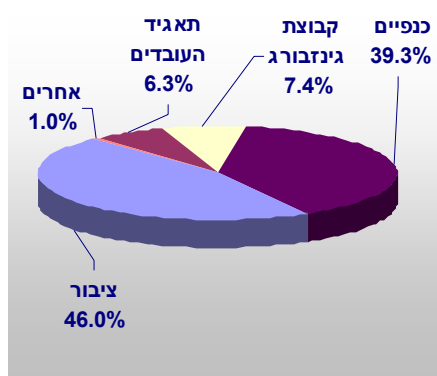
לקבוצה הכנסות נוספות, שאינן משויכות לתחומי הפעילות העיקריים, המהוות כ-6% מכלל הכנסותיה. לפרטים נוספים באשר לתחומי הפעילות של החברה, ראה סעיף 3.5 לדוח הדירקטוריון ובאור 7 לדוחות הכספיים.

### 1.3 אחזקות בעלי המניות בחברה

נכון ליום 31 במרץ 2009 האחזקות בחברה הן:

כנפיים בע"מ (כנפיים) - 39.3%, קבוצת גינזבורג - 7.4%, תאגיד עובדי החברה בשם "אחזקות בנאמנות של עובדי אל על בע"מ" (תאגיד העובדים) - 6.3%, אחרים - 1.0%, ציבור - 46.0%.

יחס אחזקות במניות החברה  
ליום 31 במרץ 2009 (ללא דילול):



## 2. המצב הכספי (דוחות מאוחדים)

	שינוי % אלפי דולר	31.12.2008 אלפי דולר	31.03.2009 אלפי דולר	
<b>נכסים</b>				
מזומנים ושווי מזומנים ופיקדונות לזמן קצר	39%	22,992	58,421	81,413
פיקדונות משועבדים	(24%)	(37,323)	152,969	115,646
לקוחות	27%	28,993	106,046	135,039
חייבים ויתרות חובה	1%	312	23,523	23,835
מכשירים פיננסיים נגזרים שוטפים		(174)	174	-
הוצאות מראש	29%	7,005	23,862	30,867
מלאי	42%	4,810	11,472	16,282
פיקדונות בבנקים לזמן ארוך	(14%)	(298)	2,189	1,891
השקעה בחברות כלולות	(0%)	(1)	2,736	2,735
השקעה בחברה אחרת	(1%)	(10)	1,565	1,555
רכוש קבוע	(3%)	(36,092)	1,314,182	1,278,090
נכסים בלתי מוחשיים	(2%)	(154)	8,618	8,464
נכסים בגין הטבות לעובדים	(16%)	(5,834)	36,777	30,943
	<b>(1%)</b>	<b>(15,774)</b>	<b>1,742,534</b>	<b>1,726,760</b>
<b>התחייבויות והון עצמי</b>				
אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות	18%	15,350	86,271	101,621
ספקים ונותני שרותים	(5%)	(7,143)	134,190	127,047
זכאים ויתרות זכות	22%	9,670	44,741	54,411
הפרשות שוטפות	(8%)	(4,676)	57,049	52,373
מכשירים פיננסיים נגזרים שוטפים	5%	5,908	108,072	113,980
התחייבויות שוטפות בגין הטבות לעובדים	(6%)	(5,649)	87,930	82,281
הכנסות מראש שוטפות	25%	48,838	197,911	246,749
הכנסות מראש לא שוטפות	(4%)	(2,231)	52,434	50,203
הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים	(1%)	(9,028)	678,657	669,629
התחייבויות לזמן ארוך בגין הטבות לעובדים	(14%)	(10,992)	76,226	65,234
מכשירים פיננסיים נגזרים לזמן ארוך	(24%)	(21,208)	86,789	65,581
הפרשות לזמן ארוך	(25%)	(2,882)	11,728	8,846
מיסים נדחים		(1,872)	1,872	-
הון עצמי	(25%)	(29,859)	118,664	88,805
	<b>(1%)</b>	<b>(15,774)</b>	<b>1,742,534</b>	<b>1,726,760</b>

### 2.1 השינויים העיקריים בסעיפי הנכסים, ההתחייבויות וההון העצמי ליום 31 במרץ 2009 בהשוואה ליום 31 בדצמבר 2008 הינם:

- עליה ביתרות המזומנים ושווי המזומנים והשקעות לזמן קצר הנובעת בעיקר משימוש פיקדונות משועבדים, מקבלת אשראי לזמן קצר מתאגידים בנקאיים בישראל, ומתמורה ממכירה וחכירה מחדש של מטוס 757, שקוזזו בחלקם על ידי שימוש במזומנים מפעילות שוטפת, השקעה ברכוש קבוע ופירעון הלוואות לזמן ארוך. לפרטים נוספים, ראה סעיף 5 להלן.
- ירידה בפיקדונות משועבדים לטובת מגדרי הדס"ל מתוקף הסכמי הגידור, בעיקר כתוצאה מפירעונות שנעשו ברבעון המדווח ומשינויים בשווי ההוגן של העסקאות שעדיין נותרו פתוחות ליום המאזן.

- הגידול ביתרת הלקוחות, נובע בעיקר כתוצאה מגידול עונתי במכירות נוסעים לפני חג הפסח, בעוד שבלקוחות המטען חלה ירידה.
- במכשירים הפיננסיים הנגזרים של החברה חלו השינויים הבאים:  
 השווי ההוגן של גידורי הדס"ל עלה בכ-16.0 מיליון דולר לעומת השווי ההוגן בתום שנת 2008, כתוצאה מעסקאות שהגיעו לפרעון ברבעון המדווח, בקיזוז ירידה בשווי ההוגן של עסקאות שעדיין נותרו פתוחות ליום המאזן. השווי ההוגן של עסקאות גידורי הריבית, ירד בכ-0.9 מיליון דולר לעומת השווי ההוגן בתום שנת 2008, סה"כ נרשמה ברבעון המדווח עליה נטו של כ-15.1 מיליוני דולר בשווי ההוגן של המכשירים הפיננסיים של החברה. העליה בשווי ההוגן נטו של המכשירים הפיננסיים הנגזרים, המוכרים חשבונאית כעסקאות הגנה, קיבלה ביטוי בגידול של כ-9.8 מיליון דולר בקרן ההון בגין גידור תזרים מזומנים בסעיף ההון העצמי (נטו לאחר מס) ואילו השינויים בשווי ההוגן של המכשירים הפיננסיים הנגזרים, שאינם מוכרים חשבונאית כעסקאות הגנה, נזקפו כהקטנת הוצאות נטו בסך כ-1.8 מיליון דולר בסעיפי הוצאות הדלק והמימון בדוח רווח והפסד.
- לפרטים נוספים, ראה סעיפים 7.3, ו-7.4 לדוח הדירקטוריון להלן.
- הוצאות מראש גדלו בעיקר כתוצאה מגידול בעמלות מראש, עקב גידול עונתי במכירות מנוסעים ברבעון המדווח, וכן מהוצאות חכירה מראש לגבי מטוס 757 שנמכר ונחכר מחדש בתקופת הדוח.
- העלייה במלאי נבעה בעיקר כתוצאה מגידול בכמות מלאי הדס"ל שהחזיקה החברה בתום הרבעון.
- קיטון ברכוש הקבוע נובע בעיקר מהוצאות הפחת ותצרוכת חלפים ואביזרים ברבעון המדווח, וממכירת מטוס 757 וחכירתו מחדש (S&LB). מאידך, ביצעה החברה ברבעון המדווח השקעות ברכוש קבוע ושיפוץ מנועים בסך של כ-13.2 מיליון דולר.
- נכסים בגין הטבות לעובדים קטנו, בעיקר כתוצאה מפיחות השקל ביחס לדולר ברבעון המדווח שהקטין את ערך הנכסים במונחי דולר.
- עליה באשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות, נובעת בעיקר מגידול במסגרות אשראי לזמן קצר מתאגידים בנקאיים בישראל.
- ירידה ביתרת הספקים ונותני השירותים, הנובעת בעיקר משחיקת השווי הדולרי של התחייבויות שקליות, כתוצאה מפיחות השקל ביחס לדולר ברבעון המדווח.
- גידול בזכאים נובע בעיקר ממיסי נמל לשלם כתוצאה מגידול עונתי במכירות נוסעים.
- הפרשות שוטפות ירדו בעיקר כתוצאה מהשפעת פיחות השקל ביחס לדולר ברבעון המדווח, על התחייבויות החברה בנושאי שכר ומיסים.
- התחייבויות שוטפות בגין הטבות לעובדים ירדו בעיקר כתוצאה מפיחות השקל ביחס לדולר ברבעון המדווח שהקטין את ההתחייבויות השקליות במונחי דולר.
- הכנסות מראש שוטפות גדלו בעיקר בגין גידול עונתי במכירות לנוסעים.

- יתרת הלוואות לזמן ארוך ממוסדות בנקאיים ירדה כתוצאה מפירעונות שוטפים של הלוואות.
- התחייבויות לזמן ארוך בגין הטבות לעובדים קטנו בעיקר עקב שחיקת השקל ביחס לדולר ברבעון המדווח.
- הפרשות לזמן ארוך ירדו כתוצאה מתשלום שבוצע ברבעון המדווח למשרד המשפטים בארה"ב בקשר לתביעה בתחום המטען.
- הירידה בהתחייבויות למיסים נדחים נובעת בעיקר מהכנסות מיסים נדחים שרשמה החברה ברבעון המדווח בעקבות ההפסד, בקיזוז התחייבות למיסים נדחים כנגד קרן הון, כתוצאה מעליה בשווי ההוגן של עסקאות פיננסיות המוכרות כעסקאות הגנה.
- הקיטון בהון העצמי של החברה, נובע בעיקר מההפסד ברבעון, שקוזז בחלקו מגידול בקרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים כתוצאה מעליה בשווי ההוגן נטו של עסקאות גידור דס"ל וריבית, שמוכרות חשבונאית כעסקאות הגנה.

נכון ליום 31 במרץ 2009 לחברה גרעון בהון החוזר בסך כ-375.4 מיליון דולר לעומת כ-339.7 מיליון דולר ליום 31 בדצמבר 2008. הגידול בגרעון בהון החוזר נובע בעיקר מירידה במזומנים משועבדים ומגידול בהכנסות מראש ובאשראי לזמן קצר, שקוזזו חלקית, בעיקר מגידול בסעיפי המזומנים ופיקדונות לזמן קצר והלקוחות.

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. מרכיבים אלה אשר מאופיינים במחזוריות עסקית שוטפת כלולים כאמור בהתחייבויות השוטפות ומסבירים למעשה את מרבית הגרעון בהון החוזר.

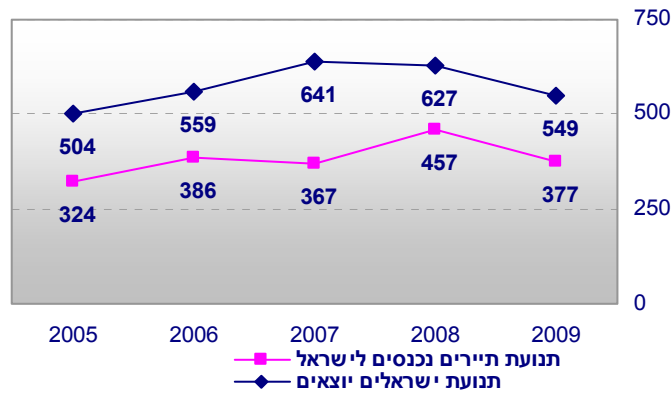
### 3. ניתוח תוצאות הפעילות העסקית של אל על

#### 3.1 נתוני השוק

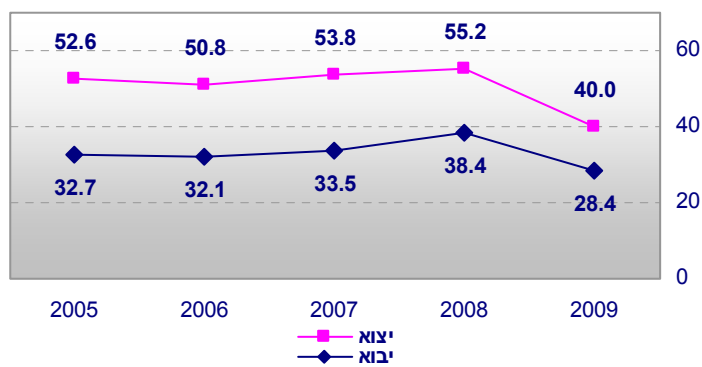
שינוי %	אלפים	ינואר - מרץ 2008	ינואר - מרץ 2009	תנועת הנוסעים והמטען בנתב"ג
		אלפים	אלפים	
(17%)	(80)	457	377	תיירות נכנסת *
(12%)	(78)	627	549	ישראלים יוצאים *
(26%)	(10)	38	28	יבוא מטען - טון **
(28%)	(15)	55	40	יבוא מטען - טון **

\* המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.  
\*\* לא כולל מטענים במעבר.

תנועת התיירות הנכנסת לישראל והתושבים היוצאים, ברבעון הראשון לשנים (באלפים):



היבוא והיבוא של מטענים דרך האוויר לישראל וממנה, ברבעון הראשון לשנים (באלפי טונות):



### 3.2 נתונים תפעוליים של החברה

שינוי	ינואר - מרץ 2008	ינואר - מרץ 2009	
(13%)	858	747	קטעי נוסע סדיר ושכר (נוסעים משלמים) - באלפים
(13%)	3,923	3,424	נוסע - ק"מ מוטס (RPK) (סדיר) - במיליונים
(11%)	4,863	4,341	מושב - ק"מ זמין (ASK) (סדיר) - במיליונים
(2%)	80.7%	78.9%	תפוסת נוסעים (LOAD FACTOR) (סדיר) - באחוזים
1%	42.5%	42.9%	חלק שוק כולל (סדיר ושכר) - באחוזים
(34%)	36	24	טון מטען מוטס - באלפים
(43%)	199	114	טון - ק"מ מטען מוטס (RTK) - במיליונים
(16%)	41.2	34.6	שעות טיסה משוקללות (כולל ציוד חכור) - באלפים *
			עובדים - שנות אדם ממוצעות (חברה בלבד)
3%	3,692	3,789	קבועים
(18%)	2,280	1,873	זמניים
(5%)	5,972	5,662	סה"כ
(1)	36	35	מספר מטוסים בהפעלה בתום התקופה - ביחידות
(1.0)	15.0	14.0	גיל ממוצע של צי המטוסים בבעלות בתום התקופה - בשנים

#### מקרא:

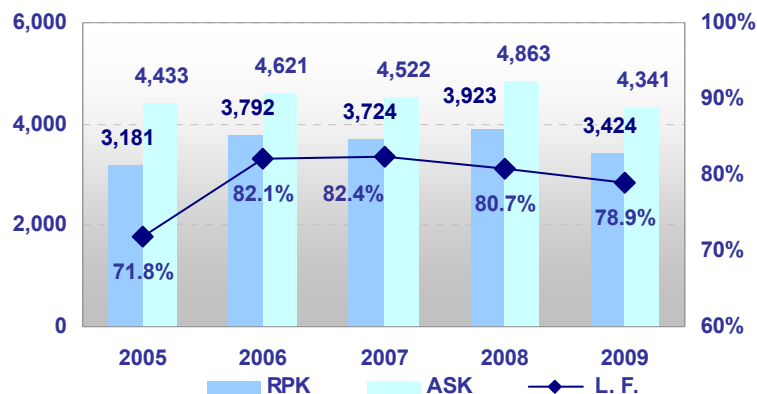
קטע נוסע - שובר טיסה לכיוון אחד.

Revenue Passenger Kilometer - RPK - מספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק המוטס.  
 Available Seat Kilometer - ASK - מספר המושבים שהוצעו למכירה כפול המרחק המוטס.  
 Revenue Ton Kilometer - RTK - 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 ומשמים באופן עקבי לחישוב שעות הטיסה המשוקללות כאינדיקטור של היקף הפעילות התעופתית.

#### מדדים תפעוליים, ברבעון הראשון לשנים: (במיליונים)



### 3.3 נתוני רווח והפסד

לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 במרץ 2009 (דוחות מאוחדים):

שינוי	ינואר - מרץ 2008		ינואר - מרץ 2009		
	אלפי דולר	% מהמחזור	אלפי דולר	% מהמחזור	
	(122,587) (26%)	100%	469,254	100%	הכנסות מהפעלה
	87,780 (21%)	(88.6%)	(415,714)	(94.6%)	הוצאות הפעלה
	(34,807) (65%)	11.4%	53,540	5.4%	<b>רווח גולמי</b>
	13,139 (24%)	(11.6%)	(54,544)	(11.9%)	הוצאות מכירה
	3,645 (15%)	(5.3%)	(24,993)	(6.2%)	הוצאות הנהלה וכלליות
	22,908	(4.6%)	(21,374)	0.4%	הכנסות (הוצאות) תפעול אחרות, נטו
	4,885 (10%)	(10.1%)	(47,371)	(12.3%)	<b>הפסד מפעולות רגילות לפני מימון</b>
	15,806 (67%)	(5.1%)	(23,751)	(2.3%)	הוצאות מימון
	(5,874) (53%)	2.3%	11,016	1.5%	הכנסות מימון
	(57)	0.0%	56	(0.0%)	חלק החברה ברוחי (הפסדי) חברות כלולות, נטו
	14,760 (25%)	(12.8%)	(60,050)	(13.1%)	<b>הפסד לפני מסים על ההכנסה</b>
	(4,602) (46%)	2.1%	10,052	1.6%	הטבת מס
	10,158 (20%)	(10.7%)	<b>(49,998)</b>	<b>(11.5%)</b>	<b>הפסד לתקופה</b>

#### הגורמים העיקריים שהשפיעו על התוצאה העסקית בתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 במרץ 2009 לעומת התקופה המקבילה אשתקד הינם:

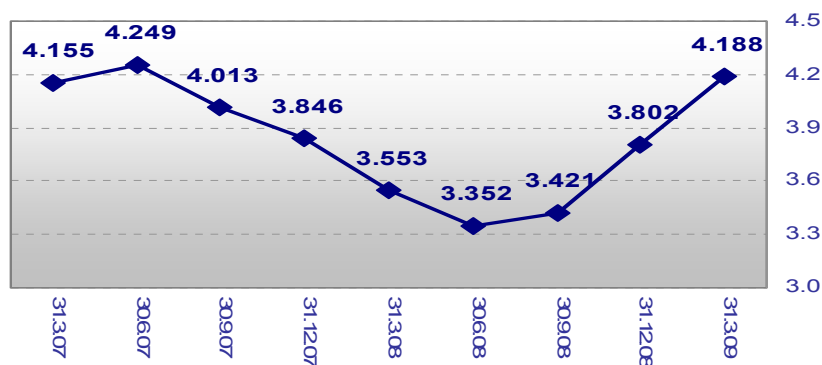
- הקיטון בהכנסות מהפעלה נובע בעיקר מקיטון בהכנסות מנוסעים כתוצאה מירידה של 13% במספר הנוסעים ביחס לרבעון הראשון של שנת 2008, מקיטון בהכנסה הממוצעת לנוסע ק"מ, וכן מהתחזקות הדולר ביחס למטבעות אחרים. ההכנסות מהובלת מטענים קטנו בכ-52% לעומת הרבעון המקביל אשתקד, זאת בעיקר כתוצאה מהשפל העולמי בהובלה אווירית של מטענים, מהפסקה יזומה של פעילות מטוסי המטען למזרח הרחוק שהחלה ברבעון השני של שנת 2008, וכן מקיטון בהכנסה לטון ק"מ מטען.
- ברבעון הראשון של שנת 2009 חלה ירידה בהוצאות הפעלה של החברה ביחס לתקופה המקבילה אשתקד הנובעת בעיקרה מקיטון הפעילות ומירידה בהוצאות השכר ובהוצאות הדלק הסילוני כמפורט להלן.
- הוצאות השכר ברבעון הראשון של שנת 2009 קטנו ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, בעיקר כתוצאה מקיטון של כ-5% בשנות האדם הממוצעות ומפיחות שער החליפין הממוצע של השקל ביחס לדולר בכ-12% לעומת הרבעון המקביל אשתקד, שהביא לקיטון בהוצאות השכר השקליות במונחי דולר. לעניין השפעת השינויים בשערי החליפין של השקל מול הדולר על התחייבויות החברה בגין הטבות לעובדים, ראה סעיף 3.4 להלן.
- הוצאות החברה עבור דלק סילוני קטנו מכ-163.9 מליון דולר ברבעון הראשון של שנת 2008 לכ-107.6 מליון דולר ברבעון המדווח, זאת לאחר ביצוע תשלומי גידור בסך כ-38.8 מליון דולר ברבעון הראשון של שנת 2009 (לעומת החזרי גידור בסך של כ-6.3 מליון דולר שהתקבלו ברבעון המקביל אשתקד). בשווי ההוגן של עסקאות גידור הדס"ל שאינן מסווגות כעסקאות הגנה חל ברבעון המדווח גידול בסך של כ-2.6 מליון דולר אשר הקטין את הוצאות

- הדלק (לעומת גידול בשווי ההוגן של כ- 1.8 מליון דולר ברבעון המקביל אשתקד).
- בסך הכול חלה ברבעון הראשון של שנת 2009 ירידה של כ-18% במחיר הדס"ל האפקטיבי לחברה ביחס לרבעון המקביל אשתקד. בנוסף, הוצאות הדס"ל קטנו גם כתוצאה מהקיטון בשעות הטיסה ברבעון המדווח לעומת הרבעון המקביל אשתקד.
- באשר לגידור מחירי הדלק הסילוני, ראה סעיף 7.3 להלן.
- בהוצאות המכירה חלה ירידה ביחס לרבעון המקביל אשתקד, בעיקר כתוצאה מירידה בהוצאות ההפצה ובשיעורן מהמחזור, וזאת כתוצאה מהירידה בהכנסות מנוסעים ומטען וכמו כן מהגידול במכירות הישירות של החברה באמצעות מוקד הלקוחות ודרך האינטרנט. בנוסף חלה ירידה בהוצאות השכר כמוסבר לעיל.
  - בהוצאות הנהלה וכלליות חלה ירידה ביחס לרבעון המקביל אשתקד, בעיקר כתוצאה מירידת הוצאות השכר.
  - בתקופת החשבון רשמה החברה הכנסות אחרות בסך של כ-1.5 מליון דולר נטו, בעיקר כתוצאה מהשפעת פיחות השקל ביחס לדולר על ההתחייבויות בגין תוכניות לפרישה מוקדמת, בקיזוז הוצאה שנרשמה בגין פרישה מוקדמת של עובדים.
  - הקיטון בהוצאות המימון ברבעון הראשון של שנת 2009 ביחס לרבעון המקביל אשתקד נובע בעיקר מירידה בהוצאות לגידור ריבית שהסתכמו לסך של כ-0.7 מליון דולר ברבעון המדווח לעומת כ- 9.1 מליון דולר ברבעון המקביל אשתקד. בנוסף חלה ירידה בהוצאות הריבית על הלוואות החברה בשל הירידה בשיעור ריבית הליבור וכמו כן מהכנסות מהפרשי שער שנבעו מפיחות השקל ביחס לדולר ברבעון המדווח (ואשר נרשמו בהכנסות מימון), לעומת הוצאות בגין הפרשי שער ברבעון המקביל אשתקד.
  - באשר לגידור שערי הריבית, ראה סעיף 7.4 להלן.
  - בהכנסות המימון של החברה חל קיטון, בעיקר מירידה בהכנסות מריבית על פיקדונות כתוצאה מירידה בשיעור ריבית הליבור והקיטון במצבת הפיקדונות ברבעון המדווח ביחס לרבעון המקביל אשתקד. ברבעון המדווח לא היו לחברה עסקאות לגידור שערי מטבע בעוד שברבעון הראשון של שנת 2008 נרשמה הכנסה של כ-8.3 מליון דולר מעסקאות אלה. מאידך, נבעו לחברה ברבעון המדווח הכנסות מהפרשי שער כתוצאה מפיחות השקל ביחס לדולר.

### 3.4 השפעת השינויים בשער החליפין על התחייבויות החברה בגין הטבות לעובדים

ברבעון המדווח חל פיחות בשער החליפין של השקל מול הדולר בשיעור של כ- 10.2%, לעומת תיסוף בשער החליפין של השקל מול הדולר בשיעור של כ-7.6% שחל ברבעון המקביל אשתקד.

שער חליפין דולר - שקל ליום:



לחברה התחייבויות נטו בגין הטבות לעובדים בעיקר לפיצויים, תכניות פרישה, פדיון ימי מחלה וחופשה ליום 31 במרץ 2009 בסך של כ-81 מיליון 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.

ברבעון שנסתיים ביום 31 במרץ 2009 נרשם קיטון בהוצאות בגין מרכיב זה בסך של כ-7.2 מיליון דולר, לעומת התקופה המקבילה אשתקד, בה נרשמו הוצאות בגין מרכיב זה בסך של כ-5.8 מיליון דולר. להלן פירוט התוצאות העסקיות כשהן מנוטרלות מההשפעה של שער החליפין על מרכיב התחייבויות בגין הטבות לעובדים כמוסבר לעיל:

אחרי נטרול השפעת השינויים בשער החליפין על התחייבויות		לפני נטרול השפעת השינויים בשער החליפין על התחייבויות		לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 במרץ:
2008	2009	2008	2009	
אלפי דולר				
413,115	331,990	415,714	327,934	הוצאות הפעלה
56,139	14,677	53,540	18,733	רווח גולמי
12.0%	4.2%	11.4%	5.4%	שיעור הרווח הגולמי
79,208	63,378	79,537	62,753	הוצאות מכירה, הנהלה וכלליות
(18,512)	(1,027)	(21,374)	1,534	הכנסות (הוצאות) תפעול אחרות, נטו
(41,581)	(49,728)	(47,371)	(42,486)	הפסד מפעולות רגילות לפני מימון
(8.9%)	(14.3%)	(10.1%)	(12.3%)	שיעור ההפסד מפעולות רגילות לפני מימון
(44,208)	(47,082)	(49,998)	(39,840)	הפסד לתקופה
(9.4%)	(13.6%)	(10.7%)	(11.5%)	שיעור ההפסד לתקופה

## 3.5 דיווח מגזרי

להלן נתונים לפי מגזרים תפעוליים על בסיס מאוחד:

א. כללי:

הקבוצה מיישמת את IFRS 8, "מגזרי פעילות" (להלן "IFRS 8"), החל מיום 1 בינואר 2009. בהתאם להוראות IFRS 8, מגזרים תפעוליים מזהים על בסיס הדיווחים הפנימיים אודות מרכיבי הקבוצה, אשר נסקרים באופן סדיר על-ידי מקבל ההחלטות התפעוליות הראשי של הקבוצה לצורך הקצאת משאבים והערכת ביצועי המגזרים התפעוליים.

לעומת זאת, התקן הקודם (IAS 14 - "דיווח מגזרי") דרש מישות לזהות שתי מערכות של מגזרים (עסקי וגיאוגרפי), בהתבסס על גישת סיכונים ותשואות כאשר מערכת הדיווח הכספי הפנימית לאנשי מפתח ניהוליים של הישות שימשה רק כנקודת פתיחה לזיהוי מגזרים כאמור. כתוצאה מאימוץ התקן החדש, זיהתה הקבוצה מגזרים בני-דיווח השונים מאלה שהוצגו בתקופות דיווח קודמות.

מערכת הדיווחים המועברת למקבל ההחלטות התפעולי הראשי של הקבוצה, לצורך הקצאת משאבים והערכת ביצועי המגזרים התפעוליים, מתבססת על ההבחנה בין הכנסות ממטוסי נוסעים, מטוסי מטען, טיסות שכר (באמצעות חברת הבת סאן דור) והכנסות אחרות. לאור זאת, להלן מפורטים מגזרי הפעילות המדווחים של החברה בהתאם ל-IFRS 8:

מגזר א' - פעילות מטוסי הנוסעים.

מגזר ב' - פעילות מטוסי המטען.

מגזר ג' - אחרים.

פעילות מטוסי הנוסעים כוללת הכנסות (ללא ניכוי הנחות) מהטסת נוסעים לרבות כבודתם, הטסת מטען בבטן מטוסי הנוסעים, הטסת דואר, וכן תרומה ממכירת מוצרים פטורים ממכס (DUTY FREE). ההוצאות המיוחסות למגזר זה כוללות את ההוצאות המשתנות הכרוכות בהפעלת הטיסות ובעיקר את הוצאות הדלק (לא כולל שינויים בשווי ההוגן של עסקאות גידור דס"ל), שינוע נוסעים ומטען, אגרות ומיסי נמל, הוצאות תחזוקה משתנות, דמי מעבר ותקשורת אווירית, מזון ואספקות לנוסעים, דמי חכירת מטוסים, הנחות ועמלות שניתנו לנוסעים או שולמו לסוכני הנסיעות, הוצאות צוותי אוויר לרבות שכר והוצאות ביטחון משתנות.

פעילות מטוסי המטען כוללת הכנסות מדמי הובלה אווירית של מטענים. ההוצאות המיוחסות למגזר זה הן ההוצאות המשתנות להפעלת הטיסות כמוזכר לעיל.

הפעילויות האחרות של החברה כוללות בין השאר הכנסות מטיסות שכר באמצעות חברת הבת סאן-דור (המתבטלות בעמדה "התאמות למאוחד"), הכנסות ממתן שרותי תחזוקה לגורמי חוץ וכן מגוון גדול של שירותים והכנסות כמו החכרת ציוד, דמי חברות במועדון הנוסעים, שרותי פריקה וטעינה ועוד. להכנסות אלה מיוחסות ההוצאות המשתנות הכרוכות בייצור כול סוג של הכנסה.

ההוצאות שאינן מיוחסות כוללות בעיקר הוצאות פחת, הוצאות שכר- למעט צוותי אוויר והוצאות קבועות אחרות.

מידע המתייחס למגזרים אלו מדווח בסעיף ב' להלן. סכומים שדווחו לגבי תקופות דיווח קודמות הוצגו מחדש לפי בסיס הדיווח המגזרי החדש.

**ב. ניתוח הכנסות ותוצאות לפי מגזרי פעילות:**

לתקופה של שלושה חודשים שנתיימה ביום:					
סך-הכל מאוחד	התאמות למאוחד	אחרים	מטוסי מטען	מטוסי נוסעים	31.03.2009 (בלתי מבוקר) מיליוני \$
<b>הכנסות</b>					
334.4	-	9.8	19.2	305.4	הכנסות מלקוחות חיצוניים
-	(11.6)	11.6	-	-	הכנסות בין מגזריות
12.3	12.3	-	-	-	התאמות למאוחד
<b>346.7</b>	<b>0.7</b>	<b>21.4</b>	<b>19.2</b>	<b>305.4</b>	<b>סה"כ הכנסות מגזר</b>
<b>תוצאות המגזר</b>					
62.9		10.2	(0.7)	53.4	הוצאות לא מיוחסות
(105.4)					<b>הפסד תפעולי</b>
<b>(42.5)</b>					הוצאות מימון
(7.9)					הכנסות מימון
5.1					חלק החברה בהפסדי חברות מוחזקות, נטו
(0.0)					<b>הפסד לפני מסים על ההכנסה</b>
<b>(45.3)</b>					הטבת מס
5.5					<b>הפסד לתקופה</b>
<b>(39.8)</b>					

לתקופה של שלושה חודשים שנתיימה ביום:					
סך-הכל מאוחד	התאמות למאוחד	אחרים	מטוסי מטען	מטוסי נוסעים	31.03.2008 (בלתי מבוקר) מיליוני \$
<b>הכנסות</b>					
458.9	-	10.9	48.6	399.4	הכנסות מלקוחות חיצוניים
-	(14.6)	14.6	-	-	הכנסות בין מגזריות
10.4	10.4	-	-	-	התאמות למאוחד
<b>469.3</b>	<b>(4.2)</b>	<b>25.5</b>	<b>48.6</b>	<b>399.4</b>	<b>סה"כ הכנסות מגזר</b>
<b>תוצאות המגזר</b>					
92.9		11.6	3.6	77.7	הוצאות לא מיוחסות
(140.3)					<b>הפסד תפעולי</b>
<b>(47.4)</b>					הוצאות מימון
(23.8)					הכנסות מימון
11.0					חלק החברה ברווחי חברות מוחזקות, נטו
0.1					<b>הפסד לפני מסים על ההכנסה</b>
<b>(60.1)</b>					הטבת מס
10.1					<b>הפסד לתקופה</b>
<b>(50.0)</b>					

לתקופה של שנה שנתיימה ביום:					31.12.2008 (מבוקר)
סך-הכל מאוחד	התאמות למאוחד	אחרים	מטוסי מטען	מטוסי נוסעים	
מיליוני \$					
2,022.6	-	51.1	139.5	1,832.0	<b>הכנסות</b>
-	(76.4)	76.4	-	-	הכנסות מלקוחות חיצוניים
73.8	73.8	-	-	-	הכנסות בין מגזריות
<b>2,096.3</b>	<b>(2.6)</b>	<b>127.5</b>	<b>139.5</b>	<b>1,832.0</b>	התאמות למאוחד
					<b>סה"כ הכנסות מגזר</b>
502.6		57.7	8.7	436.2	<b>תוצאות המגזר</b>
(508.3)					הוצאות לא מיוחסות
<b>(5.7)</b>					<b>הפסד תפעולי</b>
(61.6)					הוצאות מימון
17.0					הכנסות מימון
0.5					חלק החברה ברווחי חברות מוחזקות, נטו
<b>(49.7)</b>					<b>הפסד לפני מסים על ההכנסה</b>
7.8					הטבת מס
<b>(41.9)</b>					<b>הפסד לתקופה</b>

ברבעון הראשון של שנת 2009 חל קיטון בהכנסות בכל מגזרי הפעילות וכן חלה ירידה בתרומה בכל המגזרים לעומת הרבעון המקביל אשתקד, כתוצאה מהקיטון בפעילות כמוסבר בסעיף 3.3 לדוח הדירקטוריון להלן, המנתח את תוצאות פעילות הקבוצה. יחד עם זאת, במגזר "אחרים" חלה עליה קלה בשיעור התרומה ממחזור הפעילות בהיותו תלוי פחות בנפח התנועה האווירית.

#### עונתיות

.4

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.

#### נזילות ומקורות מימון

.5

התנועות בתזרימי המזומנים בתקופה של שלושה חודשים שנתיימה ביום 31 במרץ 2009 לעומת התקופה המקבילה אשתקד הינם:

שינוי	ינואר - מרץ 2008	ינואר - מרץ 2009	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
(57,329)	41,157	(16,172)	תזרימי מזומנים מ(ל)פעילות שוטפת
(10,744)	44,608	33,864	תזרימי מזומנים מפעילות השקעה
18,209	(12,208)	6,001	תזרימי מזומנים מ(ל)פעילות מימון
(49,864)	73,557	23,693	עליה במזומנים ושווי מזומנים

ברבעון שהסתיים ביום 31 במרץ 2009 השתמשה החברה בתזרים מזומנים לפעילות שוטפת, בסך של כ-16.2 מיליון דולר (לעומת תזרים מפעילות שוטפת שנבע לחברה בסך של כ-41.2 מיליון דולר ברבעון המקביל אשתקד). השינוי הנ"ל נובע בעיקר מהכנסות לא תזרימיות מהפרשי שער שנבעו לחברה ברבעון

המדווח לעומת הוצאות לא תזרימיות בגין הפרשי שער ברבעון המקביל אשתקד, כמו כן היו לחברה ברבעון הראשון של שנת 2008, הוצאות לא תזרימיות בקשר לתביעה בתחום המטען ובגין ירידה בשווי ההוגן של עסקאות לגידור ריבית.

ברבעון הראשון של שנת 2009 נבעו לחברה כ-33.9 מליון דולר מפעילות השקעה, בעיקר כתוצאה ממימוש פיקדונות משועבדים בסך של כ-37.3 מליון דולר ומתמורה ממכירת מטוס ורכוש קבוע אחר בסך של כ-9.1 מליון דולר, בקיזוז השקעות ברכוש קבוע ולא מוחשי בסך כ-13.4 מליון דולר. ברבעון הראשון של שנת 2008 נבעו לחברה מזומנים מפעילות השקעה בסך של כ-44.6 מליון דולר, בעיקר ממימוש פיקדונות לזמן קצר בסך של כ-65.0 מליון דולר בקיזוז השקעה ברכוש קבוע ובלתי מוחשי סך של כ-20.6 מליון דולר. ברבעון הראשון של שנת 2009 נבעו לחברה כ-6.0 מליון דולר מפעילות מימון, בעיקר כתוצאה מעליה באשראי לזמן קצר מתאגידים בנקאיים בישראל בסך של כ-15.0 מליון דולר, בקיזוז פירעון הלוואות לזמן ארוך בסך של כ-9.0 מליון דולר. ברבעון המקביל אשתקד, השתמשה החברה בכ-12.2 מליון דולר לפעילות מימון, בעיקר לפירעון הלוואות לזמן ארוך בסך של כ-8.6 מליון דולר ולתשלום דיבידנד בסך של כ-3.1 מליון דולר.

סה"כ עלו יתרות המזומנים ושווי המזומנים ברבעון המדווח בסכום של כ-23.7 מליון דולר והסתכמו ליום 31 במרץ 2009 לסך של כ-74.3 מליון דולר.

## **אומדנים חשבונאיים קריטיים**

**6.**

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. לפרוט האומדנים המהותיים הכלולים בדוחות הכספיים, ראה באור 3 לדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2008. לגבי האומדנים הקשורים להתחייבויות למועדוני נוסעים, ראה באור 2.ג. ו-8 לדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2009.

## **דיווח איכותי בדבר חשיפה לסיכוני השוק ודרכי ניהולם**

**7.**

### **7.1 כללי - תיאור סיכוני השוק אליהם חשופה החברה**

להלן פירוט תמציתי לסיכוני השוק אליהם חשופה החברה:  
שינויים במחירי הדלק הסילוני (דס"ל) המהווה מרכיב מרכזי 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 שלמה מגדילה את הוצאות החברה לדלק בכ-2.3 מליון דולר. החברה נקטה בצעדי הגנה להקטנת החשיפה, כמפורט בסעיף 7.3 לדוח הדירקטוריון להלן.  
חשיפה לשינויים בשערי הריבית - הלוואות החברה לזמן ארוך הן בריבית משתנה. לפיכך, עלייה בשיעור ריבית הליבור עלולה להשפיע על רווחיות החברה.

ברמת הפעילות הנוכחית, כל עלייה של 1% בריבית הליבור במשך שנה שלמה, מגדילה את הוצאות המימון של החברה בכ-7.5 מיליון דולר.

החברה נקטה בצעדי הגנה להקטנת החשיפה, כמפורט בסעיף 7.4 לדוח הדירקטוריון להלן.

חשיפה מטבעית - עיקר הכנסותיה והוצאותיה של החברה הן במטבע חוץ (בעיקר דולר של ארה"ב) למעט הוצאות שקליות שעיקרן הוצאות השכר ותשלומים לספקים מקומיים בארץ. בהתאם לכך, שינוי בשער השקל ביחס לדולר משפיע על ההוצאות השקליות של החברה במונחי דולר. 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-3.5 מיליון דולר. כמו כן, קיים עודף תקבולים על תשלומים באירו, אולם בהיקף לא משמעותי.

חשיפה במסגרות ההלוואות לזמן ארוך - בהתאם להוראות הסכמי ההלוואות, נדרשת החברה לעמידה ביחס בטחונות מינימאלי בין שווי השוק של המטוסים ובין יתרת ההלוואות אשר מימנו את רכישת המטוסים. כמו כן, החברה נדרשת לקיים מספר תנאים אשר בהעדרם החברה עלולה להידרש לפירעון מידי של ההלוואות, לפרטים נוספים ראה באור 1.ז.20 לדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2008. חשיפת החברה לסיכונים שוק בנושא זה נובעת מהשינויים אשר מתרחשים בשווי השוק של מטוסים בעולם, בשל אירועים ביטחוניים חריגים, ובשל עודף היצע מושבים של חברות תעופה בעולם. לפרטים נוספים, ראה באור 4.ב. לדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2009.

## **7.2 מדיניות אל על בניהול סיכונים השוק, האחראים לניהולם, אמצעי פיקוח ומימוש המדיניות**

בחברה קיימת ועדת דירקטוריון לניהול סיכונים שוק, בראשות יו"ר ועדת הכספים תקציב ומאזן, מר נדב פלטי, אשר באחריותה לקבוע את מדיניות הכיסוי לחשיפות הקיימות. באחריות סמנכ"ל הכספים לבצע את המדיניות ולדווח לוועדה לניהול סיכונים שוק. בשנת 2009 המשיכה החברה לקיים החברה ישיבות שוטפות במסגרת הוועדה לניהול סיכונים שוק.

הוועדה לניהול סיכונים שוק בוחנת מעת לעת את מצב החברה בתחום החשיפות בתחומי הדס"ל, הריבית ושער החליפין, את הצורך בהשקעה במכשירים פיננסיים נגזרים (Derivatives) להקטנת החשיפות בהתאם למדיניות ואת המכשירים הפיננסיים שישמשו לביצוע ההגנות הדרושות.

מדיניות החברה בנושא גידור הדס"ל הינה: גידור כמויות דס"ל לתקופה של עד 24 חודש קדימה כך שלכל תקופה יקבע שיעור מינימאלי ומקסימאלי לגידור מכלל הצריכה הצפויה, באופן מדורג ויורד. בהתאם לכך שיעור הגידור המקסימאלי לתחילת התקופה הינו 80% ושיעור הגידור המינימאלי לסוף התקופה הינו 20%.

מדיניות החברה בנושא גידור ריבית הינה: גידור כמחצית מתיק האשראי, כך שמחציתו תהיה בריבית משתנה ומחציתו בריבית קבועה לטווח של עד 5 שנים.

מדיניות החברה בנושא גידור שער החליפין הינה: הגנה של עד כמחצית מהחשיפה השקלית, לטווח של שנה קדימה.

הוועדה לניהול סיכונים שוק של הדירקטוריון מנחה מפעם לפעם את הנהלת החברה לחרוג לתקופות

קצובות מהשיעורים הנ"ל שנקבעו לנושאי הדס"ל, הריבית ושערי החליפין, בהתאם להתפתחויות בשוק. לפרטים בדבר המדיניות שיושמה בפועל, ראה סעיפים 7.3, 7.4 ו- 7.5 לדוח הדירקטוריון להלן. לפרטים בדבר השפעות השינויים בסביבה הכלכלית, השלכות המשבר בשוקי ההון וסיכוני שוק לאחר תאריך המאזן, ראה סעיף 11 לדוח הדירקטוריון להלן.

### **7.3 גידור מחירי הדלק הסילוני**

החברה מבצעת עסקאות פיננסיות להגנה מפני שינויים במחירי הדס"ל, בהתאם למדיניותה כמוסבר בסעיף 7.2 לעיל.

נכון ליום 31 במרץ 2009, ביצעה החברה מספר התקשרויות, לצורך גידור מחירי הדס"ל, בהיקף הנאמד בכ-47% מהתצרוכת הצפויה בחודשים אפריל-דצמבר 2009 ובכ-20% מהתצרוכת הצפויה בשנת 2010.

חלק מעסקאות אלה מוכרות כעסקאות הגנה חשבונאיות, וחלק אינו מוכר. השווי ההוגן של סך מכשירי גידור הדס"ל ליום 31 במרץ 2009 הינו סכום שלילי נטו של כ-152.5 מליון דולר, המוצג בדוחות הכספיים במסגרת ההתחייבויות השוטפות וההתחייבויות לזמן ארוך בסעיף "מכשירים פיננסים נגזרים". ברבעון המדווח שילמה החברה בגין עסקאות גידור אלה סך של כ-38.8 מליון דולר. לפרטים נוספים בדבר עסקאות אלה, ראה באור 2.28 לדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2008. לפרטים בדבר השינויים שחלו לאחר תאריך המאזן, ראה סעיף 11ב. לדוח הדירקטוריון להלן.

### **7.4 גידור ריבית על הלוואות**

החברה מבצעת עסקאות להגנה על החשיפה הקיימת בתיק האשראי ארוך הטווח של החברה עקב שינויים בשיעורי הריבית, בהתאם למדיניותה כמוסבר בסעיף 7.2 לעיל.

חלק מהמכשירים הפיננסיים הנ"ל מוכרים חשבונאית כעסקאות הגנה וחלקם אינם מוכרים. השווי ההוגן של סך מכשירי גידור הריבית ליום 31 במרץ 2009 הינו סכום שלילי של כ-27.1 מליון דולר, המוצג בדוחות הכספיים במסגרת ההתחייבויות השוטפות וההתחייבויות לזמן ארוך בסעיף "מכשירים פיננסים נגזרים".

לאחר ביצועי הגידורים הנ"ל, נכון ליום 31 במרץ 2009, כ-52% מיתרת הלוואות החברה הינה בריבית קבועה וזאת לאופק של עד 4 שנים.

ברבעון המדווח קיבלה החברה החזרים בגין עסקאות גידור אלה בסך כ-25 אלף דולר. לפרטים נוספים בדבר עסקאות אלו, ראה באור 2.28 לדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2008. לפרטים בדבר השינויים שחלו לאחר תאריך המאזן, ראה סעיף 11ג. לדוח הדירקטוריון להלן.

### **7.5 גידור שערי חליפין**

נכון ליום 31 במרץ 2009 איין לחברה התקשרויות להגנת שערי חליפין. לפרטים בדבר השינויים שחלו לאחר תאריך המאזן, ראה סעיף 11ד. לדוח הדירקטוריון להלן.

## 7.6 דווח בדבר ניתוח רגישות

להלן ניתוח רגישות השווי ההוגן של המכשירים הפיננסיים הרגישים לשינויים שיתכנו בגורמי הסיכון אליהם הם חשופים. הניתוחים ביחס לשוויים ההוגן של המכשירים הפיננסיים ליום 31 במרץ 2009.

להלן טבלאות מבחני רגישות למכשירים רגישים לשינויים בגורמי השוק:

א. רגישות לשינויים בשער החליפין ש"ח/דולר - באלפי דולר:

רווח (הפסד) מהשינויים		שווי הוגן	רווח (הפסד) מהשינויים		
ירידה ב-10%	ירידה ב-5%		עלייה ב-10%	עלייה ב-5%	
3.769	3.979	4.188	4.397	4.607	
\$/ח"ש	\$/ח"ש	\$/ח"ש	\$/ח"ש	\$/ח"ש	
209	99	1,882	(90)	(171)	מזומנים ושווי מזומנים
791	375	7,120	(339)	(647)	פקדונות לזמן קצר
73	34	654	(31)	(59)	לקוחות
839	397	7,552	(360)	(687)	חייבים ויתרות חובה
210	100	1,891	(90)	(172)	פקדונות בבנקים לזמן ארוך
2,122	1,005	19,099	(909)	(1,736)	סה"כ נכסים פיננסיים
(7)	(3)	(61)	3	6	אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות
(2,347)	(1,112)	(21,119)	1,006	1,920	ספקים ונותני שרותים
(413)	(195)	(3,714)	177	338	זכאים ויתרות זכות
(4,706)	(2,229)	(42,352)	2,017	3,850	הפרשות
(7,472)	(3,539)	(67,246)	3,202	6,113	סה"כ התחייבויות פיננסיות
(5,350)	(2,534)	(48,147)	2,293	4,377	חשיפה במאזן הצמדה עקב עודף התחייבויות פיננסיות על נכסים פיננסיים *

\* לא כולל חשיפה בגין השפעת השינויים בשער החליפין על נכסים והתחייבויות בגין הטבות לעובדים, ראה סעיף 3.4.

ב. רגישות לשינויים בשער החליפין יורו/דולר - באלפי דולר:

רווח (הפסד) מהשינויים		שווי הוגן	רווח (הפסד) מהשינויים		
ירידה ב-10%	ירידה ב-5%		עלייה ב-10%	עלייה ב-5%	
0.676	0.714	0.751	0.789	0.827	
\$/ירו	\$/ירו	\$/ירו	\$/ירו	\$/ירו	
230	109	2,068	(98)	(188)	מזומנים ושווי מזומנים
2,370	1,123	21,330	(1,016)	(1,939)	לקוחות
34	16	302	(14)	(27)	חייבים ויתרות חובה
2,633	1,247	23,700	(1,129)	(2,155)	סה"כ נכסים פיננסיים
(90)	(43)	(813)	39	74	אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות
(1,640)	(777)	(14,758)	703	1,342	ספקים ונותני שרותים
(310)	(147)	(2,791)	133	254	זכאים ויתרות זכות
(2,040)	(966)	(18,362)	874	1,669	סה"כ התחייבויות פיננסיות
593	281	5,338	(254)	(485)	חשיפה במאזן הצמדה עקב עודף נכסים פיננסיים על התחייבויות פיננסיות *

\* לא כולל חשיפה בגין השפעת השינויים בשער החליפין על נכסים והתחייבויות בגין הטבות לעובדים, ראה סעיף 3.4.

**ג. רגישות לשינויים במחירי הדס"ל על המלאי (דולר/גלון) - באלפי דולר:**

הפסד מהשינויים		שווי הוגן * 1.439 גלון/\$	רווח מהשינויים		סוג המכשיר
ירידה ב-10%	ירידה ב-5%		עלייה ב-5%	עלייה ב-10%	
1.295 גלון/\$	1.367 גלון/\$		1.511 גלון/\$	1.583 גלון/\$	
(683)	(341)	6,826	341	683	מלאי דלק סילוני

\* מחיר דס"ל לפי ממוצע משוקלל נע ליום 31.3.2009.

**ד. רגישות גידור הדס"ל לשינויים במחירי הדס"ל - באלפי דולר:**

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. ביום 5 בינואר 2009 חל שינוי של כ-14% במחירי הדס"ל, לפיכך ניתוח הרגישות להלן כולל גם שינוי של 15% במחירי הדס"ל.

הפסד מהשינויים			שווי הוגן *1.345 גלון/\$	רווח מהשינויים			סוג המכשיר
ירידה ב-15%	ירידה ב-10%	ירידה ב-5%		עלייה ב-5%	עלייה ב-10%	עלייה ב-15%	
1.143 גלון/\$	1.211 גלון/\$	1.278 גלון/\$		1.412 גלון/\$	1.480 גלון/\$	1.547 גלון/\$	
(5,850)	(3,847)	(1,895)	(19,004)	1,832	3,596	5,287	אופציות - לא מוכרות כהגנה
(20,034)	(13,356)	(6,678)	(133,485)	6,678	13,356	20,034	עסקאות SWAP - מוכרות כהגנה
(25,884)	(17,203)	(8,573)	(152,489)	8,510	16,952	25,321	סה"כ עסקאות גידור דס"ל

\* מחיר הדס"ל באגן הים התיכון ליום 31 במרץ 2009, לפיו מחושב השווי הוגן של עסקאות גידור הדס"ל של החברה.

**ה. רגישות גידור הריבית לשינויים בשערי הריבית בשוק - באלפי דולר:**

על פי עקרונות המודל בוצעה הקבצה של מכשירי גידור הריבית המגיבים באופן דומה לגורמי השוק (עסקאות SWAP עם KNOCK OUT שלא יועדו להגנה, עסקאות IRS שיועדו להגנה, עסקאות IRS שלא יועדו להגנה), הואיל ולא נגרם אבדן מידע מהותי, הדרוש לצורך הבנת החשיפה של החברה לסיכוני השוק, כתוצאה מההקבצה.

הפסד מהשינויים		שווי הוגן * בשיעור הריבית	רווח מהשינויים		סוג המכשיר
ירידה ב-10%	ירידה ב-5%		עלייה ב-5%	עלייה ב-10%	
בשיעור הריבית	בשיעור הריבית		בשיעור הריבית	בשיעור הריבית	
(914)	(500)	(5,132)	572	975	עסקאות SWAP עם KNOCK OUT - לא יועדו להגנה
(1,212)	(603)	(4,235)	603	1,207	עסקאות IRS - יועדו להגנה
(2,359)	(1,179)	(12,341)	1,179	2,358	עסקאות IRS - לא יועדו להגנה
(777)	(397)	(5,364)	379	774	עסקת צילינדר - לא יועדה להגנה
(5,262)	(2,679)	(27,072)	2,733	5,314	סה"כ

\* שווי הוגן חושב לפי ריבית ליבור בשוק ליום המאזן לפי שיעורים כדלקמן: ליבור ל-3 חודשים: 1.19%, ליבור ל-6 חודשים: 1.74% וליבור ל-12 חודשים: 1.97%, הכל לפי העניין ולפי העסקה הרלוונטית.

## 8. דוח בסיסי הצמדה

להלן דוח בסיסי הצמדה על בסיס מאוחד ליום 31 במרץ 2009:

סך הכל	פריטים לא כספיים	במטבע חוץ אחר או בהצמדה אליו	אירו או בהצמדה אליו	במטבע ישראלי ש	בדולר ארה"ב או בהצמדה אליו	
אלפי דולר						
						<b>נכסים</b>
74,293		3,031	2,068	1,882	67,312	מזומנים ושווי מזומנים
7,120				7,120		פקדונות לזמן קצר
115,646					115,646	פיקדונות משועבדים
135,039		7,972	21,330	654	105,083	לקוחות
23,835		842	302	7,552	15,139	חייבים ויתרות חובה
30,867	30,867					הוצאות מראש
16,282	16,282					מלאי
1,891				1,891		פקדונות בבנקים לזמן ארוך
2,735	1,506				1,229	השקעה בחברות כלולות
1,555					1,555	השקעה בחברה אחרת
1,278,090	1,278,090					רכוש קבוע
8,464	8,464					נכסים בלתי מוחשיים
30,943				30,804	139	נכסים בגין הטבות עובדים
<b>1,726,760</b>	<b>1,335,209</b>	<b>11,845</b>	<b>23,700</b>	<b>49,903</b>	<b>306,103</b>	
						<b>התחייבויות והון עצמי</b>
(101,621)			(813)	(61)	(100,747)	אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות
(127,047)		(10,347)	(14,758)	(21,119)	(80,823)	ספקים ונותני שירותים
(54,411)		(3,264)	(2,791)	(3,714)	(44,642)	זכאים ויתרות זכות
(52,373)				(42,352)	(10,021)	הפרשות
(113,980)					(113,980)	מכשירים פיננסיים נגזרים שוטפים
(82,281)		(275)	(413)	(79,294)	(2,299)	התחייבויות שוטפות בגין הטבות לעובדים
(246,749)	(246,749)					הכנסות מראש שוטפות
(50,203)	(50,203)					הכנסות מראש לא שוטפות
(669,629)					(669,629)	הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים
(65,234)		(4,839)	(838)	(51,845)	(7,712)	התחייבויות לזמן ארוך בגין הטבות לעובדים
(65,581)					(65,581)	מכשירים פיננסיים נגזרים לזמן ארוך
(8,846)					(8,846)	הפרשות לזמן ארוך
(88,805)	(88,805)					הון עצמי
<b>(1,726,760)</b>	<b>(385,757)</b>	<b>(18,725)</b>	<b>(19,613)</b>	<b>(198,385)</b>	<b>(1,104,280)</b>	
						עודף נכסים על התחייבויות <b>(עודף התחייבויות על נכסים)</b>
-	<b>949,452</b>	<b>(6,880)</b>	<b>4,087</b>	<b>(148,482)</b>	<b>(798,177)</b>	

להלן דוח בסיסי הצמדה על בסיס מאוחד ליום 31 במרץ 2008:

סך הכל	פריטים לא כספיים	במטבע חוץ אחר או בהצמדה אליו	אירו או בהצמדה אליו	במטבע ישראלי ₪	בדולר ארה"ב או בהצמדה אליו	
<b>אלפי דולר</b>						
<b>נכסים</b>						
160,227		4,325	9,690	1,327	144,885	מזומנים ושווי מזומנים
115,630					115,630	פיקדונות לזמן קצר
190,241		19,603	19,897	2,031	148,710	לקוחות
23,303		2,157	1,573	6,229	13,344	חייבים ויתרות חובה
43,565				10,105	33,460	מכשירים פיננסיים נגזרים שוטפים
36,703	36,703					הוצאות מראש
17,775	17,775					מלאי
2,359				2,359		פיקדונות בבנקים לזמן ארוך
2,324	1,095				1,229	השקעה בחברות כלולות
1,739					1,739	השקעה בחברה אחרת
8,116					8,116	מכשירים פיננסיים נגזרים לזמן ארוך
1,274,243	1,274,243					רכוש קבוע
5,522	5,522					נכסים בלתי מוחשיים
37,736				37,618	118	נכסים בגין הטבות לעובדים
<b>1,919,483</b>	<b>1,335,338</b>	<b>26,085</b>	<b>31,160</b>	<b>59,669</b>	<b>467,231</b>	
<b>התחייבויות והון עצמי</b>						
(66,176)			(416)	(109)	(65,651)	אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות
(177,971)		(15,213)	(28,667)	(24,549)	(109,542)	ספקים ונותני שירותים
(59,937)		(5,950)	(10,505)	(273)	(43,209)	זכאים ויתרות זכות
(71,950)				(45,899)	(26,051)	הפרשות
(1,407)					(1,407)	מכשירים פיננסיים נגזרים שוטפים
(104,816)		(114)	(644)	(83,124)	(20,934)	התחייבויות שוטפות בגין הטבות לעובדים
(284,014)	(284,014)					הכנסות מראש שוטפות
(49,603)	(49,603)					הכנסות מראש לא שוטפות
(705,223)					(705,223)	הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים
(91,430)		(7,109)	(956)	(80,054)	(3,311)	התחייבויות לזמן ארוך בגין הטבות לעובדים
(327)					(327)	דמי חכירה לשלם
(12,184)					(12,184)	מכשירים פיננסיים נגזרים לזמן ארוך
(16,384)					(16,384)	הפרשות לזמן ארוך
(43,349)	(43,349)					מיסים נדחים
(234,712)	(234,712)					הון עצמי
<b>(1,919,483)</b>	<b>(611,678)</b>	<b>(28,386)</b>	<b>(41,188)</b>	<b>(234,008)</b>	<b>(1,004,223)</b>	
<b>עודף נכסים על התחייבויות</b>						
-	<b>723,660</b>	<b>(2,301)</b>	<b>(10,028)</b>	<b>(174,339)</b>	<b>(536,992)</b>	<b>(עודף התחייבויות על נכסים)</b>

להלן דוח בסיסי הצמדה על בסיס מאוחד ליום 31 בדצמבר 2008:

סך הכל	פריטים לא כספיים	במטבע חוץ אחר או בהצמדה אליו	אירו או בהצמדה אליו	במטבע ישראלי ש	בדולר ארה"ב או בהצמדה אליו	
<b>אלפי דולר</b>						
<b>נכסים</b>						
50,600		2,387	4,187	19,530	24,496	מזומנים ושווי מזומנים
7,821				7,821		פיקדונות לזמן קצר
152,969					152,969	פיקדונות משועבדים
106,046		11,191	11,019	306	83,530	לקוחות
23,523		1,511	490	7,225	14,297	חייבים ויתרות חובה
174					174	מכשירים פיננסיים נגזרים שוטפים
23,862	23,862					הוצאות מראש
11,472	11,472					מלאי
2,189				2,189		פקדונות בבנקים לזמן ארוך
2,736	1,507				1,229	השקעה בחברות כלולות
1,565					1,565	השקעה בחברה אחרת
1,314,182	1,314,182					רכוש קבוע
8,618	8,618					נכסים בלתי מוחשיים
36,777				36,648	129	נכסים בגין הטבות לעובדים
<b>1,742,534</b>	<b>1,359,641</b>	<b>15,089</b>	<b>15,696</b>	<b>73,719</b>	<b>278,389</b>	
<b>התחייבויות והון עצמי</b>						
(86,271)		(728)	(742)	(55)	(84,746)	אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות
(134,190)		(10,672)	(23,320)	(22,214)	(77,984)	ספקים ונותני שירותים
(44,741)		(1,845)	(2,451)	(3,742)	(36,703)	זכאים ויתרות זכות
(57,049)				(46,639)	(10,410)	הפרשות
(108,072)					(108,072)	מכשירים פיננסיים נגזרים שוטפים
(87,930)		(629)	(927)	(84,055)	(2,319)	התחייבויות שוטפות בגין הטבות לעובדים
(197,911)	(197,911)					הכנסות מראש שוטפות
(52,434)	(52,434)					הכנסות מראש לא שוטפות
(678,657)					(678,657)	הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים
(76,226)		(4,832)	(856)	(62,866)	(7,672)	התחייבויות לזמן ארוך בגין הטבות לעובדים
(86,789)					(86,789)	מכשירים פיננסיים נגזרים לזמן ארוך
(11,728)					(11,728)	הפרשות לזמן ארוך
(1,872)	(1,872)					מיסים נדחים
(118,664)	(118,664)					הון עצמי
<b>(1,742,534)</b>	<b>(370,881)</b>	<b>(18,706)</b>	<b>(28,296)</b>	<b>(219,571)</b>	<b>(1,105,080)</b>	
<b>עודף נכסים על התחייבויות</b>						
-	<b>988,760</b>	<b>(3,617)</b>	<b>(12,600)</b>	<b>(145,852)</b>	<b>(826,691)</b>	<b>(עודף התחייבויות על נכסים)</b>

## 9. גילוי בדוח הדירקטוריון בדבר הליך אישור הדוחות הכספיים

הגוף המופקד על בקרת העל בחברה הוא דירקטוריון החברה. במסגרת דירקטוריון החברה פועלות מספר ועדות ובהן ועדת ביקורת, ועדה לניהול סיכונים שוק, ועדת משאבי אנוש ומינויים, ועדה לענייני קשרי ממשל ורגולציה וכן ועדת כספים תקציב ומאזן המונה ארבעה חברים, בהם דירקטור חיצוני. נכון למועד אישור הדוחות הכספיים, שלושה מתוך ארבעת חברי הוועדה הינם בעלי מיומנות חשבונאית ופיננסית כמשמעותו בחוק החברות, התשנ"ט-1999 ולתקנות שהותקנו מכוחו. טיטוט הדוחות הכספיים נשלחת מראש לעיון חברי הדירקטוריון. ועדת הכספים, תקציב ומאזן מתכנסת לדיון נרחב ומעמיק בטיטוט הדוחות הכספיים בנוכחות רואה החשבון

המבקר. המנכ"ל והסמנכ"ל לכספים מציגים בפני חברי הועדה בפירוט רב את הדוחות הכספיים לרבות ניתוחים כלכליים מפורטים אודות ביצועי החברה בתקופת הדיווח.

הועדה בוחנת את הסוגיות המהותיות בדיווח הכספי לרבות עסקאות מהותיות שאינן במהלך עסקים רגיל- במידה והיו, את ההערכות המהותיות והאומדנים הקריטיים שיושמו בדוחות הכספיים, את סבירות הנתונים, את המדיניות החשבונאית שיושמה ושינויים שחלו בה אם היו כאלה, את יישום עקרון הגילוי הנאות בדוחות הכספיים וכן היבטים שונים של בקרה וניהול סיכונים.

כאשר עומדות על הפרק סוגיות מורכבות או מהותיות, מתקיימים דיונים מיוחדים של ועדת כספים, תקציב ומאזן לנושא שעל הפרק בהשתתפות רואה החשבון המבקר.

הועדה מקיימת דיון אודות הדוחות הכספיים המוצגים בפניה לרבות הפניית שאלות לחברי ההנהלה הנוכחים ולרואה החשבון המבקר. כמו כן מתבקש רואה החשבון המבקר להציג בפני חברי הועדה, את הערותיו - במידה וקיימות, לרבות המדיניות החשבונאית שיושמה ואירועים מיוחדים שעלו במהלך סקירת הדוחות הכספיים.

הועדה מקבלת החלטה להמליץ לדירקטוריון החברה לאשר את הדוחות הכספיים, כפוף להכנסת תיקונים, שינויים והשלמות - במידה והתבקשו על ידי חברי הועדה.

הדוחות הכספיים מוצגים לחברי הדירקטוריון בישיבה נפרדת, שגם בה נוטלים חלק המנכ"ל, הסמנכ"ל לכספים ונושאי משרה נוספים בחברה וכן נוכח רואה החשבון המבקר.

גם בפורום זה מתנהל דיון בדוחות לרבות הפניית שאלות לחברי הנהלת החברה ולרואה החשבון המבקר וכן מוצגות הסוגיות הייחודיות לתקופת הדיווח. בתום הדיון מתקבלת החלטת הדירקטוריון לגבי אישור הדוחות הכספיים.

## **10. הסבר לגבי הנושא שאליו מפנים רואי החשבון של החברה את תשומת הלב במכתב**

### **הסקירה על הדוחות הכספיים ביניים**

רואי החשבון של החברה מפנים את תשומת הלב, במכתב הסקירה שלהם על הדוחות הכספיים ביניים, לאמור בביאור 5 לדוחות הכספיים ביניים - בדבר הליכים משפטיים עומדים כנגד החברה. על אף שהנושא אליו מפנים רואי החשבון את תשומת הלב, אינו משפיע על שינוי מהנוסח האחיד של רואי החשבון, הפניית תשומת הלב נדרשת בשל השפעתו המהותית האפשרית על החברה.

## **11. גילוי בדבר שינויים בסביבה הכלכלית, השלכות המשבר בשוקי ההון וסיכוני שוק**

א) שוק התעופה הבינלאומי מושפע מהמצב הביטחוני, הפוליטי, מאירועים מיוחדים, כגון התפרצות מגפות ואסונות טבע בעולם בכלל ובאזורים ספציפיים בפרט, וכן מן המצב הכלכלי בארץ ובעולם. נכון למועד פרסום דוח זה נמשך המשבר הפוקד את השווקים ברחבי עולם וההאטה הכלכלית מורגשת גם בישראל.

המשבר הכלכלי ברחבי העולם משפיע באופן מהותי גם על ענף התעופה. מתחילת המשבר הכלכלי הפוקד את העולם, הודיעו למעלה מ- 25 חברות תעופה על קשיים פיננסיים כבדים (לרבות כניסה להליכי פירוק). הסיבות העיקריות לכך הן ירידה חדה בביקושים והקושי בנכונות גורמים מממנים

להעניק מימון לחברות בתחום התעופה.

יצוין, כי מרבית חברות התעופה שחדלו לפעול הן חברות תעופה קטנות יחסית. החרפת המשבר הכלכלי והעמקת המיתון בעולם, גורמות לירידה בביקושים בתנועת הנוסעים ובאופן חריף יותר לירידה בהיקפי הובלת המטענים. מאז תום הרבעון הראשון של שנת 2009 המשיך הדס"ל להיסחר בתנודתיות רבה. בשיעורי הריבית הדולרית חלה ירידה וכמו כן חל תיסוף בשער השקל ביחס לדולר. משמעות שינויים אלה על החברה מפורטים להלן.

(ב) נכון לתאריך המאזן (31 במרץ 2009) מחיר הדס"ל בשוק אגן הים התיכון היה 134.5 סנט לגלון ואילו נכון למועד הסמוך לאישור הדוח לרבעון הראשון של שנת 2009 (19 במאי 2009) מחיר זה הינו כ-149.0 סנט לגלון.

המחיר האפקטיבי אותו צפויה החברה לשלם בגין צריכת הדס"ל (לאחר גידור) בחודשים אפריל ומאי 2009, נמוך בכ-11% מהמחיר האפקטיבי אותו שילמה במהלך ינואר-מרץ 2009. במקביל, ערך השווי ההוגן של מכשירי גידור הדס"ל צפוי לעלות בעקבות שינויי המחירים שהתרחשו מאז תום הרבעון הראשון וסיום ההתחשבות בגין חלק מהעסקאות.

בעקבות הירידה במחירי הדלק הסילוני שהחלה במחצית השנייה של שנת 2008, העמידה החברה, כמתחייב ממנה על פי ההסכמים עם המוסדות המגדרים, כבטחונות, פיקדונות נושאי ריבית ומכתבי אשראי בסך של כ-160 מיליוני דולר בגין עסקאות גידור הדלק הסילוני הפתוחות לתאריך המאזן לטובת המוסדות המגדרים.

לאחר תאריך המאזן נמשך מנגנון עדכון הפיקדונות באופן שוטף בהתאם לתנודות היומיות במחירי הדס"ל בשוק. יצוין שהיקפי הביטחונות משתנים מיום ליום על פי מחירי הדס"ל בשוק והחברה עורכת תחשיבים יומיים באשר לשינויים הדרושים בביטחונות ולהיקפם. הביטחונות אותם החברה מעמידה לטובת הבנקים המגדרים, מורכבים בחלקם הגדול ממכתבי אשראי שהוצאו על ידי בנקים ישראלים כנגד שעבוד נכסים ומזומנים, ובחלקם מפיקדונות נושאי ריבית שהופקדו ישירות בידי הבנקים המגדרים.

(ג) לאחר תאריך המאזן ועד למועד הסמוך לאישור הדוח לרבעון הראשון של שנת 2009 חלה ירידה נוספת בשער ריבית הליבור לשלושה חודשים בשיעור של כ-37%. (1.19% ב-31 למרץ 2009 מול 0.75% ב-19 למאי 2009)

השפעת הירידה בשיעור ריבית הליבור על תשלומי הריבית על ההלוואות, תבוא לידי ביטוי בתקופת הפירעון הבאה של כל הלוואה. פירעונות הריבית על הלוואות החברה לרבעון השני של שנת 2009, ייעשו על פי שיעורי הריבית כפי שהיו ברבעונים הקודמים. לחברה קיימות עסקאות הגנה על שער הליבור (ראה סעיף 7.4 לדוח הדירקטוריון לעיל), אשר השווי ההוגן שלהן צפוי לרדת בעקבות הירידה בשיעור ריבית הליבור.

(ד) לאחר תאריך המאזן ועד למועד הסמוך לאישור הדוח לרבעון הראשון של שנת 2009, חל תיסוף בשער השקל ביחס לדולר בשיעור של כ-5.4%. תיסוף בשער החליפין של השקל ביחס לדולר של כל 1%

במשך שנה שלמה, מגדיל את ההוצאות השנתיות של החברה בכ-3.5 מיליון דולר. בנוסף לאמור לעיל, מגדיל תיסוף השקל ביחס לדולר את התחייבויותיה השקליות של החברה במונחי דולר (ראה סעיף 3.4 לדוח הדירקטוריון לעיל), ומגדיל בכך את הוצאות השכר והמימון של החברה. יש לציין כי ההשפעה של שערי החליפין על התוצאות העסקיות של הרבעון הבא תקבע בהתאם לשערי החליפין שיהיו בפועל במהלך הרבעון בכללותו ובסופו (30 ביוני, 2009).

## **12. אירועים לאחר תאריך המאזן**

לעניין אירועים לאחר תאריך המאזן, ראה באור 10 לדוחות הכספיים ביניים ליום 31 במרץ 2009.

---

חיים רומנו  
מנכ"ל

---

עמיקם כהן  
יו"ר הדירקטוריון

25 במאי, 2009

**נספח לדוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד לרבעון שהסתיים  
ביום 31 במרץ 2009**

---

**גילוי מינימאלי 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 ציי המטוסים 777-200 ו-747-400**

**א. מבוא**

תקן חשבונאות בינלאומי 36 קובע את הכללים לגבי הטיפול החשבונאי, ההצגה והגילוי הנדרשים במקרה של ירידת ערך נכסים.

מטרת התקן לקבוע נהלים שעל התאגיד ליישם על מנת להבטיח שהנכסים שלו לא יוצגו בסכומים הגבוהים מסכומים ברי השבה. נכס מוצג בדוחות הכספיים בסכום הגבוה מסכום בר השבה שלו, כאשר ערכו בספרים עולה על הסכום שיתקבל מהשימוש בנכס או ממימושו. במקרה בו חלה ירידה בערך הנכס ותקן בינלאומי 36 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 ציי המטוסים 777-200 ו-747-400 (להלן "ציי מטוסים") על פי כללי תקן בינלאומי 36, בהתאם להנחיות הרשות לניירות ערך. המסמך נערך בהתאם להנחיה של רשות ניירות ערך לפי סעיף 36א' לחוק ניירות ערך, התשכ"ח - 1968- בדבר גילוי מינימאלי 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 ציי מטוסי 777-200 הכולל 6 מטוסים בבעלות החברה ולגבי ציי 747-400 הכולל 5 מטוסים בבעלות החברה.

**ג. תאריך התוקף של חוות הדעת**

מאי 2009. הערכת השווי מתבססת על נתונים כספיים לרבעון הראשון לשנת 2009 ועל תחזיות כספיות להמשך שנת 2009 ולשנים הבאות.

**ד. מעריך השווי**

הערכת השווי בוצעה על ידי הנהלת אל על.

## ה. הנסיבות בגינן בוצעה הערכת השווי על פי תקן בינלאומי 36

שווי בספרים של צי המטוסים 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 בינלאומי 36 קובע, כאמור כי יש לבצע הפרשה לירידת ערך כאשר שווי הנכס בספרים עולה על סכום בר ההשבה שלו (Recoverable amount). סכום בר ההשבה 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 העתידיים הצפויים לנבוע משימוש מתמשך בנכס ומימושו 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 במרץ 2009 עולה על מחיר המכירה שלהם.

נכון למועד הערכת שווי זו, מחיר המכירה של צי מטוסי 777-200, כמפורט בסעיף ב' לעיל, מסתכם לסך של כ-544 מליון דולר בהשוואה ליתרת העלות המופחתת בספרים של אותם מטוסים ליום 31 במרץ 2009 אשר מסתכמת לסך של כ-559 מליון דולר.

מחיר המכירה של צי מטוסי 747-400, כמפורט בסעיף ב' לעיל, מסתכם לסך של כ-227 מליון דולר בהשוואה ליתרת העלות המופחתת בספרים של אותם מטוסים ליום 31 במרץ 2009 אשר מסתכמת לסך של כ-274 מליון דולר.

## 1. שיטת הערכה

הערכת השווי בוצעה על בסיס שיטת היוון תזרימי מזומנים. על פי גישה זו הווננו אומדני תזרימי המזומנים הצפויים לחברה משימוש בצי המטוסים. להלן עיקרי ההנחות אשר שימשו בתחשיב השווי:

- אורך חיים שימושיים (Useful Life): עבור צי 777-200 - 14 שנות פעילות (ומימוש המטוסים במחיר מכירה נטו בתום תקופה של 14 שנים), עבור צי 747-400 - 7 שנות פעילות (ומימוש המטוסים במחיר מכירה נטו בתום תקופה של 7 שנים).
- תזרים המזומנים הצפוי מפעילות: ההנהלה חישה ומצאה כי תחזית התזרים מפעילות צי מטוסי 777-200 בשנת 2009 צפויה להסתכם בכ-76 מליון דולר, ועבור צי מטוסי 747-400 תחזית התזרים צפויה להסתכם בכ-63 מליון דולר. תזרים זה חושב על בסיס תחזית 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 14 שנים עבור צי 777-200 ו-7 שנים עבור צי 747-400): חושב בהתבסס על תחזיות חברות AVAC ומסתכם בכ-231 מליון דולר עבור צי 777-200, ו-110 מליון דולר עבור צי 747-400 (ערכים לא מהוונים).
- שיעורי צמיחה: מטעמי שמרנות לא נלקחה בחשבון צמיחה עתידית ריאלית בפעילות החברה מצי המטוסים הנ"ל והיא מבוססת על נתוני הרבעון הראשון לשנת 2009 והתחזית להמשך שנת 2009.
- 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 בתחזית לשנת 2009.
- שיעור המס השוטף הצפוי לחברה בתקופה של 7-14 השנים הבאות הוא אפס.
- החברה מניחה כי בתקופה של 7-14 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 לצי 777-200

סה"כ	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	*
סה"כ תזרים מהוון	650	26	28	31	34	36	40	43	46	50	54	58	63	68	73
סה"כ שווי ערך גרט מהוון (בתום 14 השנים)	79														

סה"כ שווי צי הנכסים הנ"ל על בסיס גישת היוון תזרימי מזומנים: 729 מיליון דולר

\* מתייחס לתקופות מ-1 לאפריל ועד 31 במרץ לשנה העוקבת.

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%
<b>באלפי דולר</b>								
	50,000	580,647	560,754	541,893	524,002	507,019	490,891	475,566
	55,000	628,496	607,265	587,125	568,010	549,858	532,609	516,211
	60,000	676,345	653,776	632,357	612,019	592,696	574,327	556,856
	65,000	724,193	700,286	677,589	656,028	635,534	616,045	597,501
	70,000	772,042	746,797	722,821	700,036	678,373	657,763	638,146
	75,897	828,475	801,652	776,167	751,940	<b>728,896</b>	706,965	686,082
	80,000	867,740	839,819	813,285	788,054	764,049	741,199	719,435

ניתוחי רגישות מחיר דלק, ניצול הנכס על פני 14 שנים:

מחיר דלק (סנט לגאלון)	תרומה שנתית	NPV	שווי מופחת	הפרש NPV מול שווי מופחת
<b>במיליוני דולר</b>				
183	79	753	559	194
193	77	741	559	182
204	76	<b>729</b>	559	170
214	75	717	559	158
224	73	705	559	146

**השווי שנקבע על פי שיטת היוון תזרימי מזומנים לצי 400-747**

סה"כ	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	*
341	38	41	45	48	52	56	61	סה"כ תזרים מהוון
64								סה"כ שווי ערך גרט מהוון (בתום 7 השנים)

**סה"כ שווי צי הנכסים הנ"ל על בסיס גישת היוון תזרימי מזומנים: 405 מיליון דולר**

\* מתייחס לתקופות מ-1 לאפריל ועד 31 במרץ לשנה העוקבת.

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%
<b>באלפי דולר</b>								
	50,000	360,826	354,073	347,519	341,156	334,977	328,977	323,148
	55,000	389,563	382,373	375,393	368,614	362,031	355,635	349,421
	60,000	418,300	410,673	403,266	396,072	389,084	382,293	375,693
	62,946	435,232	427,347	419,689	412,251	<b>405,023</b>	398,000	391,173
	65,000	447,037	438,973	431,140	423,530	416,137	408,951	401,966
	70,000	475,775	467,273	459,013	450,989	443,190	435,609	428,239
	75,000	504,512	495,572	486,887	478,447	470,243	462,267	454,512

**ניתוחי רגישות מחיר דלק, ניצול הנכס על פני 7 שנים:**

מחיר דלק (סנט לגאלון)	תרומה שנתית	NPV	שווי מופחת	הפרש NPV מול שווי מופחת
<b>במיליוני דולר</b>				
178	66	419	274	145
188	64	412	274	138
198	63	<b>405</b>	274	131
208	62	398	274	124
218	60	391	274	117

ח. סיכום

הטבלה שלהלן מציגה את סיכום תחשיב הערכת השווי נכון ליום 31 במרץ 2009 לצי 777-200:

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		
544	729	729

האם יש לבצע ירידת ערך בספרים?

יתרת העלות המופחתת של המטוסים ליום 31 במרץ 2009	סכום בר השבה של אותם מטוסים לחברת אל על, ליום 31 במרץ 2009	האם יש לבצע ירידת ערך בספרים?
במיליוני דולר		
559	729	לא

הטבלה שלהלן מציגה את סיכום תחשיב הערכת השווי נכון ליום 31 במרץ 2009 לצי 747-400:

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		
227	405	405

האם יש לבצע ירידת ערך בספרים?

יתרת העלות המופחתת של המטוסים ליום 31 במרץ 2009	סכום בר השבה של אותם מטוסים לחברת אל על, ליום 31 במרץ 2009	האם יש לבצע ירידת ערך בספרים?
במיליוני דולר		
274	405	לא

הערכת שווי זו, נכונה למועד עריכתה ומתבססת על נתונים כספיים לרבעון הראשון לשנת 2009 ועל אומדני הכנסות והוצאות צפויות ל-14 שנים הבאות. שינוי בהנחות הצפויות המפורטות לעיל עלול לשנות את הערכת השווי ובעקבותיה החברה עלולה להידרש לבצע הפחתה בשל ירידת ערך.

**אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**

**דוחות כספיים תמציתיים מאוחדים ביניים  
ליום 31 במרץ 2009**

**(בלתי מבוקרים)**

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

דוחות כספיים תמציתיים מאוחדים (בלתי מבוקרים)  
ליום 31 במרץ 2009

### תוכן העניינים

#### ע מ ו ד

1ג	<u>דו"ח סקירה של רואי החשבון</u>
	דוחות כספיים תמציתיים מאוחדים ביניים (בלתי מבוקרים):
3ג - 2ג	דוחות תמציתיים מאוחדים על המצב הכספי
4ג	דוחות תמציתיים מאוחדים על הרווח והפסד
5ג	דוחות תמציתיים מאוחדים על הרווח הכולל
7ג - 6ג	דוחות תמציתיים מאוחדים על השינויים בהון העצמי
9ג - 8ג	דוחות תמציתיים מאוחדים על תזרימי המזומנים
25ג - 10ג	באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים
48ג - 26ג	נספח - דוחות כספיים תמציתיים מאוחדים (בלתי מבוקרים) בשקלים חדשים

## **דו"ח סקירה של רואה החשבון המבקר לבעלי המניות של אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**

### **מבוא**

סקרנו את המידע הכספי המצורף של **אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ** החברה וחברות בנות (להלן - "הקבוצה"), הכולל את הדו"ח התמציתי המאוחד על המצב הכספי ליום 31 במרץ 2009 ואת הדו"ח התמציתי המאוחד על הרווח והפסד, הרווח הכולל, השינויים בהון העצמי ותזרימי המזומנים לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה באותו תאריך. הדירקטוריון והנהלה אחראים לעריכה ולהצגה של מידע כספי לתקופת ביניים זו בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי IAS 34 "דיווח כספי לתקופות ביניים", וכן הם אחראים לעריכת מידע כספי לתקופת ביניים זו לפי פרק ד' של תקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970. אחריותנו היא להביע מסקנה על מידע כספי לתקופת ביניים זו בהתבסס על סקירתנו.

לא סקרנו את המידע הכספי לתקופת הביניים התמציתי של חברות שאוחדו אשר נכסיהן הכלולים באיחוד מהווים כ- 0.5% מכלל הנכסים המאוחדים ליום 31 במרץ 2009, והכנסותיהן הכלולות באיחוד מהוות כ- 1.1% מכלל ההכנסות המאוחדות לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה באותו תאריך. המידע הכספי לתקופת הביניים התמציתי של אותן חברות נסקר על ידי רואי חשבון אחרים שדוחות הסקירה שלהם הומצאו לנו ומסקנתנו, ככל שהיא מתייחסת למידע הכספי בגין אותן חברות, מבוססת על דוחות הסקירה של רואי החשבון האחרים.

### **היקף הסקירה**

ערכנו את סקירתנו בהתאם לתקן סקירה 1 של לשכת רואי חשבון בישראל "סקירה של מידע כספי לתקופות ביניים הנערכת על ידי רואה החשבון המבקר של הישות". סקירה של מידע כספי לתקופות ביניים מורכבת מבירורים, בעיקר עם אנשים האחראים לעניינים הכספיים והחשבונאיים, ומיישום נהלי סקירה אנליטיים ואחרים. סקירה הינה מצומצמת בהיקפה במידה ניכרת מאשר ביקורת הנערכת בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל ולפיכך אינה מאפשרת לנו להשיג ביטחון שניוודע לכל העניינים המשמעותיים שהיו יכולים להיות מזוהים בביקורת. בהתאם לכך, אין אנו מחוויים חוות דעת של ביקורת.

### **מסקנה**

בהתבסס על סקירתנו, ועל דוחות הסקירה של רואי חשבון אחרים, לא בא לתשומת ליבנו דבר הגורם לנו לסבור שהמידע הכספי הנ"ל אינו ערוך, מכל הבחינות המהותיות, בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי IAS 34. בנוסף לאמור בפסקה הקודמת, בהתבסס על סקירתנו ועל דוחות הסקירה של רואי חשבון אחרים, לא בא לתשומת ליבנו דבר הגורם לנו לסבור שהמידע הכספי הנ"ל אינו ממלא, מכל הבחינות המהותיות, אחר הוראות הגילוי לפי פרק ד' של תקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970.

מבלי לסייג את מסקנתנו הנ"ל, אנו מפנים את תשומת הלב לאמור בבאור 5 לדוחות כספים אלה בדבר הליכים משפטיים העומדים כנגד החברה.

**בריטמן אלמגור זהר ושות'  
רואי חשבון**

**תל-אביב, 25 במאי, 2009.**

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

### דוחות תמציתיים מאוחדים על המצב הכספי

ליום 31 בדצמבר	ליום 31 במרץ	
2008 (*)	2008 (*)	2009
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
	(בלתי מבוקר)	
50,600	160,227	74,293
7,821	115,630	7,120
152,969	-	115,646
106,046	190,241	135,039
23,523	23,303	23,835
174	43,565	-
23,862	36,703	30,867
11,472	17,775	16,282
376,467	587,444	403,082
2,189	2,359	1,891
2,736	2,324	2,735
1,565	1,739	1,555
-	8,116	-
1,314,182	1,274,243	1,278,090
8,618	5,522	8,464
36,777	37,736	30,943
1,366,067	1,332,039	1,323,678
1,742,534	1,919,483	1,726,760

#### נכסים

##### נכסים שוטפים

מזומנים ושווי מזומנים  
פיקדונות לזמן קצר  
פיקדונות משועבדים  
לקוחות  
חייבים ויתרות חובה  
מכשירים פיננסיים נגזרים  
הוצאות מראש  
מלאי

##### נכסים לא שוטפים

פיקדונות בבנקים לזמן ארוך  
השקעה בחברות כלולות  
השקעה בחברה אחרת  
מכשירים פיננסיים נגזרים  
רכוש קבוע, נטו  
נכסים בלתי מוחשיים, נטו  
נכסים בגין הטבות עובדים  
סה"כ נכסים לא שוטפים

#### סה"כ נכסים

(\*) יישום למפרע של שינוי מדיניות חשבונאית – ראה באור 8.

הביאורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

### דוחות תמציתיים מאוחדים על המצב הכספי

ליום 31 בדצמבר	ליום 31 במרץ	
2008 (*)	2008 (*)	2009
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
	(בלתי מבוקר)	

#### התחייבויות והון עצמי

##### התחייבויות שוטפות

אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות  
ספקים ונותני שרותים  
זכאים ויתרות זכות הפרשות  
מכשירים פיננסיים נגזרים  
התחייבויות בגין הטבות לעובדים  
הכנסות מראש

86,271	66,176	101,621
134,190	177,971	127,047
44,741	59,937	54,411
57,049	71,950	52,373
108,072	1,407	113,980
87,930	104,816	82,281
197,911	284,014	246,749
716,164	766,271	778,462

##### התחייבויות לא שוטפות

הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים  
התחייבויות בגין הטבות לעובדים  
דמי חכירה לשלם  
מכשירים פיננסיים נגזרים  
הפרשות לזמן ארוך  
מיסים נדחים  
הכנסות מראש לזמן ארוך

678,657	705,223	669,629
76,226	91,430	65,234
-	327	-
86,789	12,184	65,581
11,728	16,384	8,846
1,872	43,349	-
52,434	49,603	50,203
907,706	918,500	859,493

#### סה"כ התחייבויות לא שוטפות

#### הון עצמי

הון מניות  
פרמיה על מניות  
קרן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר  
קרן הון בגין תשלום מבוסס מניות  
קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים  
יתרת הפסד

155,012	155,012	155,012
28,007	28,007	28,007
237,122	237,122	237,122
5,780	4,736	5,982
(111,605)	13,577	(101,826)
(195,652)	(203,742)	(235,492)
118,664	234,712	88,805

#### סה"כ הון עצמי

1,742,534	1,919,483	1,726,760
-----------	-----------	-----------

#### סה"כ התחייבויות והון עצמי

(\*) יישום למפרע של שינוי מדיניות חשבונאית – ראה באור 8.

נסים מלכי סמנכ"ל כספים	חיים רומנו מנהל כללי	עמיקם כהן יו"ר הדירקטוריון
---------------------------	-------------------------	-------------------------------

תאריך אישור הדוחות הכספיים: נתב"ג, 25 במאי, 2009

הביאורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

### דוחות תמציתיים מאוחדים על הרווח והפסד

ל ש נ ה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר	לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 במרץ		
	(*) 2008	2009	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
	(בלתי מבוקר)		
2,096,326 (1,776,329)	469,254 (415,714)	346,667 (327,934)	הכנסות מהפעלה הוצאות הפעלה
319,997	53,540	18,733	<b>רווח גולמי</b>
(227,573) (97,103) (975)	(54,544) (24,993) (21,374)	(41,405) (21,348) 1,534	הוצאות מכירה הוצאות הנהלה וכלליות הכנסות (הוצאות) תפעול אחרות, נטו
(325,651)	(100,911)	(61,219)	
(5,654)	(47,371)	(42,486)	<b>הפסד מפעולות רגילות לפני מימון</b>
(61,566) 16,969 (44,597)	(23,751) 11,016 (12,735)	(7,945) 5,142 (2,803)	הוצאות מימון הכנסות מימון <b>הוצאות מימון, נטו</b>
543	56	(1)	חלק החברה ברווחי (הפסדי) חברות כלולות, נטו
(49,708)	(60,050)	(45,290)	<b>הפסד לפני מיסים על ההכנסה</b>
7,801	10,052	5,450	הטבת מס
(41,907)	(49,998)	(39,840)	<b>הפסד לתקופה</b>
(0.08)	(0.1)	(0.08)	<b>הפסד למניה רגילה אחת (בדולר) בת 1 ש"ח ע.ג.</b>
(0.08)	(0.1)	(0.08)	הפסד למניה בסיסי הפסד למניה מדולל
495,719	495,719	495,719	<b>הממוצע המשוקלל של הון המניות ששימש בחישוב הפסד למניה</b>
495,719	495,719	495,719	בסיסי מדולל

(\*) יישום למפרע של שינוי מדיניות חשבונאית – ראה באור 8.

**הביאורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.**

**אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**  
**דוחות תמציתיים מאוחדים על הרווח הכולל**

ל ש נ ה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר	לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 במרץ		
	(*) 2008	2009	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
	(בלתי מבוקר)		
(41,907)	(49,998)	(39,840)	הפסד לתקופה
			רווח (הפסד) כולל אחר
(119,946)	5,236	9,779	רווח (הפסד) בגין גידור תזרימי מזומנים, נטו ממס
(119,946)	5,236	9,779	רווח (הפסד) כולל אחר לתקופה, נטו ממס
(161,853)	(44,762)	(30,061)	סה"כ הפסד כולל לתקופה

(\*) יישום למפרע של שינוי מדיניות חשבונאית – ראה באור 8.

הביאורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

**אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**  
**דוחות תמציתיים מאוחדים על השינויים בהון העצמי**

**לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 במרץ 2009**

הון מניות	פרמיה על מניות	קרן הון עם בעלת שליטה לשעבר	קרן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר	קרן הון בגין עסקאות תשלום מבוסס מניות	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים	יתרת הפסד	סה"כ
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
155,012	28,007	237,122	5,780	(111,605)	(152,969)	161,347	2009
-	-	-	-	-	(42,683)	(42,683)	יתרה ליום 1 בינואר 2009
155,012	28,007	237,122	5,780	(111,605)	(195,652)	118,664	2009
-	-	-	-	9,779	(39,840)	(30,061)	השפעת שינויים במדיניות חשבונאית
-	-	-	202	-	-	202	יתרה ליום 1 בינואר 2009 לאחר תיאומים למפרע
-	-	-	202	-	-	202	סה"כ הפסד כולל לתקופה
-	-	-	202	-	-	202	תשלום מבוסס מניות סה"כ עסקאות עם בעלי מניות החברה האם במסגרת תפקידם כבעלי מניות
155,012	28,007	237,122	5,982	(101,826)	(235,492)	88,805	2009
							סה"כ הון עצמי ליום 31 במרץ 2009

**לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 במרץ 2008**

הון מניות	פרמיה על מניות	קרן הון עם בעלת שליטה לשעבר	קרן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר	קרן הון בגין עסקאות תשלום מבוסס מניות	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים	יתרת הפסד	סה"כ
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
155,012	28,007	237,122	4,464	8,341	(114,102)	318,844	2008
-	-	-	-	-	(39,597)	(39,597)	יתרה ליום 1 בינואר 2008
155,012	28,007	237,122	4,464	8,341	(153,699)	279,247	2008
-	-	-	-	5,236	(49,998)	(44,762)	השפעת שינויים במדיניות חשבונאית
-	-	-	272	-	-	272	יתרה ליום 1 בינואר 2008 לאחר תיאומים למפרע
-	-	-	272	-	-	227	סה"כ הפסד כולל לתקופה
-	-	-	272	-	-	(45)	התאמות בגין דיבידנד שחולק
-	-	-	272	-	-	227	תשלום מבוסס מניות סה"כ עסקאות עם בעלי מניות החברה האם במסגרת תפקידם כבעלי מניות
155,012	28,007	237,122	4,736	13,577	(203,742)	234,712	2008
							סה"כ הון עצמי ליום 31 במרץ 2008

הביאורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

**אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**  
**דוחות תמציתיים מאוחדים על השינויים בהון העצמי**  
 - המשך -

**לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2008**

סה"כ	יתרת הפסד	קרן הון תזרימי מזומנים	קרן הון בגין גידור	קרן הון עסקאות תשלום מבוסס מניות	קרן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר	פרמיה על מניות	הון מניות	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
318,844	(114,102)	8,341	4,464	237,122	28,007	155,012	<b>יתרה ליום 1 בינואר 2008</b>	השפעת שינויים במדיניות חשבונאית
(39,597)	(39,597)	-	-	-	-	-		
279,247	(153,699)	8,341	4,464	237,122	28,007	155,012	<b>יתרה ליום 1 בינואר 2008</b>	לאחר תיאומים למפרע
(161,853)	(41,907)	(119,946)	-	-	-	-		<b>סה"כ הפסד כולל לשנה</b>
(45)	(45)	-	-	-	-	-		התאמות בגין דיבידנד שחולק
1,316	-	-	1,316	-	-	-		תשלום מבוסס מניות סה"כ עסקאות עם בעלי מניות החברה האם במסגרת תפקידם כבעלי מניות
1,271	(45)	-	1,316	-	-	-		
118,664	(195,652)	(111,605)	5,780	237,122	28,007	155,012	<b>סה"כ הון עצמי ליום 31 בדצמבר 2008</b>	

הביאורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

### דוחות תמציתיים מאוחדים על תזרימי המזומנים

ל ש נ ה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר	לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 במרץ	
	2008 (*) אלפי דולר	2009 אלפי דולר
(41,907)	(49,998)	(39,840)
160,782	91,155	23,668
<u>118,875</u>	<u>41,157</u>	<u>(16,172)</u>
(בלתי מבוקר)		
(159,580)	(19,334)	(13,232)
9,676	159	9,091
(5,078)	(1,251)	(129)
(152,969)	-	37,323
172,812	65,003	701
(80)	-	(27)
83	-	37
277	63	106
(238)	(32)	(6)
<u>(135,097)</u>	<u>44,608</u>	<u>33,864</u>
36,000	-	-
(64,911)	(8,506)	(8,919)
(385)	(109)	(93)
12,501	(540)	15,013
(3,053)	(3,053)	-
<u>(19,848)</u>	<u>(12,208)</u>	<u>6,001</u>
(36,070)	73,557	23,693
86,670	86,670	50,600
<u>50,600</u>	<u>160,227</u>	<u>74,293</u>

#### תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת

הפסד לתקופה  
התאמות הדרושות כדי להציג את תזרימי המזומנים מפעילות שוטפת -  
נספח א'

**מזומנים שנבעו מפעילות (ששימשו לפעילות) שוטפת, נטו**

#### תזרימי מזומנים לפעילות השקעה

רכישות רכוש קבוע (כולל שיפוצי מנוע כלליים ותשלומים על חשבון  
מטוסים)

תמורה ממימוש רכוש קבוע  
השקעה ברכוש לא מוחשי  
מימוש (השקעה) בפיקדונות משועבדים  
מימוש פיקדונות לזמן קצר, נטו  
השקעה בפיקדונות לנותני שירותים  
מימוש פיקדונות לנותני שירותים  
מימוש פיקדונות לזמן ארוך  
השקעה בפיקדונות לזמן ארוך

**מזומנים שנבעו מפעילות (ששימשו לפעילות) השקעה, נטו**

#### תזרימי מזומנים לפעילות מימון

קבלת הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים  
פרעון הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים  
פרעון הלוואות אחרות לזמן ארוך  
עליה (ירידה) באשראי לזמן קצר, נטו  
דיבידנד ששולם

**מזומנים שנבעו מפעילות (ששימשו לפעילות) מימון, נטו**

**עליה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים**

**יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת התקופה**

**יתרת מזומנים ושווי מזומנים לסוף התקופה**

(\*) יישום למפרע של שינוי מדיניות חשבונאית – ראה באור 8.

הבאורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים פרופורמה מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

### דוחות תמציתיים מאוחדים על תזרימי המזומנים

ל ש נ ה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר	לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 במרץ	
2008 (*) אלפי דולר	2008 (*) אלפי דולר	2009 אלפי דולר
	(בלתי מבוקר)	

#### נספח א' -

##### הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:

131,098	31,260	39,177	פחת והפחתות (כולל גרועות אביזרים, רכיבים שיצאו משימוש ותצרוכת ציוד מתכלה)
(21)	(207)	198	התאמת ערך פיקדונות לזמן ארוך
(468)	(56)	1	חלק בהפסדי (רווחי) חברות כלולות, בניכוי דיבידנד שהתקבל, נטו מיסים נדחים, נטו
(6,989)	(10,504)	(5,393)	עליה (ירידה) בהתחייבויות בשל הטבות לעובדים ובהפרשות רווחי הון מממוש רכוש קבוע, נטו
(17,555)	32,810	(19,023)	התאמת ערך הלוואות אחרות לזמן ארוך
(7,418)	(108)	(100)	התאמת ערך פיקדונות נותני שירותים
-	(3)	-	שווי הטבה של תוכנית אופציות לעובדים
148	-	-	הפסד (רווח) מהתאמת שווי הוגן של נגזרים דרך רווח והפסד
1,316	272	202	ירידה בהתחייבויות אחרות לזמן ארוך
65,087	1,249	(1,826)	
(168)	-	-	
			<b>שינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות:</b>
37,571	(46,624)	(28,993)	ירידה (עליה) בלקוחות
(1,269)	(1,049)	(312)	עליה בחייבים ויתרות חובה
6,840	(6,000)	(5,245)	ירידה (עליה) בהוצאות מראש
4,509	(1,794)	(4,810)	ירידה (עליה) במלאי
(33,230)	10,551	(7,143)	עליה (ירידה) בספקים ונותני שירותים
(4,856)	11,419	10,328	עליה (ירידה) בזכאים אחרים ויתרות זכות
(13,813)	69,939	46,607	עליה (ירידה) בהכנסות מראש
160,782	91,155	23,668	

#### נספח ב' - תשלומי (תקבולי) ריבית, מיסים ודיבידנד במזומנים

35,759	11,501	4,962	תשלומי ריבית
(10,680)	(5,028)	(441)	תקבולי ריבית
235	10	15	תשלומי מס- מקדמות בגין הוצאות עודפות
(76)	-	-	תקבולי דיבידנד

(\*) יישום למפרע של שינוי מדיניות חשבונאית – ראה באור 8.

הבאורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים פרופורמה מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

**אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**  
**באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים**

**באור 1 - כללי**

- א. חברת אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ עוסקת באמצעות חברות מאוחדות (להלן - "הקבוצה") בהובלת נוסעים ומטען, כולל כבודה ודואר, בטיסות סדירות וטיסות שכר בין ישראל למדינות חוץ. מידע נוסף על מגזרי הפעילות של הקבוצה מוצג בבאור 7 להלן.
- ב. יש לעיין בדוחות תמציתיים אלו בהקשר לדוחות הכספיים השנתיים של החברה ליום 31 בדצמבר 2008 ולשנה שנסתיימה באותו תאריך, ולביאורים אשר נלוו אליהם.

**באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית**

**א. בסיס לעריכת הדוחות הכספיים:**

- הדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים (להלן - "דוחות כספיים ביניים") של הקבוצה נערכו בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי IAS 34, "דיווח כספי לתקופות ביניים" (להלן - "IAS 34"). בעריכת דוחות כספיים ביניים אלה, יישמה הקבוצה מדיניות חשבונאית, כללי הצגה ושיטות חישוב הזהים לאילו שישמשו בעריכת דוחותיה הכספיים ליום 31 בדצמבר, 2008, ולשנה שנסתיימה באותו תאריך, פרט לשינויים במדיניות החשבונאית שנבעו מיישום של תקנים, תיקונים לתקנים ופרשנויות חדשים אשר נכנסו לתוקף במועד הדוחות הכספיים כמפורט בסעיף ג' להלן וכן מיישום של תקנים, תיקונים לתקנים ופרשנויות חדשים אשר אינם בתוקף ואומצו באימוץ מוקדם על ידי הקבוצה כמפורט בסעיף ד' להלן.
- ב. הדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים ערוכים בהתאם להוראות פרק ד' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970.
- ג. תקנים, תיקונים לתקנים ופרשנויות חדשים, אשר בתוקף, המיושמים בדוחות כספיים אלה:

▪ **IFRS 8 "מגזרי פעילות"**

התקן, המחליף את IAS 14 "דיווח מגזרי", מפרט כיצד על תאגיד לדווח על מידע בהתאם למגזרי פעילות. בין היתר, קובע התקן כי הדיווח המגזרי של הקבוצה יתבסס על המידע בו משתמשת הנהלת החברה לצורך הערכת ביצועי המגזרים, ולצורך קבלת החלטות על אופן הקצאת המשאבים למגזרי הפעילות השונים.

התקן חל לגבי תקופות דיווח שנתיים המתחילות ביום 1 בינואר 2009, תוך התאמה למפרע של מספרי השוואה לתקופות דיווח קודמות. ליישום לראשונה של התקן אין כל השפעה על תוצאות הפעולות והמצב הכספי המדווחים של הקבוצה. לעניין דיווח מגזרי הפעילות של החברה בהתאם להוראות IFRS 8, לרבות התאמת מספרי השוואה למפרע, ראה באור 7 להלן.

▪ **IAS 1 (מתוקן) "הצגת דוחות כספיים"**

התקן קובע את ההצגה הנדרשת בדוחות הכספיים, ומפרט מסגרת כללית למבנה דוח כספי ותוכן מינימלי, אשר יש לכלול במסגרת הדוח. במסגרת התיקון לתקן זה, בוצעו שינויים למתכונת ההצגה הקיימת של הדוחות הכספיים, וכן הורחבו דרישות ההצגה והגילוי לדוחות הכספיים, ובכלל זה הצגת דוח נוסף במסגרת הדוחות הכספיים בשם "דוח על הרווח הכולל", והוספת מאזן לתחילת התקופה המוקדמת ביותר המוצגת בדוחות הכספיים במקרים של שינוי מדיניות חשבונאית בדרך של יישום למפרע, הצגה מחדש וסיווג מחדש. התקן חל, בדרך של יישום למפרע, לגבי תקופות דיווח המתחילות ביום 1 בינואר 2009. על פי הוראות התקן, מציגה הקבוצה דוח על הרווח הכולל המפרט את רכיבי הרווח הכולל האחר בנפרד מהרכיבים המוצגים בדוח רווח והפסד וכן דוח על השינויים בהון העצמי המציג יתרות בגין עסקאות עם בעלי המניות, במסגרת תפקידם כבעלי מניות. ליישום לראשונה של התקן אין כל השפעה על תוצאות הפעולות והמצב הכספי המדווחים של הקבוצה.

**אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**  
**באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים**

**באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)**

ג. תקנים, תיקונים לתקנים ופרשנויות חדשים, אשר בתוקף, המיושמים בדוחות כספיים אלה: (המשך)

▪ **IFRIC 13 "תכניות נאמנות לקוחות"**

הפרשנות קובעת כי עסקאות מכירת סחורות ושירותים, בהן מעניקה הקבוצה ללקוחותיה זיכוי מענק, יטופלו כעסקאות מרובות רכיבים, תוך הקצאת התשלום המתקבל מהלקוח לרכיביו השונים של ההסכם, בהתבסס על השווי ההוגן של זיכויי המענק. התמורה המיוחסת למענק תוכר כהכנסה כאשר זיכויי המענק נפדים ומתקיימת מחויבות הקבוצה להספקת המענקים.

הוראות הפרשנות חלות לגבי תקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2009.

כתוצאה מיישום למפרע של הוראות הפרשנות, הכירה הקבוצה בגידול בהכנסות מראש, נטו (בניכוי הוצאות עמלה מראש) ליום 31 בדצמבר, 2008 בסך של כ- 49,258 אלפי דולר, כנגד גידול בסך של כ- 36,944 אלפי דולר ביתרת ההפסדים וכ- 12,314 אלפי דולר במסים נדחים, ובגידול בהכנסות מראש, נטו (בניכוי הוצאות עמלה מראש) ליום 31 במרץ, 2008 בסך של כ- 46,499 אלפי דולר, כנגד גידול בסך של כ- 34,874 אלפי דולר ביתרת ההפסדים וכ- 11,625 אלפי דולר במסים נדחים. לענין השפעת היישום למפרע, על יתר הסעיפים בדוחות הכספיים, ראה באור 8 להלן.

▪ **תיקון IFRS 2 "תשלום מבוסס מניות" - תנאי הבשלה וביטולים**

התיקון לתקן קובע באילו תנאי הבשלה יש להתחשב במדידת השווי ההוגן במועד ההענקה של תשלום מבוסס מניות ואת הטיפול החשבונאי במכשירים ללא תנאי הבשלה וביטולים.

הוראות התיקון חלות, בדרך של יישום למפרע, לגבי תקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2009.

ליישום הוראות התיקון אין כל השפעה על דוחותיה הכספיים של הקבוצה.

▪ **תיקון IFRS 7 "מכשירים פיננסיים"**

התיקון מרחיב את הגילויים הנדרשים בנוגע לסיכון נזילות ולמדידת שווי הוגן, תוך קביעת מדרג בן שלוש רמות להצגת מדידות שווי הוגן, הוראות התיקון חלות לגבי תקופות שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2009 או לאחריו. התיקון ייושם למפרע.

ליישום הוראות התיקון אין כל השפעה על תוצאות הפעולות והמצב הכספי המדווחים של הקבוצה.

▪ **שיפורים לתקני דיווח כספי בינלאומיים 2008**

בחודש מאי 2008 פרסם ה- IASB סדרה של שיפורים לתקני דיווח כספי בינלאומיים. במסגרת השיפורים נעשו תיקונים לחלק מהתקנים, המשנים את אופן ההצגה, ההכרה והמדידה של פריטים שונים בדוחות הכספיים.

בנוסף נעשו תיקונים לימונחים, שיש להם השפעה זניחה, אם בכלל, על הדוחות הכספיים.

מירב התיקונים נכנסו לתוקף החל מתקופת הדיווח השנתית המתחילה ביום 1 בינואר 2009. יישום לראשונה של מרבית התיקונים נעשה בדרך של התאמה למפרע של מספרי השוואה.

במסגרת התיקונים שנעשו, קיימים מספר תיקונים אשר צפויה להם, בנסיבות רלוונטיות, השפעה על הדוחות הכספיים של החברה. העיקריים שבין תיקונים אלו, הינם הדרישות החדשות או המתקנות בנוגע ל:

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים

### באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

ג. תקנים, תיקונים לתקנים ופרשנויות חדשים, אשר בתוקף, המיושמים בדוחות כספיים אלה: (המשך)

#### שיפורים לתקני דיווח כספי בינלאומיים 2008 (המשך)

(1) תיקון IAS 38 "נכסים בלתי מוחשיים" הקובע כי תשלומים בגין פעילויות פרסום וקידום מכירות יוכרו כנכס עד למועד בו קיימת לישות זכות גישה לסחורות שנרכשו, או במקרה של קבלת שירותים, מועד קבלת השירותים.

התיקון חל לגבי תקופות שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2009, התיקון מיושם למפרע.

ליישום הוראות התיקון אין כל השפעה על דוחותיה הכספיים של הקבוצה.

(2) תיקון IAS 19 "הטבות עובדים", הקובע כי זכאות נצברת לפיצי בגין היעדרויות תמדת כהטבות עובד לטווח קצר, או כהטבות עובד אחרות לטווח ארוך בהתבסס על המועד בו נוצרה לעובד זכות לקבלת ההטבה.

כתוצאה מכך, מציגה החברה הטבות בגין חופשה, כהטבות עובד לטווח קצר, הנמדדות בגובה הסכום הלא מהוון, אותו חוזה החברה לשלם בגין מימוש זכאות זו.

כתוצאה מיישום למפרע של הוראות התיקון, הכירה החברה בגידול בהתייבויות בגין הטבות לעובדים בזמן קצר לימים 31 בדצמבר, 2008 ו- 31 במרס, 2008 בסך של כ- 7,756 וכ- 8,272 אלפי דולר, בהתאמה, כנגד גידול ביתרת הפסדים בסך של כ- 5,739 וכ- 6,121 אלפי דולר, בהתאמה, וגידול בנכסי מסים נדחים בסך של כ- 2,017 וכ- 2,151 אלפי דולר, בהתאמה.

לעניין השפעת היישום למפרע, על יתר הסעיפים בדוחות הכספיים, ראה באור 8 להלן.

ד. תקנים, תיקונים לתקנים ופרשנויות חדשים, אשר אינם בתוקף, המיושמים בדוחות כספיים אלה באימוץ מוקדם:

#### שיפורים לתקני דיווח כספי בינלאומיים 2009

#### תיקון IFRS 8 "מגזרי פעילות" - גילויים לגבי נכסי מגזר

התיקון קובע כי גילוי לגבי נכסי מגזר בר דיווח יינתן רק במידה ומידע זה מסופק באופן סדיר למקבל ההחלטות התפעוליות הראשי. קודם לביצוע התיקון, נדרש מידע זה בהתעלם מאופן הדיווח למקבל ההחלטות התפעולי הראשי.

התיקון ייושם בדרך של יישום למפרע של נתוני השוואה, לגבי תקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2010, או לאחריו. יישום מוקדם מותר.

החברה אימצה באימוץ מוקדם את התיקון האמור. לאור זאת, לא הוצגו נכסי מגזר בדוחות כספיים אלה.

ה. תקנים, תיקונים לתקנים ופרשנויות חדשים, אשר אינם בתוקף, ואינם מיושמים בדוחות כספיים אלה באימוץ מוקדם:

#### תיקון IAS 39 "מכשירים פיננסיים: הכרה ומדידה"

התיקון קובע, בין היתר, כי ניתן ליעד שינויים בתזרימי המזומנים הנובעים מחשיפה לסיכונים אינפלציוניים כפריטים מגודרים. בנוסף קובע התיקון כי הערך הפנימי, בשונה מערך הזמן של אופציות שנרכשו, כשיר לשמש כמכשיר מגדר של סיכון צד אחד הנובע מעסקה חזויה.

הוראות התיקון יחולו לגבי תקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2010, או לאחר מכן. יישום מוקדם אפשרי.

בשלב זה אין ביכולתה של הנהלת החברה לאמוד את השפעת יישום התיקון על מצבה הכספי ותוצאות פעולותיה.

**אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**  
**באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים**

**באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)**

ה. תקנים, תיקונים לתקנים ופרשנויות חדשים, אשר אינם בתוקף, ואינם מיושמים בדוחות כספיים אלה באימוץ מוקדם: (המשך)

▪ שיפורים לתקני דיווח כספי בינלאומיים 2009

**תיקון IAS 39 "מכשירים פיננסיים: הכרה ומדידה" – גידור תזרימי מזומנים**

התיקון מבהיר את מועד הסיווג מחדש של הרווחים או ההפסדים המיוחסים לנכס פיננסי או התחייבות פיננסית שנבעו מגידור עסקה חזויה. הסיווג מחדש מההון העצמי לדוח רווח והפסד יהיה בתקופה בה תזרימי המזומנים החזויים המגודרים משפיעים על דוח רווח והפסד. לפני התיקון, סיווג מחדש לרווח והפסד בוצע בתקופה בה הנכס שנרכש או ההתחייבות שניטלה השפיעו על דוח רווח והפסד.

התיקון ייושם בדרך של 'מכאן ולהבא' לכל החוזים בתוקף לגבי תקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2010, או לאחריו. יישום מוקדם מותר.

בשלב זה אין ביכולתה של הנהלת החברה לאמוד את השפעת יישום התיקון על מצבה הכספי ותוצאות פעולותיה.

**ו. שערי חליפין ובסיס ההצמדה:**

- (1) יתרות במטבע חוץ, או הצמודות אליו, נכללות בדוחות הכספיים לפי שערי החליפין היציגים שפורסמו על ידי בנק ישראל והיו תקפים ליום המאזן.
- (2) יתרות הצמודות למדד המחירים לצרכן מוצגות בהתאם למדד הידוע האחרון בתאריך המאזן.
- (3) להלן נתונים על שער החליפין של הדולר ועל מדד המחירים לצרכן בישראל:

ליום 31 במרץ 2009	ליום 31 במרץ 2008	ליום 31 בדצמבר 2008	
110.3	106.5	110.4	מדד המחירים לצרכן - בנקודות
4.188	3.553	3.802	שער הדולר - בשקל חדש
0.751	0.632	0.717	שער הדולר - באירו אירופאי
0.699	0.503	0.685	שער הדולר - בלירה שטרלינג

**שעור השינוי ב- %:**

שנסתיימה ביום 31 במרץ 2009	לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 במרץ 2008	לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2008	
(0.13)	0.09	3.8	מדד המחירים לצרכן
10.2	(7.6)	(1.14)	שער הדולר - מול השקל החדש
4.74	(6.9)	5.61	שער הדולר - מול האירו האירופאי
2.04	0.01	37.39	שער הדולר - מול הלירה שטרלינג

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים

### באור 3 - הוצאות ביטחון

- בהמשך לאמור בבאור 15 ג' לדוחות הכספיים השנתיים של החברה, ביום 1 בפברואר 2009 קיבלה ממשלת ישראל החלטה מעודכנת שעניינה השתתפות בהוצאות הביטחון של חברות התעופה הישראליות (בהמשך להחלטות מיום 27 בינואר 2008 ומיום 24 באוגוסט 2008), אשר נוסחה כדלקמן:
- א. להעלות את שיעור ההשתתפות בהוצאות הביטחון של חברות התעופה הישראליות ל- 60% בשנת 2009 ואילך. ביצוע ההחלטה מייד לאחר אישור תקציב המדינה לשנת 2009 בכנסת.
  - ב. להנחות את שרי האוצר והתחבורה והבטיחות בדרכים להעלות את שיעור השתתפות המדינה בהוצאות הביטחון של חברות התעופה הישראליות ל- 75%, מיד לאחר שייחתם הסכם תעופה גלובלי עם האיחוד האירופי ("שמיים פתוחים") בהתאם להחלטת הממשלה מס' 441 מיום 2006/09/12.
  - ג. להנחות את שר התחבורה והבטיחות בדרכים לדווח לממשלה, בחלוף חצי שנה ממועד החלטה זו, בדבר התקדמות המו"מ עם האיחוד האירופאי בדבר הסכם תעופה גלובלי ("שמיים פתוחים").
  - ד. לקראת אישור תקציב המדינה לשנת 2009, יפעל הממונה על התקציבים במשרד האוצר, להביא לאישור הממשלה, תוספת תקציב הנגזרת מהחלטה זו, עבור מימון הגדלת שיעור השתתפות המדינה בהוצאות ביטחון התעופה האזרחית.
  - ה. חברות התעופה יפעלו לבצע "רכש גומלין" בישראל, ככל הניתן בשיעורים שיסוכמו עם הרשות לשיתוף פעולה תעשייתי ("הרשפ"ת).

ביום 13 במאי, 2009, הוגשה עתירה מתוקנת על ידי החברה, במסגרתה ביקשה החברה ליישם את החלטת הממשלה המקורית לגבי שנת 2008, או לחלופין, עד החלטת הביטול של אוגוסט 2008.

### באור 4 - רכוש קבוע

#### **א. רכישת וגריעת פריטי רכוש קבוע:**

1. ביום 23 בפברואר, 2009, הושלמה עסקת מכירת מטוס בואינג מדגם 757-200, משנת ייצור 1987, אשר ברשות הקבוצה וחקירתו בחזרה על-ידי הקבוצה. המטוס נרכש על ידי חברת החכרת מטוסים מפנמה. התמורה שקבלה הקבוצה בגין המטוס הינה 9 מיליון דולר. על פי ההסכם תחכור הקבוצה את המטוס בתנאי שוק לתקופה בת 22 חודשים, עם אופציה להארכת תקופת החכירה ב- 12 חודשים נוספים וכן תקבל זיכוי חודשי בגין התחשבות לתחזוקת מנועים, בסך כולל של כ- 1.8 מיליון דולר. ביצוע העסקה לא השפיע מהותית על דוח רווח והפסד של הקבוצה.
2. בהמשך לאמור בבאור 14 ה' 2 לדוחות הכספיים השנתיים, ביום 17 באפריל, 2009 הושלמה מסירת המטוס הראשון מדגם בואינג 737-800 כאמור לידי החברה וכן כי ביום 20 במאי, 2009 הושלמה מסירת המטוס השני. לשם השלמת העסקה ומימון הרכישה, קיבלה החברה אישור מהבנק לייבוא וייצוא של ארה"ב EXPORT-IMPORT BANK OF THE UNITED STATES (להלן בסעיף זה: "הבנק") למימון של כ- 37.5 מיליון דולר לכל מטוס. במסגרת השלמת העסקה כאמור וכחלק מעסקת המימון, בכל מסירת מטוס כאמור לעיל חתמה החברה על הסכם עם חברת התעופה הספרדית לביטול הרכישה הישירה של המטוס הרלבנטי, כך שהמטוס נמכר על ידי חברת התעופה הספרדית לחברת בואינג והחברה רכשה את המטוס ישירות מחברת בואינג. המטוס השלישי מדגם זה צפוי להימסר לחברה בחודש יוני 2009. ההלוואה למימון המטוס הראשון התקבלה בחודש אפריל 2009, לתקופה של 12 שנה ונושאת ריבית קבועה של 3.62%. הלוואה תיפרע ב- 48 תשלומים רבעוניים של קרן וריבית במועדים קבועים בכל שנה (ינואר, אפריל, יולי ואוקטובר). ההלוואה למימון המטוס השני התקבלה בחודש מאי 2009, לתקופה של 12 שנה ונושאת ריבית קבועה של 3.62%. הלוואה תיפרע ב- 48 תשלומים רבעוניים של קרן וריבית במועדים קבועים בכל שנה (פברואר, מאי, אוגוסט ונובמבר).
3. בחודש מרץ 2009 נחתם הסכם בין החברה לחברת PRATT & WHITNEY לתחזוקת מנועי PW 4000 המורכבים במטוסי בואינג מדגמי 767 ו- 747-400, אשר בשירות החברה. חלק מהמנועים יהיו במסגרת הסכם ביטוחי, לפיו התשלום למשפץ יחושב עפ"י ביצוע שעות מנוע והמנועים יתוחזקו על ידי המשפץ. התשלום עבור שיפוץ שאר המנועים יהיה לפי תשומות העבודה שיושקעו בשיפוץ. בנוסף, נחתם מזכר הבנות עם התעשייה האווירית לגבי תחזוקת מנועים נוספים של דגמי מטוסים אלה במסגרת הסכם ביטוחי.

#### **ב. ירידת ערך רכוש קבוע:**

בתקופת הדוח בחנה החברה את שווי בר ההשבה של ציי המטוסים בהם זהו סימנים לירידת ערך, הכוללים, בין השאר, מחירוני מטוסים המתפרסמים מעת לעת. מבחינת שווי בר ההשבה של ציי המטוסים כאמור, בהם זהו סימנים לירידת ערך, נמצא כי סכום בר ההשבה של כל ציי מטוסים עולה על עלות המופחתת לאותו מועד. בהתאם לכך, בדוחות כספיים אלה לא נערכה כל הפרשה לירידת ערך נכסים של המטוסים.

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים

### באור 5 - תביעות משפטיות

נכון ליום 31 במרץ 2009, הוגשו כנגד החברה תביעות משפטיות בסך כולל של כ- 290 מיליון דולר, בגינם רשמה החברה הפרשה בדוחות הכספיים בסך כולל של כ- 4.7 מיליון דולר, וזאת בהסתמך על חוות דעת יועציה המשפטיים של החברה.

כנגד החברה הוגשו גם תביעות משפטיות בלתי מכומתות בסכומים כספיים. סכום ההפרשה הנ"ל בדוחות הכספים כולל גם הפרשות בגין תביעות בלתי מכומתות, על פי אומדן הנהלת החברה.

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. להלן פרוט תמציתי לתביעות משפטיות וכספיות מהותיות:

#### **א. תביעות ייצוגיות:**

**(1)** בהמשך לאמור בבאור 24 ד' א) (5) לדוחות הכספיים השנתיים, בחודש נובמבר 2007 הוגשה לבית המשפט המחוזי בחיפה תביעה נגד החברה וכן בקשה להכיר בה כתובענה ייצוגית לפי חוק תובענות ייצוגיות, על סך של 105 מיליון ש"ח (כ- 25 מיליון דולר ליום המאזן). התובעים טוענים כי המחירים הנגבים על ידי החברה בעבור כבודה עודפת בטיסותיה, הם בשיעורים מופרזים ומחושבים במנותק ממחירי הטיסה הרגילים של החברה.

בחודש פברואר 2009 אישר בית המשפט את בקשת ההסתלקות של התובע מאישור התובענה כתובענה ייצוגית ודחיית התובענה בכפוף לתשלום הוצאות משפטיות על ידי החברה. בדוחות הכספיים נכללה הפרשה בגין הוצאות המשפטיות כאמור.

**(2)** בהמשך לאמור בבאור 24 ד' א) (6) לדוחות הכספיים השנתיים, לבית המשפט המחוזי בתל-אביב הוגשה תביעה על-ידי נוסעת, אשר לטענתה טיסתה ממדריד לתל-אביב, נדחתה בשל שביתה שהתקיימה בנתב"ג, ולטענתה היא לא טופלה על ידי החברה ונגרמו לה עקב כך הוצאות, עוגמת נפש ואובדן זמן.

התובעת מבקשת לאשר את תביעתה כיייצוגית, ולייצג את כל הנוסעים שנפגעו, וטיסותיהם נדחו בשל השביתה האמור, אשר מספרם מוערך על ידי התובעת בכ-3,000 נוסעים. לטענתה יש לחייב את החברה לשלם לכל אחד מחברי הקבוצה את הוצאותיו בפועל וכן פיצוי בגין נזק לא ממוני בסך 3,500 ש"ח. על בסיס טענות התובעת עומד סכום התביעה על סך של 12 מיליון ש"ח (כ- 2.86 מיליון דולר ליום המאזן).

בחודש מרץ 2009 אישר בית המשפט את מחיקת התביעה ללא תשלום הוצאות כלשהן.

#### **ב. הליכים משפטיים בתחום הגבלים עסקיים בחו"ל:**

**(1)** בהמשך לאמור בבאור 24 ד' ב) 1 לדוחות הכספיים השנתיים, ביום 21 בינואר 2009 אישר דירקטוריון החברה התקשרות בהסכם טיעון עם משרד המשפטים בארה"ב. במסגרת הסכם הטיעון האמור, התחייבה החברה להודות כי ביצעה עבירה על דיני ההגבלים העסקיים בארה"ב והיתה מעורבת בתיאום רכיב מחיר אחד או יותר בתחום שירותי הובלה אווירית של מטענים אל ארצות הברית וממנה, בתקופה שבין ינואר 2003 ובין לפחות פברואר 2006, ותתחייב לשלם קנס של 15.7 מיליון דולר (סכום מהוון של כ- 15.4 מיליון דולר שיבוצע במספר תשלומים נושאי ריבית על פני ארבע שנים). בנוסף התחייבה החברה להמשיך ולשתף פעולה באופן מלא עם משרד המשפטים בארה"ב במסגרת החקירה. במסגרת ההסכם, התחייב משרד המשפטים בארה"ב שלא להגיש אישומים נוספים כנגד החברה או אישומים כנגד עובדים ונושאי משרה של החברה בהווה ובעבר (למעט מספר חריגים) ביחס לעבירות על דיני ההגבלים העסקיים בארה"ב אשר נעשו בתחום שירותי הובלה אווירית של מטענים לפני מועד ההתקשרות בהסכם הטיעון. ביום 4 בפברואר 2009 אישר משרד המשפטים בארה"ב את הסכם הטיעון. לאור זאת, הקטינה החברה ליום 31 בדצמבר, 2008 את ההפרשה שביצעה כאמור בכ- 5 מיליון דולר.

**אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**  
**באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים**

**באור 5 - תביעות משפטיות (המשך)**

**ב. הליכים משפטיים בתחום הגבלים עסקיים בחו"ל: (המשך)**

(2) בהמשך לאמור בבאור 24 ד' ב' 4 לדוחות הכספיים השנתיים, בחודש פברואר 2009 קיבלה החברה בקשה למסירת מידע משלים מהרשות להגבלים עסקיים בקוריאה. החברה העבירה תשובותיה לבקשות כאמור. למיטב ידיעת החברה, מנהלת הרשות להגבלים עסקיים בקוריאה חקירה כאמור בקשר לשורה של חברות תעופה. בשלב זה אין ביכולתה של החברה להעריך את תוצאות חקירת הרשות בקוריאה או להעריך את ההשפעה הכספית האפשרית של החקירה על החברה ועקב כך לא נערכה הפרשה בגין תביעה זו בדוחות כספיים אלו.

(3) הליכים 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.

**ג. הליכים משפטיים אחרים:**

(1) 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. בית הדין הורה לתובעים לכמת את תביעתם ולשלם אגרה בהתאם. התובעים כימתו את התביעה בסך של כ- 18.2 מיליון ש"ח (כ- 4.4 מיליון דולר לתאריך המאזן). בחודש ינואר 2009 הורה בית הדין על איחוד תובענה זו יחד עם שתי תובענות נוספות. ביום 6 בינואר 2009 הוחלט כי התובעים יגישו את עמדתם לגבי צמצום עילות התביעה. בדוחות הכספיים ביצעה החברה הפרשה בגין תביעה זו, על סמך חוות דעת יועציה המשפטיים.

(2) ביום 8 במרץ, 2009, הגישה החברה עתירה לבג"צ כנגד שר התחבורה, רשות התעופה האזרחית (להלן: "המשיבים") וכנגד חברת התעופה בריטיש מידלנד (להלן: "BMI"). בבסיס העתירה עמדת החברה לפיה אין לאשר הגדלת תדירות טיסות לחברת BMI בקו מלונדון לתל אביב על ידי המשיבים, מבלי שיוסדרו תחילה אישורי הנחיתה וההמראה בשדה התעופה הית'רו בלונדון עבור החברה, כמתחייב מהסכמי התעופה בין ישראל לבריטניה. בעתירה, מתבקש בג"צ ליתן צו על תנאי הדורש מהמשיבים להסביר: (1) מדוע לא יימנעו מליתן אישור ל- BMI לקיים טיסות סדירות נוספות עד למימוש הסכם התעופה בין ישראל ובריטניה והחברה תקבל אישורי נחיתה והמראה בשדה התעופה הית'רו בלונדון באורח שוויוני (ובאם ניתן אישור כאמור - מדוע לא יותלה או יבוטל האישור); (2) מדוע לא יצהיר בג"צ כי מוטלת עליהם חובה להסדיר את אישורי הנחיתה וההמראה של החברה בשדה התעופה הית'רו בלונדון קודם להענקת כל זכות נוספת לחברת BMI; וכן (3) מדוע לא יקיימו בדיקה עליה הוסכם בהסכם שבין ישראל לבריטניה משנת 2007 באשר להשלכות ותוצאות ההסכם. כמו כן, נתבקש בג"צ להעניק צו ביניים המורה למשיבים להימנע מליתן לחברת BMI אישור לטיסה סדירה נוספת לישראל (ובאם ניתן אישור כאמור - מדוע לא יותלה) עד להכרעה בעתירה. ביום 16 במרץ, 2009 התקבלה החלטת בג"צ לפיה לא ניתן צו ביניים כמבוקש וכי העתירה הועברה להישמע בפני הרכב שופטים עד למחצית מאי 2009.

בדיון שהתקיים ב- 13 במאי, 2009, בבית המשפט, הצהירה המדינה (משרד התחבורה ורשות התעופה האזרחית) כי היא מודעת לבעיית הסלטים (אישורי נחיתה והמראה), וכי ניסתה לסייע בפתרונות בעבר ותנסה לסייע בעתיד, ובכפוף למגבלות הקיימות ובהתחשב במכלול האינטרסים עליהם מופקדת המדינה. המדינה תעלה את הנושא הנ"ל בכל הזדמנות כדי לנסות ולעזור, ובפרט בשיחות התעופה האמורות להתקיים בקיץ 2009, ובנוסף תעודד את הצדדים (החברה ו- BMI) לנהל מו"מ ביניהם. לאור הצהרת המדינה כאמור ובהמלצת ביהמ"ש החליטה החברה למשוך את העתירה.

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים

### באור 6 - עסקאות עם צדדים קשורים

(1) ביום 22 בינואר, 2009 הודיע מנכ"ל החברה, מר חיים רומנו, ביוזמתו, לדירקטוריון החברה, כי הוא מוותר על 15% מהשכר השנתי הכולל אותו הוא יהיה זכאי לקבל מאת החברה בגין שנת 2009 (למעט הפרשות ותנאים סוציאליים). הוויתור האמור נעשה על רקע המשבר הכלכלי העולמי והמציאות בשוק.

(2) באסיפה כללית מיוחדת של בעלי המניות של החברה אשר התקיימה ביום 4 במרץ 2009, הוחלט: לאשר הגדלת הגמול הכספי לדירקטורים המכהנים ו/או יכהנו מעת לעת בחברה, למעט הדירקטורים החיצוניים והכל בשל מילוי תפקידם כדירקטורים בחברה וכל הפעולות הנובעות מתפקידם זה, כדלקמן:

א. גמול בגין השתתפות בישיבת דירקטוריון החברה ו/או ועדה מוועדותיו בסכום הקבוע כפי שמופיע בתוספת השלישית לתקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), התש"ס-2000 (להלן: "תקנות הגמול"), בהתאם לדרגתה של החברה על-פי התוספת הראשונה לתקנות הגמול, כפי שתהא מעת לעת. הגמול בגין השתתפות בישיבה באמצעי תקשורת יהיה בשיעור של 60% מגמול ההשתתפות בישיבה והגמול בגין החלטה בלא התכנסות בפועל יהיה בשיעור של 50% מגמול ההשתתפות בישיבה. גמול שנתי בסכום הקבוע כפי שמופיע בתוספת השנייה לתקנות הגמול, בהתאם לדרגתה של החברה על-פי התוספת הראשונה לתקנות הגמול, כפי שתהא מעת לעת.

ב. לאשר גמול לגב' סופיה קימרלינג הנחשבת לבעלת שליטה בחברה, בגין כהונתה כדירקטורית בסאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ, חברה בבעלות מלאה של החברה, כדלקמן: בגין השתתפות בישיבת דירקטוריון סאן דור ו/או ועדה מוועדותיו בסכום הקבוע כפי שמופיע בתוספת השלישית לתקנות הגמול, בהתאם לדרגתה של סאן דור על-פי התוספת הראשונה לתקנות הגמול, כפי שתהא מעת לעת. הגמול בגין השתתפות בישיבה באמצעי תקשורת יהיה בשיעור של 60% מגמול ההשתתפות בישיבה והגמול בגין החלטה בלא התכנסות בפועל יהיה בשיעור של 50% מגמול ההשתתפות בישיבה.

גמול שנתי בסכום הקבוע כפי שמופיע בתוספת השנייה לתקנות הגמול, בהתאם לדרגתה של סאן דור על-פי התוספת הראשונה לתקנות הגמול, כפי שתהא מעת לעת.

זכאות לכרטיסי טיסה לגב' קימרלינג ובן זוגה בטיסות של סאן דור - כרטיס טיסה אחד בשנה בחינם ושלושה כרטיסי טיסה בשנה, בהנחה של 90% ממחירו של כרטיס בשיווק באמצעות האינטרנט. לאשר את העסקתו של ר"ח נמרוד בורוביץ, בנו של מר דוד בורוביץ (בן זוגה של גב' תמר מוזס בורוביץ) ואחינו של פרופ' ישראל (איזי) בורוביץ מבעלי השליטה בחברה, כמנהל פרויקט שותפויות אסטרטגיות בחברה בתמורה לשכר חודשי (ברוטו) בסך של 25,000 ש"ח ותנאים נילווים, הכל כמפורט בדו"ח העסקה אשר צורף לדו"ח המידי אשר פרסמה החברה ביום 22 בינואר 2009.

ד. לאשר את מינויה של גב' יודפת הראל-גרוס כדירקטורית בדירקטוריון החברה לתקופת כהונה אשר תסתיים באסיפה הכללית השנתית הבאה של החברה. לאור אישור הגמול הכספי לדירקטורים בחברה כמפורט לעיל, זכאית לגב' הראל-גרוס לגמול כאמור עם מינויה לדירקטורית בחברה.

### באור 7 - דיווח מגזרי

א. כללי:

הקבוצה מיישמת את IFRS 8, "מגזרי פעילות" (להלן "IFRS 8"), החל מיום 1 בינואר 2009. בהתאם להוראות IFRS 8, מגזרים תפעוליים מזוהים על בסיס הדיווחים הפנימיים אודות מרכיבי הקבוצה, אשר נסקרים באופן סדיר על-ידי מקבל ההחלטות התפעוליות הראשי של הקבוצה לצורך הקצאת משאבים והערכת ביצועי המגזרים התפעוליים.

לעומת זאת, התקן הקודם (IAS 14 "דיווח מגזרי") דרש מישות לזהות שתי מערכות של מגזרים (עסקי וגיאוגרפי), בהתבסס על גישת סיכונים ותשואות כאשר מערכת הדיווח הכספי הפנימית לאנשי מפתח ניהוליים של הישות שימשה רק כנקודת פתיחה לזיהוי מגזרים כאמור. כתוצאה מאימוץ התקן החדש זיהתה הקבוצה מגזרים בני-דיווח השונים מאלה שהוצגו בתקופות דיווח קודמות.

טרם אימוץ התקן החדש, מידע מגזרי שדווח בצורה חיצונית נותח על בסיס נתיבי טיסה, זכויות טיס ונציגויות בעולם. בהתאם לכך דיווחה החברה על מגזרים גיאוגרפים במתכונת דיווח ראשית, אשר כללו את האזורים הגיאוגרפיים הבאים: צפון אמריקה, אירופה, המזרח הרחוק ומרכז אסיה ושאר העולם. יחד עם זאת, מערכת הדיווחים המועברת למקבל ההחלטות התפעוליים הראשי של הקבוצה, לצורך הקצאת משאבים והערכת ביצועי המגזרים התפעוליים מתבססת על ההבחנה בין הכנסות ממטוסי נוסעים, מטוסי מטען, החכרת מטוסים (בעיקר לחברת הבת סאן דור) והכנסות אחרות.

**אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**  
**באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים**

**באור 7 - דיווח מגזרי (המשך)**

**א. כללי: (המשך)**

לאור זאת, להלן מפורטים מגזרי הפעילות המדווחים של החברה בהתאם ל-IFRS 8:

**מגזר א'** - פעילות מטוסי הנוסעים.

**מגזר ב'** - פעילות מטוסי המטען.

**מגזר ג'** - אחרים.

פעילות מטוסי הנוסעים כוללת הכנסות (ללא ניכוי הנחות) מהטסת נוסעים לרבות כבודתם, הטסת מטען בבטן מטוסי הנוסעים, הטסת דואר וכן את התרומה ממכירת מוצרים פטורים ממכס (DUTY FREE).

פעילות מטוסי המטען כוללת הכנסות מדמי הובלה אווירית של מטענים.

הפעילויות האחרות של החברה כוללות הכנסות מהחכרת מטוסים לחברת הבת סאן-דור (המתבטלות בעמודה "התאמות למאוחד"), הכנסות ממתן שרותי תחזוקה לגורמי חוץ וכן מגוון גדול של שירותים והכנסות כמו החכרת ציוד, דמי חבר במועדון הנוסעים, שרותי פריקה וטעינה ועוד.

מידע המתייחס למגזרים אלו מדווח להלן. סכומים שדווחו לגבי תקופות דיווח קודמות הוצגו מחדש לפי בסיס הדיווח המגזרי החדש.

**ב. ניתוח הכנסות ותוצאות לפי מגזרי פעילות:**

רווח מגזרי מייצג את התרומה שהפיק כל מגזר. התרומה של כל מגזר נקבעת באופן הבא: הכנסות שנבעו למגזרי הפעילות בניכוי הוצאות משתנות הכרוכות בהפעלת טיסות מטוסי הנוסעים ומטוסי המטען, הכוללות בין השאר את הוצאות הדלק (לא כולל שינויים בשווי ההוגן של עסקאות גידור דס"ל), אגרות ומיסי נמל, הוצאות תחזוקה משתנות, דמי מעבר ותקשורת אווירית, מזון ואספקות לנוסעים, דמי חכירת מטוסים, הנחות ועמלות שניתנו לנוסעים או שולמו לסוכני הנסיעות, הוצאות צוותי אוויר לרבות שכר והוצאות בטחון משתנות. הוצאות שאינן מיוחסות כוללות בעיקר הוצאות פחת, הוצאות שכר- למעט שכר צוות אוויר והוצאות קבועות אחרות.

**לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 במרץ 2009**

מטוסי נוסעים	מטוסי מטען	אחרים	התאמות	סה"כ
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
<b>(בלתי מבוקר)</b>				
305.4	19.2	9.8	-	334.4
-	-	11.6	(11.6)	-
-	-	-	12.3	12.3
<u>305.4</u>	<u>19.2</u>	<u>21.4</u>	<u>0.7</u>	<u>346.7</u>
53.4	(0.7)	10.2	-	62.9
<u>(105.4)</u>				
				<b>(42.5)</b>
				(7.9)
				5.1
				-
				<b>(45.3)</b>
				5.5
				<b>(39.8)</b>

**הכנסות**  
הכנסות מלקוחות חיצוניים  
הכנסות בין מגזריות  
התאמות למאוחד  
סה"כ הכנסות מגזר

**תוצאות המגזר**  
הוצאות לא מיוחסות

**הפסד תפעולי**  
הוצאות מימון  
הכנסות מימון  
חלק החברה בהפסדי חברות מוחזקות, נטו

**הפסד לפני מסים על הכנסה**  
הטבת מס

**הפסד לתקופה**

**אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**  
**באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים**

**באור 7 - דיווח מגזרי (המשך)**

**ב. ניתוח הכנסות ותוצאות לפי מגזרי פעילות: (המשך)**

**לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 במרץ 2008**

סה"כ מיליוני דולר	התאמות מיליוני דולר	אחרים מיליוני דולר	מטוסי מטען מיליוני דולר	מטוסי נוסעים מיליוני דולר
		(בלתי מבוקר)		
458.9	-	10.9	48.6	399.4
-	(14.6)	14.6	-	-
10.4	10.4	-	-	-
<u>469.3</u>	<u>(4.2)</u>	<u>25.5</u>	<u>48.6</u>	<u>399.4</u>
92.9	-	11.6	3.6	77.7
(140.3)				
<u>(47.4)</u>				
(23.8)				
11.0				
0.1				
<u>(60.1)</u>				
10.1				
<u>(50.0)</u>				

**הכנסות**  
הכנסות מלקוחות חיצוניים  
הכנסות בין מגזריות  
התאמות למאוחד  
סה"כ הכנסות מגזר

**תוצאות המגזר**

הוצאות לא מיוחסות

**הפסד תפעולי**

הוצאות מימון  
הכנסות מימון  
חלק החברה ברווחי חברות  
מוחזקות, נטו

**הפסד לפני מסים על הכנסה**  
הטבת מס

**הפסד לתקופה**

**לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2008**

סה"כ מיליוני דולר	התאמות מיליוני דולר	אחרים מיליוני דולר	מטוסי מטען מיליוני דולר	מטוסי נוסעים מיליוני דולר
2,022.6	-	51.1	139.5	1,832
-	(76.4)	76.4	-	-
73.7	73.8	-	-	-
<u>2,096.3</u>	<u>(2.6)</u>	<u>127.5</u>	<u>139.5</u>	<u>1,832</u>
502.6	-	57.7	8.7	436.2
(508.3)				
<u>(5.7)</u>				
(61.5)				
17.0				
0.5				
<u>(49.7)</u>				
7.8				
<u>(41.9)</u>				

**הכנסות**  
הכנסות מלקוחות חיצוניים  
הכנסות בין מגזריות  
התאמות למאוחד  
סה"כ הכנסות מגזר

**תוצאות המגזר**

הוצאות לא מיוחסות

**הפסד תפעולי**

הוצאות מימון  
הכנסות מימון  
חלק החברה ברווחי חברות  
מוחזקות, נטו

**הפסד לפני מסים על הכנסה**  
הטבת מס

**הפסד לשנה**

**אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**  
**באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים**

**באור 8 - התאמה למפרע בגין יישום למפרע של שינוי מדיניות חשבונאית**

**התחייבויות בגין תוכניות למועדוני נוסעים**

עד ליום 31 בדצמבר, 2008, חושבה ההפרשה בגין תוכניות למועדוני נוסעים על פי אומדן העלות האפקטיבית לחברה כתוצאה מניצול ההטבות המוקנות על פי התכניות האמורות, תוך שימוש באומדן ההסתברות לניצול ההטבות. העלות האפקטיבית התבססה 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.

החל מיום 1 בינואר, 2009, מיישמת הקבוצה את הוראות IFRIC 13, בדבר תוכניות נאמנות לקוחות. ההבהרה קובעת כי עסקאות מכירת כרטיסי טיסה, בהן מעניקה החברה ללקוחותיה נקודות במועדון הנוסע המתמיד (להלן – "הנקודות"), הניתנות למימוש עתידי לכרטיסי טיסה, יטופלו כעסקאות מרובות רכיבים, והתשלום המתקבל מהלקוח יוקצה בין רכיבי השונים בהתבסס על השווי ההוגן של הנקודה תחילה, כאשר השייר מיוחס לכרטיס. התמורה המיוחסת לנקודות תוכר כהכנסה כאשר הנקודות נפדות ומתקיימת מחויבות החברה להספקת השירות. בקביעת השווי ההוגן של נקודות הנוסע המתמיד המונפקות ללקוחות החברה, התבססה החברה על מחיר מכירה (לאחר ביצוע התאמות) של נקודות מועדון הנוסע המתמיד אשר נמכרו לשותפים עסקיים.

**הטבות עובדים בגין חופשה**

עד ליום 31 בדצמבר, 2008 חושבה ההפרשה לחופשה תוך הבחנה בין חופשה לז"ק וחופשה לז"א וזאת בהתבסס על הערכות הנהלת החברה באשר לעיתוי ניצול זכאות ימי החופשה של עובדי החברה. תחת הנחה זו, חושבה ההפרשה לחופשה לז"א תוך שימוש בהערכות אקטואריות. חבות החברה בגין כלל ימי החופשה לעובדי החברה הוצגה במסגרת התחייבויות בגין הטבות עובדים במסגרת ההתחייבויות השוטפות של החברה.

החל מיום 1 בינואר, 2009, מיישמת החברה את הוראות תיקון IAS 19 "הטבות עובדים". התיקון האמור קובע כי, זכאות נצברת לפיצוי בגין היעדרויות תסווג כהטבות עובד לטווח קצר, או כהטבות עובד אחרות לטווח ארוך בהתבסס על המועד בו נוצרה לעובד זכות לקבלת ההטבה.

כתוצאה מכך, מציגה החברה הטבות בגין חופשה, כהטבות עובד לטווח קצר, הנמדדות בגובה הסכום הלא מהוון, אותו חוזה החברה לשלם בגין מימוש זכאות זו, תוך הבאה בחשבון של עליות שכר צפויות עד לתום שנה מתאריך המאזן.

**השפעת ההתאמה למפרע על סעיפי הדו"ח על המצב הכספי**

ליום 31 במרץ 2008					
כמדווח בדוחות כספיים אלה	סיווג מחדש	השפעת יישום למפרע בגין הטבות עובדים בגין חופשה	השפעת יישום למפרע בגין תוכניות למועדוני נוסעים	כפי שדווח בעבר	
			אלפי דולר	אלפי דולר	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
		(בלתי מבוקר)			
(71,950)	74,863	-	(51,317)	(95,496)	הפרשות לז"ק
36,703	-	-	4,818	31,885	הוצאות מראש
					התחייבויות בגין הטבות עובדים לז"ק
(104,816)	-	(8,272)	-	(96,544)	הכנסות מראש לז"ק
(284,014)	(25,260)	-	-	(258,754)	התחייבות מסים נדחים
(43,349)	-	2,151	11,625	(57,125)	הכנסות מראש לז"א
(49,603)	(49,603)	-	-	-	יתרת הפסד
203,742	-	6,121	34,874	162,747	

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים

- **באור 8** התאמה למפרע בגין יישום למפרע של שינוי מדיניות חשבונאית (המשך)

השפעת ההתאמה למפרע על סעיפי הדו"ח על המצב הכספי (המשך)

ליום 31 בדצמבר 2008

כמדווח בדוחות כספיים אלה	סיווג מחדש	השפעת יישום למפרע בגין תוכניות למועדוני נוסעים			כפי שדווח בעבר	
		השפעת יישום למפרע בגין הטבות עובדים בגין חופשה	השפעת יישום למפרע בגין הטבות עובדים בגין חופשה	השפעת יישום למפרע בגין תוכניות למועדוני נוסעים		
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
(57,049)	77,900	-	(53,873)	(81,076)		הפרשות לז"ק
23,862	-	-	4,615	19,247		הוצאות מראש
						התחייבויות בגין הטבות
(87,930)	-	(7,756)	-	(80,174)		עובדים לז"ק
(197,911)	(25,466)	-	-	(172,445)		הכנסות מראש לז"ק
(1,872)	-	2,017	12,314	(16,203)		התחייבות מסים נדחים
(52,434)	(52,434)	-	-	-		הכנסות מראש לז"א
195,652	-	5,739	36,944	152,969		יתרת הפסד

השפעת ההתאמה למפרע על סעיפי דו"ח על רווח והפסד

לתקופה של שלושה חודשים שנתיימה ביום 31 במרץ 2008

כמדווח בדוחות כספיים אלה	השפעת יישום למפרע בגין הטבות עובדים בגין חופשה	השפעת יישום למפרע בגין תוכניות למועדוני נוסעים	כפי שדווח בעבר		
					אלפי דולר
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר		
					(בלתי מבוקר)
469,254	-	(2,212)	471,466		הכנסות מהפעלה
(415,714)	(940)	-	(414,774)		הוצאות הפעלה
(54,544)	(39)	1,487	(55,992)		הוצאות מכירה
(24,993)	(78)	-	(24,915)		הוצאות הנהלה וכלליות
(60,050)	(1,057)	(725)	(58,268)		הפסד לפני מסים על הכנסה
10,052	203	181	9,668		הטבת מס
(49,998)	(854)	(544)	(48,600)		הפסד לתקופה
					<b>הפסד למניה (1 ש"ח ע.ג.) בדולר</b>
(0.1)	-	-	(0.1)		הפסד למניה בסיסי
(0.1)	-	-	(0.1)		הפסד למניה מדולל

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2008

כמדווח בדוחות כספיים אלה	השפעת יישום למפרע בגין הטבות עובדים בגין חופשה	השפעת יישום למפרע בגין תוכניות למועדוני נוסעים	כפי שדווח בעבר		
					אלפי דולר
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר		
2,096,326	-	(4,739)	2,101,065		הכנסות מהפעלה
(1,776,329)	(480)	-	(1,775,849)		הוצאות הפעלה
(227,573)	(20)	1,255	(228,808)		הוצאות מכירה
(97,103)	(40)	-	(97,063)		הוצאות הנהלה וכלליות
(49,708)	(540)	(3,484)	(45,684)		הפסד לפני מסים על הכנסה
7,801	68	871	6,862		הטבת מס
(41,907)	(472)	(2,613)	(38,822)		הפסד לתקופה
					<b>הפסד למניה (1 ש"ח ע.ג.) בדולר</b>
(0.08)	-	-	(0.08)		הפסד למניה בסיסי
(0.08)	-	-	(0.08)		הפסד למניה מדולל

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים

### באור 9 - עונתיות

תנועת הנוסעים בנתב"ג מתאפיינת בעונתיות חזקה. עיקר הפעילות הינה בחודשי הקיץ, כאשר השיא הינו בחודשים יולי-ספטמבר. חודשי החורף (ינואר-מרץ) מתאפיינים בפעילות נמוכה בתנועת נוסעים.

### באור 10 - אירועים לאחר תאריך המאזן

א. הסכם שירותים והקצאת אופציות ליו"ר הדירקטוריון של החברה:

#### הסכם שירותים

- ב- 30 באפריל, 2009, החליטו ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה לאשר את התקשרותה של החברה עם יו"ר דירקטוריון החברה – מר עמיקם כהן (להלן – "יו"ר הדירקטוריון") בהסכם למתן שירותי יו"ר דירקטוריון רטרואקטיבית החל מיום 1 בפברואר, 2009 (להלן – "הסכם השירותים"). יו"ר הדירקטוריון יעניק לחברה שירותי יו"ר דירקטוריון פעיל כמקובל בחברות ציבוריות בתחומי פעילותה של החברה והחברות הבנות שלה (להלן – "השירותים"). בתמורה למתן השירותים, יהא זכאי היו"ר לתמורה כדלקמן:
- תשלום חודשי בסך של 90,000 ש"ח בתוספת מע"מ כדין צמוד למדד המחירים לצרכן (להלן – "התמורה");
  - 4,650,000 אופציות בלתי סחירות הניתנות למימוש ל 4,650,000 -מניות רגילות בנות 1.00 ש"ח ע.ג. (ראה תשלום מבוסס מניות להלן);
  - זכאות להטבות בקבלת כרטיסי טיסה מהחברה.
  - החזר הוצאות סבירות בגין אש"ל, אירוח וטלפון נייד אשר יוצאו על ידי היו"ר במסגרת ולצורך מתן השירותים בכפוף להוראות הדין ובהתאם לנוהלי החברה.

התמורה ויתר ההטבות והתשלומים כמפורט לעיל מהווים תמורה מלאה ליו"ר בעבור מתן השירותים, לרבות עבור כהונתו כדירקטור בחברה, ומלבד אלו לא יהא זכאי היו"ר לקבל מהחברה כל הטבה ו/או שכר ו/או תגמול נוסף מכל מין וסוג שהוא לרבות שכר דירקטורים (גמול השתתפות וגמול שנתי) בגין כהונתו של יו"ר הדירקטוריון כדירקטור בחברה.

#### תשלום מבוסס מניות

ב- 30 באפריל, 2009, החליטו ועדת הביקורת והדירקטוריון של החברה לאשר הקצאת אופציות לא סחירות ליו"ר דירקטוריון החברה (להלן – "תוכנית האופציות"). האופציות יוענקו במסגרת הסכם למתן שירותים כיו"ר דירקטוריון החברה. תוכנית האופציות והסכם השירותים טרם אושרו על ידי האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה אשר עתידה להתכנס ב- 24 ביוני, 2009.

החברה תקצה ליו"ר הדירקטוריון 4,650,000 אופציות בלתי סחירות הניתנות למימוש ל- 4,650,000 מניות רגילות בנות 1.00 ש"ח ע.ג. כל אחת של החברה (להלן – "מניות המימוש"). האופציות תוקצינה ללא תמורה. בהנחת מימוש כל האופציות, תהוינה מניות המימוש כ- 0.95% מהון המניות המונפק והנפרע של החברה (לרבות בדילול מלא). לחברה עומדת האפשרות לקבוע כי, מימוש האופציות יתבצע בתמורה למניות החברה בכמות המשקפת את סכום ההטבה הכספית הגלום באופציות בלבד (Cashless Exercise) ובמידה והחברה תבחר באפשרות זו, היקף מניות המוקצות בפועל יהיה בשיעור נמוך מהשיעור האמור לעיל.

מחיר המימוש בגין כל אופציה יעמוד על 88.5 אגורות אשר הינו מחיר הסגירה של מניית החברה בבורסה ביום 1 בפברואר, 2009, שהוא מועד תחילת כהונתו של יו"ר הדירקטוריון בחברה, בכפוף להתאמות שנקבעו בתוכנית האופציות.

**אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**  
**באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים**

**באור 10 - אירועים לאחר תאריך המאזן (המשך)**

**א. הסכם שירותים והקצאת אופציות ליו"ר הדירקטוריון של החברה: (המשך)**

**תשלום מבוסס מניות (המשך)**

הזכאות למימוש האופציות תבשיל בשלוש מנות אשר תבשלה לאורך תקופת כהונתו של יו"ר הדירקטוריון בחברה, כמפורט להלן:

- א. בתום 12 חודשים ממועד תחילת הכהונה של יו"ר הדירקטוריון, שהינו יום 1 בפברואר, 2009 (להלן - "מועד ההקצאה"), יצבור יו"ר הדירקטוריון זכאות (Vesting) למימוש 1/3 מכמות האופציות. בהקשר זה מובהר כי, אם מועד סיום כהונתו של יו"ר הדירקטוריון יחול לפני תום שנה ממועד ההקצאה, לא יהא זכאי יו"ר הדירקטוריון לאופציות כלשהן.
- ב. בתום שנתיים ממועד ההקצאה, יצבור יו"ר הדירקטוריון זכאות למימוש 1/3 נוספים (vesting) מכמות האופציות.
- ג. בתום שלוש שנים ממועד ההקצאה, יצבור יו"ר הדירקטוריון זכאות למימוש 1/3 נוספים (vesting) מכמות האופציות.
- ד. החל מתום השנה הראשונה ממועד ההקצאה, במקרה של סיום כהונת יו"ר הדירקטוריון לפני שחלפו שנתיים או שלוש שנים מלאות, יהיה יו"ר הדירקטוריון זכאי לחלק יחסי מהאופציות כאמור בסעיפים' ו-ג' לעיל, באופן שכל שלושה חודשים לאחר תום השנה הראשונה ממועד ההקצאה, יצבור יו"ר הדירקטוריון זכאות למימוש 387,500 אופציות נוספות.

יו"ר הדירקטוריון יהא רשאי לממש כל מנה של אופציות שהבשילה למניות החברה, החל ממועד ההבשלה של כל מנה ועד לתום 26 חודשים ממועד הבשלה של אותה המנה כאמור (להלן בנוגע לאופציות שהבשילו - "תקופת המימוש"), למעט אם האופציות או חלק מהן פקעו לפני תום תקופת המימוש והכול בהתאם לאמור בתוכנית האופציות. כל האופציות שיוענקו ליו"ר הדירקטוריון ולא ימומשו על-ידו למניות החברה עד לתום תקופת המימוש, תפקענה ולא תהיינה ניתנות למימוש.

**אומדן השווי ההוגן של כתבי האופציה:**

השווי ההוגן של כתבי האופציה שהוענקו כאמור לעיל נאמד תוך יישום מודל בלק ושולס והמודל הבינומי. במסגרת זו, לא הביאה החברה בחשבון את השפעת תנאי ההבשלה, למעט תנאי שוק על השווי ההוגן של המכשירים ההוניים המוענקים. שווי האופציות, בהתאם לפרמטרים המובאים להלן, למועד בו אושרה תוכנית האופציות על ידי ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה, דהיינו, ה- 30 באפריל, 2009 הינו כ - 1.6 מיליון ש"ח (כ- 408 אלפי דולר לאותו מועד).

כאמור לעיל, תוכנית האופציות והסכם השירותים טרם אושרו על ידי האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה. במועד בו תאושר תוכנית האופציות על ידי האסיפה הכללית של החברה ייקבע השווי ההוגן, של כתבי האופציה כאמור, לאותו מועד.

**הפרמטרים אשר שימשו ביישום המודל, ליום 30 באפריל, 2009, הינם כלהלן:**

1.029	מחיר מניה (בש"ח)
0.885	מחיר מימוש (בש"ח)
46% - 42%	תנודתיות צפויה (*)
4 - 2.5	אורך חיי כתבי האופציה (בשנים) (*)
3.1% - 2.1%	שיעור הריבית חסרת סיכון
0%	שיעור דיבידנד צפוי

(\*) התנודתיות הצפויה נקבעה על בסיס תנודתיות הסטורית של מחירי המניה של החברה. אורך חיי כתבי האופציה נקבע בהתאם להנחה כי המימוש צפוי בתקופה הממוצעת שבין תקופת ההבשלה לתום חיי האופציה.

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים

**באור 10 - אירועים לאחר תאריך המאזן (המשך)**

### **ב. תביעות משפטיות**

(1) ביום 7 במאי 2009, נמסר לחברה עותק מבקשה לאישור הגשת תובענה נגזרת וטיטוט התובענה עצמה אשר הוגשו לבית המשפט המחוזי בתל אביב-יפו. המבקש, המחזיק לטענתו ב- 4,500 מניות של החברה (המהוות כ- 0.001% מהון המניות של החברה) מבקש כי בית המשפט יאשר את התובענה כתביעה נגזרת כנגד מספר נושאי משרה שכיהנו בחברה בשנת 2003 ואשר אינם מכהנים עוד בחברה ("התביעה"), על יסוד הטענה כי נושאי משרה אלה הפרו, לכאורה, את חובת הזהירות שלהם כלפי החברה בכך שגרמו לחברה להיות מעורבת בתיאום רכיב מחיר אחד, או יותר, בתחום שירותי הובלה אווירית של מטענים אל ארצות הברית וממנה בתקופה הרלבנטית וכי, על פי הנתען, גרמו בכך לחברה נזק הנאמד בסך של לפחות 15.7 מיליון דולר ארה"ב, וזאת על רקע הסדר הטיעון בין החברה לבין משרד המשפטים האמריקאי עליו דיווחה החברה ביום 22 בינואר 2009. להגשת התביעה קדמה דרישה להגשת תביעה נגזרת אשר נדחתה על ידי החברה לאחר שדירקטוריון החברה החליט כי לא יהיה זה לטובת החברה להגיש תביעה כאמור כנגד נושאי משרה לשעבר בחברה. החברה בוחנת את התביעה וטרם הגישה תגובתה לבקשה.

(2) ביום 23 באפריל 2009 הוגשה כנגד החברה בקשה להכיר בתביעה כתובענה ייצוגית בטענה כי החברה לא עמדה בדרישות תיקון מס' 40 לחוק התקשורת (בזק ושידורים), התשס"ח- 2008, המכונה "חוק הספאם", האוסר על משלוח פרסומים בדוא"ל, בפקס, בהודעות טקסט ובטלפון, ללא הסכמת הנמען. סכום התביעה האישית הינו 150 ש"ח, וסכום התובענה הייצוגית שאישורה התבקש, כפי שהוערך ע"י התובע, הינו 22.5 מיליון ש"ח (כ- 5.3 מיליון דולר לתאריך המאזן). התובע מעריך את מספר חברי הקבוצה בכ- 150,000 איש. הקבוצה מוגדרת על ידי התובע כחברי מועדון הנוסע המתמיד של החברה אליהם שלחה החברה, לטענת התובע, הודעות טקסט בניגוד לחוק. תגובת החברה תוגש עד ליום 19 ביולי 2009. בשלב מקדמי זה טרם ניתן להעריך את סיכויי התובענה הייצוגית או את סיכויי בקשת הייצוג.

(3) בהמשך לאמור בבאור 24 ד' (ג) (1) לדוחות הכספיים השנתיים, ב- 28 באפריל, 2009, הגישה החברה לבית המשפט המחוזי בתל אביב המרצת פתיחה בקשר למחלוקת בין הצדדים לגבי ניהול חברת הבת המשותפת סייבר ישראל, בין היתר, בנושא עלויות תקשורת ועיבוד נתונים בהם מחייבת החברה את חברת הבת וקיזוז שביצעה החברה, בגין כך, כנגד תשלומים שלה לחברת הבת. כאמור, חברת הבת נקטה בגין הקיזוז בהליכי בוררות על פי הדין הישראלי, כביכול מכח הסכם MARKETING FEE, אשר נחתם בין הצדדים במסגרת ההסכם אשר נחתם בין החברה לבין סייבר בשנת 2001. מונה בורר, אך החברה חולקת על סמכותו לדון בסכסוך. ביום 13 במאי, 2009 הגישה סייבר ישראל נגד החברה תביעה בבוררות בסכום של כ- 1.4 מיליון דולר ארה"ב בטענה, כי החברה לא שילמה לה עמלות על-פי הסכם עמלות השיווק. בנוסף, ביום 2 באפריל 2009 שלחה החברה הודעה לסייבר על קיומו של Exit Event על-פי ההסכם ודרשה ממנה לפעול לפירוקה מרצון, בהתאם לאמור בהסכם. סייבר חולקת על קיומו של ה- Exit Event. בשלב מקדמי זה אין ביכולתה של החברה להעריך את סיכויי הצלחת ההליכים המתנהלים מול סייבר ישראל.

### **ג. מכירה וחכירה חוזרת**

ב- 18 במאי 2009, הושלמה עסקת מכירת מטוס בואינג מדגם 757-200, משנת ייצור 1990, אשר ברשות החברה וחכירתו בחזרה על-ידי קבוצת אל על. המטוס נרכש על ידי חברת החכרת מטוסים מפנמה. התמורה שקיבלה החברה בגין המטוס הינה 11.5 מיליון דולר. על פי ההסכם תחכור הקבוצה את המטוס בתנאי שוק לתקופה בת 27 חודשים. בעקבות העסקה תכיר החברה בהוצאה נוספת בסך של כ- 2.6 מיליון דולר בדוחותיה הכספיים עד למועד השלמת העסקה כאמור.

### **ד. הסכמים**

בחודש אפריל 2009 נחתם הסכם עם חברת VOLVO AERO SERVICES CORP ("VAS") למכירת מנועי מטוס בואינג מדגם 767-200 (EAA) של החברה בתמורה לסך של 1.8 מיליון דולר

אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

נספח - דוחות כספיים בשקלים חדשים

**אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**  
**דוחות תמציתיים מאוחדים על המצב הכספי**

ליום 31 בדצמבר (*) 2008 אלפי ש"ח	ליום 31 במרץ	
	(*) 2008 אלפי ש"ח	2009 אלפי ש"ח
	(בלתי מבוקר)	
192,381	569,287	311,139
29,735	410,833	29,819
581,588	-	484,326
403,187	675,926	565,543
89,434	82,796	99,821
662	154,786	-
90,724	130,406	129,271
46,617	63,155	68,189
<u>1,431,328</u>	<u>2,087,189</u>	<u>1,688,108</u>
8,323	8,382	7,920
10,402	8,257	11,454
5,950	6,179	6,512
-	28,836	-
4,996,520	4,527,385	5,352,641
32,766	19,620	35,447
139,825	134,075	129,589
<u>5,193,786</u>	<u>4,732,734</u>	<u>5,543,563</u>
<u>6,625,114</u>	<u>6,819,923</u>	<u>7,231,671</u>

## נכסים

**נכסים שוטפים**

מזומנים ושווי מזומנים  
פיקדונות לזמן קצר  
פיקדונות משועבדים  
לקוחות  
חייבים ויתרות חובה  
מכשירים פיננסיים נגזרים  
הוצאות מראש  
מלאי

**נכסים לא שוטפים**

פיקדונות בבנקים לזמן ארוך  
השקעה בחברות כלולות  
השקעה בחברה אחרת  
מכשירים פיננסיים נגזרים  
רכוש קבוע, נטו  
נכסים בלתי מוחשיים, נטו  
נכסים בגין הטבות עובדים  
סה"כ נכסים לא שוטפים

## סה"כ נכסים

(\*) יישום למפרע של שינוי מדיניות חשבונאית – ראה באור 8.

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

דוחות תמציתיים מאוחדים על המצב הכספי

ליום 31 בדצמבר (*) 2008 אלפי ש"ח	ליום 31 במרץ	
	(*) 2008 אלפי ש"ח	2009 אלפי ש"ח
	(בלתי מבוקר)	
328,002	235,123	425,589
510,190	632,331	532,073
170,106	212,956	227,873
216,900	255,638	219,338
410,890	5,000	477,348
334,310	372,411	344,593
752,458	1,009,102	1,033,385
<u>2,722,856</u>	<u>2,722,561</u>	<u>3,260,199</u>
2,580,254	2,505,657	2,804,406
289,811	324,851	273,200
-	1,162	-
329,972	43,290	274,654
44,590	58,212	37,047
7,117	154,019	-
199,354	176,239	210,250
<u>3,451,098</u>	<u>3,263,430</u>	<u>3,599,557</u>
670,954	670,954	670,954
109,836	109,836	109,836
1,037,913	1,037,913	1,037,913
23,795	20,073	24,615
(424,322)	61,140	(384,639)
(160,520)	(228,699)	(118,597)
(806,496)	(837,285)	(968,167)
<u>451,160</u>	<u>833,932</u>	<u>371,915</u>
<u>6,625,114</u>	<u>6,819,923</u>	<u>7,231,671</u>

## התחייבויות והון עצמי

## התחייבויות שוטפות

אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות  
ספקים ונותני שרותים  
זכאים ויתרות זכות הפרשות  
מכשירים פיננסיים נגזרים  
התחייבויות בגין הטבות לעובדים  
הכנסות מראש

## התחייבויות לא שוטפות

הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים  
התחייבויות בגין הטבות לעובדים  
דמי חכירה לשלם  
מכשירים פיננסיים נגזרים  
הפרשות לזמן ארוך  
מיסים נדחים  
הכנסות מראש לזמן ארוך

## סה"כ התחייבויות לא שוטפות

## הון עצמי

הון מניות  
פרמיה על מניות  
קרן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר  
קרן הון בגין תשלום מבוסס מניות  
קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים  
הפרשים מתרגום דוחות כספיים ממטבע דיווח לשקלים  
יתרת הפסד

## סה"כ הון עצמי

## סה"כ התחייבויות והון עצמי

(\*) יישום למפרע של שינוי מדיניות חשבונאית – ראה באור 8.

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

דוחות תמציתיים מאוחדים על הרווח והפסד

ל ש נ ה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר	לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 במרץ		
	(*) 2008	2009	
אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	
	(בלתי מבוקר)		
7,521,198 (6,373,113)	1,700,107 (1,506,132)	1,406,775 (1,330,756)	הכנסות מהפעלה הוצאות הפעלה
1,148,085	193,975	76,019	רווח גולמי
(816,486) (348,386) (3,498)	(197,613) (90,549) (77,438)	(168,022) (86,630) 6,225	הוצאות מכירה הוצאות הנהלה וכלליות הכנסות (הוצאות) תפעול אחרות, נטו
(1,168,370)	(365,600)	(248,427)	
(20,285)	(171,625)	(172,408)	הפסד מפעולות רגילות לפני מימון
(220,886) 60,881 (160,005)	(86,050) 39,911 (46,139)	(32,241) 20,866 (11,375)	הוצאות מימון הכנסות מימון הוצאות מימון, נטו
1,948	203	(4)	חלק החברה ברווחי (הפסדי) חברות כלולות, נטו
(178,342)	(217,561)	(183,787)	הפסד לפני מיסים על ההכנסה
27,988	36,418	22,116	הטבת מס
(150,354)	(181,143)	(161,671)	הפסד לתקופה
(0.30)	(0.36)	(0.33)	הפסד למניה רגילה אחת (בש"ח) בת 1 ש"ח ע.ג. הפסד למניה בסיסי
(0.30)	(0.36)	(0.33)	הפסד למניה מדולל
495,719	495,719	495,719	הממוצע המשוקלל של הון המניות ששימש בחישוב הפסד למניה בסיסי
495,719	495,719	495,719	מדולל

(\*) יישום למפרע של שינוי מדיניות חשבונאית – ראה באור 8.

**אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**  
**דוחות תמציתיים מאוחדים על הרווח הכולל**

ל ש נ ה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר	לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 במרץ		
	(*) 2008	2009	
אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	
	(בלתי מבוקר)		
(150,354)	(181,143)	(161,671)	הפסד לתקופה
			רווח (הפסד) כולל אחר
(462,402)	23,060	39,683	רווח (הפסד) בגין גידור תזרימי מזומנים, נטו ממס
(14,609)	(82,788)	41,923	הפרשים מתרגום דוחות כספיים ממטבע דיווח לשקלים
(477,011)	(59,728)	81,606	רווח (הפסד) כולל אחר לתקופה, נטו ממס
(627,365)	(240,871)	(80,065)	סה"כ הפסד כולל לתקופה

(\*) יישום למפרע של שינוי מדיניות חשבונאית – ראה באור 8.

**אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**  
**דוחות תמציתיים מאוחדים על השינויים בהון העצמי**

**לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 במרץ 2009**

הון מניות אלפי ש"ח	פרמיה על מניות אלפי ש"ח	קן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר אלפי ש"ח	קן הון בגין עסקאות תשלום מבוסס מניות אלפי ש"ח	קן הון בגין גידור תזרימי מזומנים אלפי ש"ח	דיווח ממטבע כספיים לשקלים אלפי ש"ח	יתרת הפסד אלפי ש"ח	סה"כ אלפי ש"ח	
670,954	109,836	1,037,913	23,795	(424,322)	(161,597)	(643,138)	613,441	<b>יתרה ליום 1 בינואר 2009</b> השפעת שינויים במדיניות חשבונאית
-	-	-	-	-	1,077	(163,358)	(162,281)	
670,954	109,836	1,037,913	23,795	(424,322)	(160,520)	(806,496)	451,160	<b>יתרה ליום 1 בינואר 2009</b> לאחר תיאומים למפרע והצגות מחדש
-	-	-	-	39,683	41,923	(161,671)	(80,065)	
-	-	-	820	-	-	-	820	<b>סה"כ הפסד כולל לתקופה</b>  תשלום מבוסס מניות סה"כ עסקאות עם בעלי מניות החברה האם במסגרת תפקידים כבעלי מניות
-	-	-	820	-	-	-	820	
670,954	109,836	1,037,913	24,615	(384,639)	(118,597)	(968,167)	371,915	<b>סה"כ הון עצמי ליום 31 במרץ 2009</b>

**לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 במרץ 2008**

הון מניות אלפי ש"ח	פרמיה על מניות אלפי ש"ח	קן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר אלפי ש"ח	קן הון בגין עסקאות תשלום מבוסס מניות אלפי ש"ח	קן הון בגין גידור תזרימי מזומנים אלפי ש"ח	דיווח ממטבע כספיים לשקלים אלפי ש"ח	יתרת הפסד אלפי ש"ח	סה"כ אלפי ש"ח	
670,954	109,836	1,037,913	19,087	38,080	(145,911)	(503,689)	1,226,270	<b>יתרה ליום 1 בינואר 2008</b> השפעת שינויים במדיניות חשבונאית
-	-	-	-	-	-	(152,290)	(152,290)	
670,954	109,836	1,037,913	19,087	38,080	(145,911)	(655,979)	1,073,980	<b>יתרה ליום 1 בינואר 2008</b> לאחר תיאומים למפרע והצגות מחדש
-	-	-	-	23,060	(82,788)	(181,143)	(240,871)	
-	-	-	986	-	-	(163)	(163) 986	<b>סה"כ הפסד כולל לתקופה</b>  התאמות בגין דיבידנד שחולק תשלום מבוסס מניות סה"כ עסקאות עם בעלי מניות החברה האם במסגרת תפקידים כבעלי מניות
-	-	-	986	-	-	(163)	823	
670,954	109,836	1,037,913	20,073	61,140	(228,699)	(837,285)	833,932	<b>סה"כ הון עצמי ליום 31 במרץ 2008</b>

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

דוחות תמציתיים מאוחדים על השינויים בהון העצמי

- המשך -

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2008

סה"כ	יתרת הפסד	הפרשים מתרגום דוחות כספיים ממטבע דיווח לשקלים		קרן הון		קרן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר	פרמיה על מניות	הון מניות	
		אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים	קרן הון בשלום מבוסס מניות				
1,226,270 (152,290)	(503,689) (152,290)	(145,911)	-	38,080	-	19,087	1,037,913	109,836	670,954
1,073,980	(655,979)	(145,911)	-	38,080	-	19,087	1,037,913	109,836	670,954
(627,365)	(150,354)	(14,609)	-	(462,402)	-	-	-	-	-
(163) 4,708	(163) -	-	-	-	-	4,708	-	-	-
4,545	(163)	-	-	-	-	4,708	-	-	-
451,160	(806,496)	(160,520)	-	(424,322)	-	23,795	1,037,913	109,836	670,954

יתרה ליום 1 בינואר 2008  
השפעת שינויים במדיניות חשבונאית  
יתרה ליום 1 בינואר 2008  
לאחר תיאומים למפרע והצגות  
מחדש

## סה"כ הפסד כולל לתקופה

התאמות בגין דיבידנד שחולק  
תשלום מבוסס מניות  
סה"כ עסקאות עם בעלי מניות  
החברה האם  
במסגרת תפקידם כבעלי מניות

סה"כ הון עצמי ליום 31 במרץ  
2008

**אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**  
**דוחות תמציתיים מאוחדים על תזרימי המזומנים**

ל ש נ ה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר	לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 במרץ	
	2008 (*)	2009
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
(150,354)	(181,143)	(161,671)
576,854	330,255	96,045
<u>426,500</u>	<u>149,112</u>	<u>(65,626)</u>
	<b>(בלתי מבוקר)</b>	
(572,538)	(70,047)	(53,696)
34,716	576	36,891
(18,219)	(4,532)	(523)
(548,822)	-	151,457
620,015	235,506	2,845
(287)	-	(110)
294	-	150
994	228	430
(854)	(116)	(24)
<u>(484,701)</u>	<u>161,615</u>	<u>137,420</u>
129,161	-	-
(232,888)	(30,814)	(36,193)
(1,381)	(395)	(377)
44,851	(1,956)	60,923
(10,954)	(11,065)	-
<u>(71,211)</u>	<u>(44,230)</u>	<u>24,352</u>
<u>(11,540)</u>	<u>(30,543)</u>	<u>22,612</u>
(140,952)	235,954	118,758
333,333	333,333	192,381
<u>192,381</u>	<u>569,287</u>	<u>311,139</u>

**תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת**

הפסד לתקופה  
התאמות הדרושות כדי להציג את תזרימי המזומנים מפעילות שוטפת -  
נספח א'  
**מזומנים שנבעו מפעילות (ששימשו לפעילות) שוטפת, נטו**

**תזרימי מזומנים לפעילות השקעה**

רכישות רכוש קבוע (כולל שיפוצי מנוע כלליים ותשלומים על חשבון  
מטוסים)  
תמורה ממימוש רכוש קבוע  
השקעה ברכוש לא מוחשי  
מימוש (השקעה) בפיקדונות משועבדים  
מימוש בפיקדונות לזמן קצר, נטו  
השקעה בפיקדונות לנותני שירותים  
מימוש פיקדונות לנותני שירותים  
מימוש פיקדונות לזמן ארוך  
השקעות בפיקדונות לזמן ארוך  
**מזומנים שנבעו מפעילות (ששימשו לפעילות) השקעה, נטו**

**תזרימי מזומנים לפעילות מימון**

קבלת הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים  
פרעון הלוואות לזמן ארוך ממוסדות כספיים  
פרעון הלוואות אחרות לזמן ארוך  
עליה (ירידה) באשראי לזמן קצר, נטו  
דיבידנד ששולם  
**מזומנים שנבעו מפעילות (ששימשו לפעילות) מימון, נטו**

השפעה נטו על מזומנים ושווי מזומנים בשל שינויים בשערי המטבע

**עליה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים**

**יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת השנה**

**יתרת מזומנים ושווי מזומנים לסוף השנה**

(\*) יישום למפרע של שינוי מדיניות חשבונאית – ראה באור 8.

הבאורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים פרופורמה מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

דוחות תמציתיים מאוחדים על תזרימי המזומנים

ל שנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2008 (*)	לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 במרץ	
	2008 (*)	2009
אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח

(בלתי מבוקר)

## נספח א' -

## הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:

פחת והפחתות (כולל גרועות אביזרים, רכיבים שיצאו משימוש ותצרוכת ציוד מתכלה)  
התאמת ערך פיקדונות לזמן ארוך  
חלק בהפסדי (רווחי) חברות כלולות, בניכוי דיבידנד שהתקבל, נטו מיסים נדחים, נטו עליה (ירידה) בהתחייבויות בשל הטבות לעובדים ובהפרשות רווחי הון ממימוש רכוש קבוע, נטו התאמת ערך הלוואות אחרות לזמן ארוך התאמת ערך פקדונות נותני שירותים שווי הטבה של תוכנית אופציות לעובדים הפסד (רווח) מהתאמת שווי הוגן של נגזרים דרך רווח והפסד ירידה בהתחייבויות אחרות לזמן ארוך

470,353	113,255	158,980
(75)	(750)	804
(1,679)	(203)	4
(25,075)	(38,056)	(21,885)
(62,984)	118,871	(77,195)
(26,614)	(391)	(406)
-	(11)	-
531	-	-
4,722	986	820
233,519	4,525	(7,410)
(603)	-	-

## שינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות:

ירידה (עליה) בלקוחות עליה בחייבים ויתרות חובה ירידה (עליה) בהוצאות מראש ירידה (עליה) במלאי עליה (ירידה) בספקים ונותני שירותים עליה (ירידה) בזכאים אחרים ויתרות זכות עליה (ירידה) בהכנסות מראש

134,797	(168,919)	(117,654)
(4,553)	(3,800)	(1,266)
24,541	(21,738)	(21,284)
16,177	(6,500)	(19,519)
(119,223)	38,226	(28,986)
(17,422)	41,371	41,911
(49,558)	253,389	189,131

576,854	330,255	96,045
---------	---------	--------

## נספח ב' - תשלומי (תקבולי) ריבית, מיסים ודיבידנד במזומנים

135,956	41,668	45,209	תשלומי ריבית
(46,975)	(18,216)	(9,670)	תקבולי ריבית
893	36	63	תשלומי מס- מקדמות בגין הוצאות עודפות
(289)	-	-	תקבולי דיבידנד

(\*) יישום למפרע של שינוי מדיניות חשבונאית – ראה באור 8.

הבאורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים פרופורמה מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

**באור 1 - כללי**

- א. חברת אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ עוסקת באמצעות חברות מאוחדות (להלן - "הקבוצה") בהובלת נוסעים ומטען, כולל כבודה ודואר, בטיסות סדירות וטיסות שכר בין ישראל למדינות חוץ. מידע נוסף על מגזרי הפעילות של הקבוצה מוצג בבאור 7 להלן.
- ב. יש לעיין בדוחות תמציתיים אלו בהקשר לדוחות הכספיים השנתיים של החברה ליום 31 בדצמבר 2008 ולשנה שנסתיימה באותו תאריך, ולביאורים אשר נלוו אליהם.

**באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית****א. בסיס לעריכת הדוחות הכספיים:**

- הדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים (להלן-"**דוחות כספיים ביניים**") של הקבוצה נערכו בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי IAS 34, "דיווח כספי לתקופות ביניים" (להלן-"**IAS 34**"). בעריכת דוחות כספיים ביניים אלה, יישמה הקבוצה מדיניות חשבונאית, כללי הצגה ושיטות חישוב הזהים לאילו שישמשו בעריכת דוחותיה הכספיים ליום 31 בדצמבר, 2008, ולשנה שנסתיימה באותו תאריך, פרט לשינויים במדיניות החשבונאית שנבעו מיישום של תקנים, תיקונים לתקנים ופרשנויות חדשים אשר נכנסו לתוקף במועד הדוחות הכספיים כמפורט בסעיף ג' להלן וכן מיישום של תקנים, תיקונים לתקנים ופרשנויות חדשים אשר אינם בתוקף ואומצו באימוץ מוקדם על ידי הקבוצה כמפורט בסעיף ד' להלן.
- ב. הדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים ערוכים בהתאם להוראות פרק ד' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970.
- ג. **תקנים, תיקונים לתקנים ופרשנויות חדשים, אשר בתוקף, המיושמים בדוחות כספיים אלה:**

- **IFRS 8 "מגזרי פעילות"**

התקן, המחליף את IAS 14 "דיווח מגזרי", מפרט כיצד על תאגיד לדווח על מידע בהתאם למגזרי פעילות. בין היתר, קובע התקן כי הדיווח המגזרי של הקבוצה יתבסס על המידע בו משתמשת הנהלת החברה לצורך הערכת ביצועי המגזרים, ולצורך קבלת החלטות על אופן הקצאת המשאבים למגזרי הפעילות השונים.

התקן חל לגבי תקופות דיווח שנתיים המתחילות ביום 1 בינואר 2009, תוך התאמה למפרע של מספרי השוואה לתקופות דיווח קודמות. ליישום לראשונה של התקן אין כל השפעה על תוצאות הפעולות והמצב הכספי המדווחים של הקבוצה. לעניין דיווח מגזרי הפעילות של החברה בהתאם להוראות IFRS 8, לרבות התאמת מספרי השוואה למפרע, ראה באור 7 להלן.

- **IAS 1 (מתוקן) "הצגת דוחות כספיים"**

התקן קובע את ההצגה הנדרשת בדוחות הכספיים, ומפרט מסגרת כללית למבנה דו"ח כספי ותוכן מינימלי, אשר יש לכלול במסגרת הדו"ח. במסגרת התיקון לתקן זה, בוצעו שינויים למתכונת ההצגה הקיימת של הדוחות הכספיים, וכן הורחבו דרישות ההצגה והגילוי לדוחות הכספיים, ובכלל זה הצגת דו"ח נוסף במסגרת הדוחות הכספיים בשם "דו"ח על הרווח הכולל", והוספת מאזן לתחילת התקופה המוקדמת ביותר המוצגת בדוחות הכספיים במקרים של שינוי מדיניות חשבונאית בדרך של יישום למפרע, הצגה מחדש וסיווג מחדש. התקן חל, בדרך של יישום למפרע, לגבי תקופות דיווח המתחילות ביום 1 בינואר 2009. על פי הוראות התקן, מציגה הקבוצה דו"ח על הרווח הכולל המפרט את רכיבי הרווח הכולל האחר בנפרד מהרכיבים המוצגים בדו"ח רווח והפסד וכן דו"ח על השינויים בהון העצמי המציג יתרות בגין עסקאות עם בעלי המניות, במסגרת תפקידם כבעלי מניות. ליישום לראשונה של התקן אין כל השפעה על תוצאות הפעולות והמצב הכספי המדווחים של הקבוצה.

**באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)**

ג. תקנים, תיקונים לתקנים ופרשנויות חדשים, אשר בתוקף, המיושמים בדוחות כספיים אלה: (המשך)

▪ **IFRIC 13 "תכניות נאמנות לקוחות"**

הפרשנות קובעת כי עסקאות מכירת סחורות ושירותים, בהן מעניקה הקבוצה ללקוחותיה זיכוי מענק, יטופלו כעסקאות מרובות רכיבים, תוך הקצאת התשלום המתקבל מהלקוח לרכיביו השונים של ההסכם, בהתבסס על השווי ההוגן של זיכויי המענק. התמורה המיוחסת למענק תוכר כהכנסה כאשר זיכויי המענק נפדים ומתקיימת מחויבות הקבוצה להספקת המענקים.

הוראות הפרשנות חלות לגבי תקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2009.

כתוצאה מיישום למפרע של הוראות הפרשנות, הכירה הקבוצה בגידול בהכנסות מראש, נטו (בניכוי הוצאות עמלה מראש) ליום 31 בדצמבר, 2008 בסך של כ- 187,279 אלפי ש"ח, כנגד גידול בסך של כ- 140,461 אלפי ש"ח ביתרת ההפסדים וכ- 46,818 אלפי ש"ח במסים נדחים, ובגידול בהכנסות מראש, נטו (בניכוי הוצאות עמלה מראש) ליום 31 במרץ, 2008 בסך של כ- 165,211 אלפי ש"ח, כנגד גידול בסך של כ- 123,907 אלפי ש"ח ביתרת ההפסדים וכ- 41,304 אלפי ש"ח במסים נדחים. לענין השפעת היישום למפרע, על יתר הסעיפים בדוחות הכספיים, ראה באור 8 להלן.

▪ **תיקון IFRS 2 "תשלום מבוסס מניות" - תנאי הבשלה וביטולים**

התיקון לתקן קובע באילו תנאי הבשלה יש להתחשב במדידת השווי ההוגן במועד ההענקה של תשלום מבוסס מניות ואת הטיפול החשבונאי במכשירים ללא תנאי הבשלה וביטולים.

הוראות התיקון חלות, בדרך של יישום למפרע, לגבי תקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2009.

ליישום הוראות התיקון אין כל השפעה על דוחותיה הכספיים של הקבוצה.

▪ **תיקון IFRS 7 "מכשירים פיננסיים"**

התיקון מרחיב את הגילויים הנדרשים בנוגע לסיכון נזילות ולמדידת שווי הוגן, תוך קביעת מדרג בן שלוש רמות להצגת מדידות שווי הוגן, הוראות התיקון חלות לגבי תקופות שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2009 או לאחריו. התיקון ייושם למפרע. ליישום הוראות התיקון אין כל השפעה על תוצאות הפעולות והמצב הכספי המדווחים של הקבוצה.

▪ **שיפורים לתקני דיווח כספי בינלאומיים 2008**

בחודש מאי 2008 פרסם ה- IASB סדרה של שיפורים לתקני דיווח כספי בינלאומיים. במסגרת השיפורים נעשו תיקונים לחלק מהתקנים, המשנים את אופן ההצגה, ההכרה והמדידה של פריטים שונים בדוחות הכספיים.

בנוסף נעשו תיקונים לימונחים, שיש להם השפעה זניחה, אם בכלל, על הדוחות הכספיים.

מירב התיקונים נכנסו לתוקף החל מתקופת הדיווח השנתית המתחילה ביום 1 בינואר 2009. יישום לראשונה של מרבית התיקונים נעשה בדרך של התאמה למפרע של מספרי ההשוואה.

במסגרת התיקונים שנעשו, קיימים מספר תיקונים אשר צפויה להם, בנסיבות רלוונטיות, השפעה על הדוחות הכספיים של החברה. העיקריים שבין תיקונים אלו, הינם הדרישות החדשות או המתוקנות בנוגע ל:

**ג. תקנים, תיקונים לתקנים ופרשנויות חדשים, אשר בתוקף, המיושמים בדוחות כספיים אלה: (המשך)**

▪ **שיפורים לתקני דיווח כספי בינלאומיים 2008 (המשך)**

**(1) תיקון IAS 38 "נכסים בלתי מוחשיים"** הקובע כי תשלומים בגין פעילויות פרסום וקידום מכירות יוכרו כנכס עד למועד בו קיימת לישות זכות גישה לסחורות שנרכשו, או במקרה של קבלת שירותים, מועד קבלת השירותים.

התיקון חל לגבי תקופות שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2009, התיקון מיושם למפרע.

ליישום הוראות התיקון אין כל השפעה על דוחותיה הכספיים של הקבוצה.

**(2) תיקון IAS 19 "הטבות עובדים"**, הקובע כי זכאות נצברת לפיצוי בגין היעדרויות תמדת כהטבות עובד לטווח קצר, או כהטבות עובד אחרות לטווח ארוך בהתבסס על המועד בו נוצרה לעובד זכות לקבלת ההטבה.

כתוצאה מכך, מציגה החברה הטבות בגין חופשה, כהטבות עובד לטווח קצר, הנמדדות בגובה הסכום הלא מהוון, אותו חוזה החברה לשלם בגין מימוש זכאות זו.

כתוצאה מיישום למפרע של הוראות התיקון, הכירה החברה בגידול בהתחייבויות בגין הטבות לעובדים בזמן קצר לימים 31 בדצמבר, 2008 ו- 31 במרס, 2008 בסך של כ- 29,488 וכ- 29,390 אלפי ש"ח, בהתאמה, כנגד גידול ביתרת הפסדים בסך של כ- 21,820 וכ- 21,748 אלפי ש"ח, בהתאמה, וגידול בנכסי מסים נדחים בסך של כ- 7,669 וכ- 7,643 אלפי ש"ח, בהתאמה.

לעניין השפעת היישום למפרע, על יתר הסעיפים בדוחות הכספיים, ראה באור 8 להלן.

**ד. תקנים, תיקונים לתקנים ופרשנויות חדשים, אשר אינם בתוקף, המיושמים בדוחות כספיים אלה באימוץ מוקדם:**

▪ **שיפורים לתקני דיווח כספי בינלאומיים 2009**

**תיקון IFRS 8 "מגזרי פעילות" - גילויים לגבי נכסי מגזר**

התיקון קובע כי גילוי לגבי נכסי מגזר בר דיווח יינתן רק במידה ומידע זה מסופק באופן סדיר למקבל ההחלטות התפעוליות הראשי. קודם לביצוע התיקון, נדרש מידע זה בהתעלם מאופן הדיווח למקבל ההחלטות התפעולי הראשי.

התיקון ייושם בדרך של יישום למפרע של נתוני השוואה, לגבי תקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2010, או לאחריו. יישום מוקדם מותר.

החברה אימצה באימוץ מוקדם את התיקון האמור. לאור זאת, לא הוצגו נכסי מגזר בדוחות כספיים אלה.

**ה. תקנים, תיקונים לתקנים ופרשנויות חדשים, אשר אינם בתוקף, ואינם מיושמים בדוחות כספיים אלה באימוץ מוקדם:**

▪ **תיקון IAS 39 "מכשירים פיננסיים: הכרה ומדידה"**

התיקון קובע, בין היתר, כי ניתן לייעד שינויים בתזרימי המזומנים הנובעים מחשיפה לסיכונים אינפלציוניים כפריטים מגודרים. בנוסף קובע התיקון כי הערך הפנימי, בשונה מערך הזמן של אופציות שנרכשו, כשיר לשמש כמכשיר מגדר של סיכון צד אחד הנובע מעסקה חזויה.

הוראות התיקון יחולו לגבי תקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2010, או לאחר מכן. יישום מוקדם אפשרי.

בשלב זה אין ביכולתה של הנהלת החברה לאמוד את השפעת יישום התיקון על מצבה הכספי ותוצאות פעולותיה.

ה. תקנים, תיקונים לתקנים ופרשנויות חדשים, אשר אינם בתוקף, ואינם מיושמים בדוחות כספיים אלה באימוץ מוקדם: (המשך)

▪ שיפורים לתקני דיווח כספי בינלאומיים 2009

**תיקון IAS 39 "מכשירים פיננסיים: הכרה ומדידה" – גידור תזרימי מזומנים**

התיקון מבהיר את מועד הסיווג מחדש של הרווחים או ההפסדים המיוחסים לנכס פיננסי או התחייבות פיננסית שנבעו מגידור עסקה חזויה. הסיווג מחדש מההון העצמי לדוח רווח והפסד יהיה בתקופה בה תזרימי המזומנים החזויים המגודרים משפיעים על דוח רווח והפסד. לפני התיקון, סיווג מחדש לרווח והפסד בוצע בתקופה בה הנכס שנרכש או ההתחייבות שניטלה השפיעו על דוח רווח והפסד.

התיקון ייושם בדרך של 'מכאן ולהבא' לכל החוזים בתוקף לגבי תקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2010, או לאחריו. יישום מוקדם מותר.

בשלב זה אין ביכולתה של הנהלת החברה לאמוד את השפעת יישום התיקון על מצבה הכספי ותוצאות פעולותיה.

**ו. שערי חליפין ובסיס ההצמדה:**

(1) יתרות במטבע חוץ, או הצמודות אליו, נכללות בדוחות הכספיים לפי שערי החליפין היציגים שפורסמו על ידי בנק ישראל והיו תקפים ליום המאזן.

(2) יתרות הצמודות למדד המחירים לצרכן מוצגות בהתאם למדד הידוע האחרון בתאריך המאזן.

(3) להלן נתונים על שער החליפין של הדולר ועל מדד המחירים לצרכן בישראל:

ליום 31 במרץ 2009	ליום 31 במרץ 2008	ליום 31 בדצמבר 2008	
110.3	106.5	110.4	מדד המחירים לצרכן - בנקודות
4.188	3.553	3.802	שער הדולר - בשקל חדש
0.751	0.632	0.717	שער הדולר - באירו אירופאי
0.699	0.503	0.685	שער הדולר - בלירה שטרלינג

**שעור השינוי ב- %:**

שנסתיימה ביום 31 במרץ 2009	לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 במרץ 2008	לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 במרץ לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2008	
(0.13)	0.09	3.8	מדד המחירים לצרכן
10.2	(7.6)	(1.14)	שער הדולר - מול השקל החדש
4.74	(6.9)	5.61	שער הדולר - מול האירו האירופאי
2.04	0.01	37.39	שער הדולר - מול הלירה שטרלינג

**באור 3 - הוצאות ביטחון**

- בהמשך לאמור בבאור 15 ג' לדוחות הכספיים השנתיים של החברה, ביום 1 בפברואר 2009 קיבלה ממשלת ישראל החלטה מעודכנת שעניינה השתתפות בהוצאות הביטחון של חברות התעופה הישראליות (בהמשך להחלטות מיום 27 בינואר 2008 ומיום 24 באוגוסט 2008), אשר נוסחה כדלקמן:
- א. להעלות את שיעור ההשתתפות בהוצאות הביטחון של חברות התעופה הישראליות ל- 60% בשנת 2009 ואילך. ביצוע ההחלטה מייד לאחר אישור תקציב המדינה לשנת 2009 בכנסת.
  - ב. להנחות את שרי האוצר והתחבורה והבטיחות בדרכים להעלות את שיעור השתתפות המדינה בהוצאות הביטחון של חברות התעופה הישראליות ל- 75%, מיד לאחר שייחתם הסכם תעופה גלובלי עם האיחוד האירופי ("שמיים פתוחים") בהתאם להחלטת הממשלה מס' 441 מיום 2006/09/12.
  - ג. להנחות את שר התחבורה והבטיחות בדרכים לדווח לממשלה, בחלוף חצי שנה ממועד החלטה זו, בדבר התקדמות המו"מ עם האיחוד האירופאי בדבר הסכם תעופה גלובלי ("שמיים פתוחים").
  - ד. לקרואת אישור תקציב המדינה לשנת 2009, יפעל הממונה על התקציבים במשרד האוצר, להביא לאישור הממשלה, תוספת תקציב הנגזרת מהחלטה זו, עבור מימון הגדלת שיעור השתתפות המדינה בהוצאות ביטחון התעופה האזרחית.
  - ה. חברות התעופה יפעלו לבצע "רכש גומלין" בישראל, ככל הניתן בשיעורים שיסוכמו עם הרשות לשיתוף פעולה תעשייתי ("הרשפ"ת).

ביום 13 במאי, 2009, הוגשה עתירה מתוקנת על ידי החברה, במסגרתה ביקשה החברה ליישם את החלטת הממשלה המקורית לגבי שנת 2008, או לחלופין, עד החלטת הביטול של אוגוסט 2008.

**באור 4 - רכוש קבוע**

**א. רכישת וגריעת פריטי רכוש קבוע:**

1. ביום 23 בפברואר, 2009, הושלמה עסקת מכירת מטוס בואינג מדגם 757-200, משנת ייצור 1987, אשר ברשות הקבוצה וחכירתו בחזרה על-ידי הקבוצה. המטוס נרכש על ידי חברת החכרת מטוסים מפנמה. התמורה שקבלה הקבוצה בגין המטוס הינה 9 מיליון דולר. על פי ההסכם תחכור הקבוצה את המטוס בתנאי שוק לתקופה בת 22 חודשים, עם אופציה להארכת תקופת החכירה ב- 12 חודשים נוספים וכן תקבל זיכוי חודשי בגין התחשבות לתחזוקת מנועים, בסך כולל של כ- 1.8 מיליון דולר. ביצוע העסקה לא השפיע מהותית על דוח רווח והפסד של הקבוצה.
2. בהמשך לאמור בבאור 14 ה' 2 לדוחות הכספיים השנתיים, ביום 17 באפריל, 2009 הושלמה מסירת המטוס הראשון מדגם בואינג 737-800 כאמור לידי החברה וכן כי ביום 20 במאי, 2009 הושלמה מסירת המטוס השני. לשם השלמת העסקה ומימון הרכישה, קיבלה החברה אישור מהבנק לייבוא וייצוא של ארה"ב EXPORT-IMPORT BANK OF THE UNITED STATES (להלן בסעיף זה: "הבנק") למימון של כ- 37.5 מיליון דולר לכל מטוס. במסגרת השלמת העסקה כאמור וכחלק מעסקת המימון, בכל מסירת מטוס כאמור לעיל חתמה החברה על הסכם עם חברת התעופה הספרדית לביטול הרכישה הישירה של המטוס הרלבנטי, כך שהמטוס נמכר על ידי חברת התעופה הספרדית לחברת בואינג והחברה רכשה את המטוס ישירות מחברת בואינג. המטוס השלישי מדגם זה צפוי להימסר לחברה בחודש יוני 2009. ההלוואה למימון המטוס הראשון התקבלה בחודש אפריל 2009, לתקופה של 12 שנה ונושאת ריבית קבועה של 3.62%. הלוואה תיפרע ב- 48 תשלומים רבעוניים של קרן וריבית במועדים קבועים בכל שנה (ינואר, אפריל, יולי ואוקטובר). ההלוואה למימון המטוס השני התקבלה בחודש מאי 2009, לתקופה של 12 שנה ונושאת ריבית קבועה של 3.62%. הלוואה תיפרע ב- 48 תשלומים רבעוניים של קרן וריבית במועדים קבועים בכל שנה (פברואר, מאי, אוגוסט ונובמבר).
3. בחודש מרץ 2009 נחתם הסכם בין החברה לחברת PRATT & WHITNEY לתחזוקת מנועי PW 4000 המורכבים במטוסי בואינג מדגמי 767 ו- 747-400, אשר בשירות החברה. חלק מהמנועים יהיו במסגרת הסכם ביטוחי, לפיו התשלום למשפץ יחושב עפ"י ביצוע שעות מנוע והמנועים יתוחזקו על ידי המשפץ. התשלום עבור שיפוץ שאר המנועים יהיה לפי תשומות העבודה שיושקעו בשיפוץ. בנוסף, נחתם מזכר הבנות עם התעשייה האווירית לגבי תחזוקת מנועים נוספים של דגמי מטוסים אלה במסגרת הסכם ביטוחי.

**ב. ירידת ערך רכוש קבוע:**

בתקופת הדוח בחנה החברה את שווי בר ההשבה של ציי המטוסים בהם זהו סימנים לירידת ערך, הכוללים, בין השאר, מחירוני מטוסים המתפרסמים מעת לעת. מבחינת שווי בר ההשבה של ציי המטוסים כאמור, בהם זהו סימנים לירידת ערך, נמצא כי סכום בר ההשבה של כל ציי מטוסים עולה על עלות המופחתת לאותו מועד. בהתאם לכך, בדוחות כספיים אלה לא נערכה כל הפרשה לירידת ערך נכסים של המטוסים.

**באור 5 - תביעות משפטיות**

נכון ליום 31 במרץ 2009, הוגשו כנגד החברה תביעות משפטיות בסך כולל של כ- 290 מיליון דולר, בגינם רשמה החברה הפרשה בדוחות הכספיים בסך כולל של כ- 4.7 מיליון דולר, וזאת בהסתמך על חוות דעת יועציה המשפטיים של החברה.

כנגד החברה הוגשו גם תביעות משפטיות בלתי מוכמות בסכומים כספיים. סכום ההפרשה הנ"ל בדוחות הכספים כולל גם הפרשות בגין תביעות בלתי מוכמות, על פי אומדן הנהלת החברה.

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. להלן פרוט תמציתי לתביעות משפטיות וכספיות מהותיות:

**א. תביעות ייצוגיות:**

**(1)** בהמשך לאמור בבאור 24 ד' א' (5) לדוחות הכספיים השנתיים, בחודש נובמבר 2007 הוגשה לבית המשפט המחוזי בחיפה תביעה נגד החברה וכן בקשה להכיר בה כתובענה ייצוגית לפי חוק תובענות ייצוגיות, על סך של 105 מיליון ש"ח. התובעים טוענים כי המחירים הנגבים על ידי החברה בעבור כבודה עודפת בטיסותיה, הם בשיעורים מופרזים ומחושבים במנותק ממחירי הטיסה הרגילים של החברה.

בחודש פברואר 2009 אישר בית המשפט את בקשת ההסתלקות של התובע מאישור התובענה כתובענה ייצוגית ודחיית התובענה בכפוף לתשלום הוצאות משפטיות על ידי החברה. בדוחות הכספיים נכללה הפרשה בגין הוצאות המשפטיות כאמור.

**(2)** בהמשך לאמור בבאור 24 ד' א' (6) לדוחות הכספיים השנתיים, לבית המשפט המחוזי בתל-אביב הוגשה תביעה על-ידי נוסעת, אשר לטענתה טיסתה ממדריד לתל-אביב, נדחתה בשל שביתה שהתקיימה בנתב"ג, ולטענתה היא לא טופלה על ידי החברה ונגרמו לה עקב כך הוצאות, עוגמת נפש ואובדן זמן.

התובעת מבקשת לאשר את תביעתה כייצוגית, ולייצג את כל הנוסעים שנפגעו, וטיסותיהם נדחו בשל השביתה האמור, אשר מספרם מוערך על ידי התובעת בכ-3,000 נוסעים. לטענתה יש לחייב את החברה לשלם לכל אחד מחברי הקבוצה את הוצאותיו בפועל וכן פיצוי בגין נזק לא ממוני בסך 3,500 ש"ח. על בסיס טענות התובעת עומד סכום התביעה על סך של 12 מיליון ש"ח.

בחודש מרץ 2009 אישר בית המשפט את מחיקת התביעה ללא תשלום הוצאות כלשהן.

**ב. הליכים משפטיים בתחום הגבלים עסקיים בחו"ל:**

**(1)** בהמשך לאמור בבאור 24 ד' ב' (1) לדוחות הכספיים השנתיים, ביום 21 בינואר 2009 אישר דירקטוריון החברה התקשרות בהסכם טיעון עם משרד המשפטים בארה"ב. במסגרת הסכם הטיעון האמור, התחייבה החברה להודות כי ביצעה עבירה על דיני ההגבלים העסקיים בארה"ב והיתה מעורבת בתיאום רכיב מחיר אחד או יותר בתחום שירותי הובלה אווירית של מטענים אל ארצות הברית וממנה, בתקופה שבין ינואר 2003 ובין לפחות פברואר 2006, ותתחייב לשלם קנס של 15.7 מיליון דולר (סכום מהוון של כ- 15.4 מיליון דולר שיבוצע במספר תשלומים נושאי ריבית על פני ארבע שנים). בנוסף התחייבה החברה להמשיך ולשתף פעולה באופן מלא עם משרד המשפטים בארה"ב במסגרת החקירה. במסגרת ההסכם, התחייב משרד המשפטים בארה"ב שלא להגיש אישומים נוספים כנגד החברה או אישומים כנגד עובדים ונושאי משרה של החברה בהווה ובעבר (למעט מספר חריגים) ביחס לעבירות על דיני ההגבלים העסקיים בארה"ב אשר נעשו בתחום שירותי הובלה אווירית של מטענים לפני מועד ההתקשרות בהסכם הטיעון. ביום 4 בפברואר 2009 אישר משרד המשפטים בארה"ב את הסכם הטיעון. לאור זאת, הקטינה החברה ליום 31 בדצמבר, 2008 את ההפרשה שביצעה כאמור בכ- 5 מיליון דולר.

**ב. הליכים משפטיים בתחום הגבלים עסקיים בחו"ל: (המשך)**

(2) בהמשך לאמור בבאור 24 ד' ב) 4 לדוחות הכספיים השנתיים, בחודש פברואר 2009 קיבלה החברה בקשה למסירת מידע משלים מהרשות להגבלים עסקיים בקוריאה. החברה העבירה תשובותיה לבקשות כאמור. למיטב ידיעת החברה, מנהלת הרשות להגבלים עסקיים בקוריאה חקירה כאמור בקשר לשורה של חברות תעופה. בשלב זה אין ביכולתה של החברה להעריך את תוצאות חקירת הרשות בקוריאה או להעריך את ההשפעה הכספית האפשרית של החקירה על החברה ועקב כך לא נערכה הפרשה בגין תביעה זו בדוחות כספיים אלו.

(3) הליכים 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.

**ג. הליכים משפטיים אחרים:**

(1) 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. בית הדין הורה לתובעים לכמת את תביעתם ולשלם אגרה בהתאם. התובעים כימתו את התביעה בסך של כ- 18.2 מיליון ש"ח. בחודש ינואר 2009 הורה בית הדין על איחוד תובענה זו יחד עם שתי תובענות נוספות. ביום 6 בינואר 2009 הוחלט כי התובעים יגישו את עמדתם לגבי צמצום עילות התביעה. בדוחות הכספיים ביצעה החברה הפרשה בגין תביעה זו, על סמך חוות דעת יועציה המשפטיים.

(2) ביום 8 במרץ, 2009, הגישה החברה עתירה לבג"צ כנגד שר התחבורה, רשות התעופה האזרחית (להלן: "המשיבים") וכנגד חברת התעופה בריטיש מידלנד (להלן: "BMI"). בבסיס העתירה עמדת החברה לפיה אין לאשר הגדלת תדירות טיסות לחברת BMI בקו מלונדון לתל אביב על ידי המשיבים, מבלי שיוסדרו תחילה אישורי הנחיתה וההמראה בשדה התעופה הית'רו בלונדון עבור החברה, כמתחייב מהסכמי התעופה בין ישראל לבריטניה. בעתירה, מתבקש בג"צ ליתן צו על תנאי הדורש מהמשיבים להסביר: (1) מדוע לא יימנעו מליתן אישור ל- BMI לקיים טיסות סדירות נוספות עד למימוש הסכם התעופה בין ישראל ובריטניה והחברה תקבל אישורי נחיתה והמראה בשדה התעופה הית'רו בלונדון באורח שוויוני (ובאם ניתן אישור כאמור - מדוע לא יותלה או יבוטל האישור); (2) מדוע לא יצהיר בג"צ כי מוטלת עליהם חובה להסדיר את אישורי הנחיתה וההמראה של החברה בשדה התעופה הית'רו בלונדון קודם להענקת כל זכות נוספת לחברת BMI; וכן (3) מדוע לא יקיימו בדיקה עליה הוסכם בהסכם שבין ישראל לבריטניה משנת 2007 באשר להשלכות ותוצאות ההסכם. כמו כן, נתבקש בג"צ להעניק צו ביניים המורה למשיבים להימנע מליתן לחברת BMI אישור לטיסה סדירה נוספת לישראל (ובאם ניתן אישור כאמור - מדוע לא יותלה) עד להכרעה בעתירה. ביום 16 במרץ, 2009 התקבלה החלטת בג"צ לפיה לא ניתן צו ביניים כמבוקש וכי העתירה הועברה להישמע בפני הרכב שופטים עד למחצית מאי 2009.

בדיון שהתקיים ב- 13 במאי, 2009, בבית המשפט, הצהירה המדינה (משרד התחבורה ורשות התעופה האזרחית) כי היא מודעת לבעיית הסלוטים (אישורי נחיתה והמראה), וכי ניסתה לסייע בפתרונות בעבר ותנסה לסייע בעתיד, ובכפוף למגבלות הקיימות ובהתחשב במכלול האינטרסים עליהם מופקדת המדינה. המדינה תעלה את הנושא הנ"ל בכל הזדמנות כדי לנסות ולעזור, ובפרט בשיחות התעופה האמורות להתקיים בקיץ 2009, ובנוסף תעודד את הצדדים (החברה ו- BMI) לנהל מו"מ ביניהם. לאור הצהרת המדינה כאמור ובהמלצת ביהמ"ש החליטה החברה למשוך את העתירה.

**באור 6 - עסקאות עם צדדים קשורים**

(1) ביום 22 בינואר, 2009 הודיע מנכ"ל החברה, מר חיים רומנו, ביוזמתו, לדירקטוריון החברה, כי הוא מוותר על 15% מהשכר השנתי הכולל אותו הוא יהיה זכאי לקבל מאת החברה בגין שנת 2009 (למעט הפרשות ותנאים סוציאליים). הוויתור האמור נעשה על רקע המשבר הכלכלי העולמי והמציאות בשוק.

(2) באסיפה כללית מיוחדת של בעלי המניות של החברה אשר התקיימה ביום 4 במרץ 2009, הוחלט: לאשר הגדלת הגמול הכספי לדירקטורים המכהנים ו/או יכהנו מעת לעת בחברה, למעט הדירקטורים החיצוניים והכל בשל מילוי תפקידם כדירקטורים בחברה וכל הפעולות הנובעות מתפקידם זה, כדלקמן:

א. גמול בגין השתתפות בישיבת דירקטוריון החברה ו/או ועדה מוועדותיו בסכום הקבוע כפי שמופיע בתוספת השלישית לתקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), התש"ס-2000 (להלן: "תקנות הגמול"), בהתאם לדרגתה של החברה על-פי התוספת הראשונה לתקנות הגמול, כפי שתהא מעת לעת. הגמול בגין השתתפות בישיבה באמצעי תקשורת יהיה בשיעור של 60% מגמול ההשתתפות בישיבה והגמול בגין החלטה בלא התכנסות בפועל יהיה בשיעור של 50% מגמול ההשתתפות בישיבה. גמול שנתי בסכום הקבוע כפי שמופיע בתוספת השנייה לתקנות הגמול, בהתאם לדרגתה של החברה על-פי התוספת הראשונה לתקנות הגמול, כפי שתהא מעת לעת.

ב. לאשר גמול לגב' סופיה קימרינג הנחשבת לבעלת שליטה בחברה, בגין כהונתה כדירקטורית בסאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ, חברה בבעלות מלאה של החברה, כדלקמן: בגין השתתפות בישיבת דירקטוריון סאן דור ו/או ועדה מוועדותיו בסכום הקבוע כפי שמופיע בתוספת השלישית לתקנות הגמול, בהתאם לדרגתה של סאן דור על-פי התוספת הראשונה לתקנות הגמול, כפי שתהא מעת לעת. הגמול בגין השתתפות בישיבה באמצעי תקשורת יהיה בשיעור של 60% מגמול ההשתתפות בישיבה והגמול בגין החלטה בלא התכנסות בפועל יהיה בשיעור של 50% מגמול ההשתתפות בישיבה.

גמול שנתי בסכום הקבוע כפי שמופיע בתוספת השנייה לתקנות הגמול, בהתאם לדרגתה של סאן דור על-פי התוספת הראשונה לתקנות הגמול, כפי שתהא מעת לעת.

זכאות לכרטיסי טיסה לגב' קימרינג ובן זוגה בטיסות של סאן דור - כרטיס טיסה אחד בשנה בחינם ושלושה כרטיסי טיסה בשנה, בהנחה של 90% ממחירו של כרטיס בשיווק באמצעות האינטרנט. לאשר את העסקתו של ר"ח נמרוד בורוביץ, בנו של מר דוד בורוביץ (בן זוגה של גב' תמר מוזס בורוביץ) ואחינו של פרופ' ישראל (איזי) בורוביץ מבעלי השליטה בחברה, כמנהל פרויקט שותפויות אסטרטגיות בחברה בתמורה לשכר חודשי (ברוטו) בסך של 25,000 ש"ח ותנאים נילווים, הכל כמפורט בדו"ח העסקה אשר צורף לדו"ח המידי אשר פרסמה החברה ביום 22 בינואר 2009.

ד. לאשר את מינויה של גב' יודפת הראל-גרוס כדירקטורית בדירקטוריון החברה לתקופת כהונה אשר תסתיים באסיפה הכללית השנתית הבאה של החברה. לאור אישור הגמול הכספי לדירקטורים בחברה כמפורט לעיל, זכאית לגב' הראל-גרוס לגמול כאמור עם מינויה לדירקטורית בחברה.

**באור 7 - דיווח מגזרי**

א. כללי:

הקבוצה מיישמת את IFRS 8, "מגזרי פעילות" (להלן "IFRS 8"), החל מיום 1 בינואר 2009. בהתאם להוראות IFRS 8, מגזרים תפעוליים מזוהים על בסיס הדיווחים הפנימיים אודות מרכיבי הקבוצה, אשר נסקרים באופן סדיר על-ידי מקבל ההחלטות התפעוליות הראשי של הקבוצה לצורך הקצאת משאבים והערכת ביצועי המגזרים התפעוליים.

לעומת זאת, התקן הקודם (IAS 14 "דיווח מגזרי") דרש מישות לזהות שתי מערכות של מגזרים (עסקי וגיאוגרפי), בהתבסס על גישת סיכונים ותשואות כאשר מערכת הדיווח הכספי הפנימית לאנשי מפתח ניהוליים של הישות שימשה רק כנקודת פתיחה לזיהוי מגזרים כאמור. כתוצאה מאימוץ התקן החדש זיהתה הקבוצה מגזרים בני-דיווח השונים מאלה שהוצגו בתקופות דיווח קודמות.

טרם אימוץ התקן החדש, מידע מגזרי שדווח בצורה חיצונית נותח על בסיס נתיבי טיסה, זכויות טיס ונציגויות בעולם. בהתאם לכך דיווחה החברה על מגזרים גיאוגרפים במתכונת דיווח ראשית, אשר כללו את האזורים הגיאוגרפיים הבאים: צפון אמריקה, אירופה, המזרח הרחוק ומרכז אסיה ושאר העולם. יחד עם זאת, מערכת הדיווחים המועברת למקבל ההחלטות התפעולי הראשי של הקבוצה, לצורך הקצאת משאבים והערכת ביצועי המגזרים התפעוליים מתבססת על ההבחנה בין הכנסות ממטוסי נוסעים, מטוסי מטען, החכרת מטוסים (בעיקר לחברת הבת סאן דור) והכנסות אחרות.

**א. כללי: (המשך)**

לאור זאת, להלן מפורטים מגזרי הפעילות המדווחים של החברה בהתאם ל-IFRS 8:

**מגזר א'** - פעילות מטוסי הנוסעים.

**מגזר ב'** - פעילות מטוסי המטען.

**מגזר ג'** - אחרים.

פעילות מטוסי הנוסעים כוללת הכנסות (ללא ניכוי הנחות) מהטסת נוסעים לרבות כבודתם, הטסת מטען בבטן מטוסי הנוסעים, הטסת דואר וכן את התרומה ממכירת מוצרים פטורים ממכס (DUTY FREE).

פעילות מטוסי המטען כוללת הכנסות מדמי הובלה אווירית של מטענים.

הפעילויות האחרות של החברה כוללות הכנסות מהחכרת מטוסים לחברת הבת סאן-דור (המתבטלות בעמודה "התאמות למאוחד"), הכנסות ממתן שרותי תחזוקה לגורמי חוץ וכן מגוון גדול של שירותים והכנסות כמו החכרת ציוד, דמי חבר במועדון הנוסעים, שרותי פריקה וטעינה ועוד.

מידע המתייחס למגזרים אלו מדווח להלן. סכומים שדווחו לגבי תקופות דיווח קודמות הוצגו מחדש לפי בסיס הדיווח המגזרי החדש.

**ב. ניתוח הכנסות ותוצאות לפי מגזרי פעילות:**

רווח מגזרי מייצג את התרומה שהפיק כל מגזר. התרומה של כל מגזר נקבעת באופן הבא: הכנסות שנבעו למגזרי הפעילות בניכוי הוצאות משתנות הכרוכות בהפעלת טיסות מטוסי הנוסעים ומטוסי המטען, הכוללות בין השאר את הוצאות הדלק (לא כולל שינויים בשווי ההוגן של עסקאות גידור דס"ל), אגרות ומיסי נמל, הוצאות תחזוקה משתנות, דמי מעבר ותקשורת אווירית, מזון ואספקות לנוסעים, דמי חכירת מטוסים, הנחות ועמלות שניתנו לנוסעים או שולמו לסוכני הנסיעות, הוצאות צוותי אוויר לרבות שכר והוצאות בטחון משתנות. הוצאות שאינן מיוחסות כוללות בעיקר הוצאות פחת, הוצאות שכר- למעט שכר צוות אוויר והוצאות קבועות אחרות.

**לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 במרץ 2009**

מטוסי נוסעים	מטוסי מטען	אחרים	התאמות	סה"כ	
מיליוני ש"ח	מיליוני ש"ח	מיליוני ש"ח	מיליוני ש"ח	מיליוני ש"ח	
					<b>(בלתי מבוקר)</b>
1,239.3	77.9	39.8	-	1,357.0	<b>הכנסות</b>
-	-	47.1	(47.1)	-	הכנסות מלקוחות חיצוניים
-	-	-	49.7	49.7	הכנסות בין מגזריות
1,239.3	77.9	86.8	2.6	1,406.7	התאמות למאוחד
216.7	(2.8)	41.4	-	255.2	סה"כ הכנסות מגזר
				(427.6)	<b>תוצאות המגזר</b>
				(172.4)	הוצאות לא מיוחסות
				(32.2)	<b>הפסד תפעולי</b>
				20.8	הוצאות מימון
				-	הכנסות מימון
				(183.8)	חלק החברה בהפסדי חברות
				22.1	מוחזקות, נטו
				(161.7)	<b>הפסד לפני מיסים על הכנסה</b>
					הטבת מס
					<b>הפסד לתקופה</b>

**באור 7 - דיווח מגזרי (המשך)**

ב. ניתוח הכנסות ותוצאות לפי מגזרי פעילות: (המשך)

**לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 במרץ 2008**

סה"כ מיליוני ש"ח	התאמות מיליוני ש"ח	אחרים מיליוני ש"ח	מטוסי מטען מיליוני ש"ח	מטוסי נוסעים מיליוני ש"ח
		<b>(בלתי מבוקר)</b>		
1,662.6	-	39.5	176.1	1,447.0
-	(52.9)	52.9	-	-
37.5	37.5	-	-	-
<u>1,700.1</u>	<u>(15.4)</u>	<u>92.4</u>	<u>176.1</u>	<u>1,447.0</u>
<b>336.5</b>	-	42.0	13.0	281.5
(508.1)				
<b>(171.6)</b>				
(86.0)				
39.9				
0.2				
<b>(217.5)</b>				
36.4				
<b>(181.1)</b>				

**הכנסות**  
הכנסות מלקוחות חיצוניים  
הכנסות בין מגזריות  
התאמות למאוחד  
סה"כ הכנסות מגזר

**תוצאות המגזר**

הוצאות לא מיוחסות

**הפסד תפעולי**

הוצאות מימון  
הכנסות מימון  
חלק החברה בהפסדי חברות  
מוחזקות, נטו  
**הפסד לפני מיסים על הכנסה**  
הטבת מס  
**הפסד לתקופה**

**לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2008**

סה"כ מיליוני ש"ח	התאמות מיליוני ש"ח	אחרים מיליוני ש"ח	מטוסי מטען מיליוני ש"ח	מטוסי נוסעים מיליוני ש"ח
7,256.7	-	183.3	500.5	6,572.8
-	(274.1)	274.1	-	-
264.4	264.4	-	-	-
<u>7,521.1</u>	<u>(9.7)</u>	<u>457.4</u>	<u>500.5</u>	<u>6,572.8</u>
<b>1,655.1</b>	-	200.9	17.2	1436.9
(1,675.5)				
<b>(20.2)</b>				
(220.9)				
61.0				
1.9				
<b>(178.2)</b>				
27.9				
<b>(150.3)</b>				

**הכנסות**  
הכנסות מלקוחות חיצוניים  
הכנסות בין מגזריות  
התאמות למאוחד  
סה"כ הכנסות מגזר

**תוצאות המגזר**

הוצאות לא מיוחסות

**הפסד תפעולי**

הוצאות מימון  
הכנסות מימון  
חלק החברה ברווחי חברות  
מוחזקות, נטו  
**הפסד לפני מיסים על הכנסה**  
הטבת מס  
**הפסד לתקופה**

**באור 8 - התאמה למפרע בגין יישום למפרע של שינוי מדיניות חשבונאית**

**התחייבויות בגין תוכניות למועדוני נוסעים**

עד ליום 31 בדצמבר, 2008, חושבה ההפרשה בגין תוכניות למועדוני נוסעים על פי אומדן העלות האפקטיבית לחברה כתוצאה מניצול ההטבות המוקנות על פי התכניות האמורות, תוך שימוש באומדן ההסתברות לניצול ההטבות. העלות האפקטיבית התבססה 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.

החל מיום 1 בינואר, 2009, מיישמת הקבוצה את הוראות IFRIC 13, בדבר תוכניות נאמנות לקוחות. ההבהרה קובעת כי עסקאות מכירת כרטיסי טיסה, בהן מעניקה החברה ללקוחותיה נקודות במועדון הנוסע המתמיד (להלן – "הנקודות"), הניתנות למימוש עתידי לכרטיסי טיסה, יטופלו כעסקאות מרובות רכיבים, והתשלום המתקבל מהלקוח יוקצה בין רכיבי השונים בהתבסס על השווי ההוגן של הנקודה תחילה, כאשר השייר מיוחס לכרטיס. התמורה המיוחסת לנקודות תוכר כהכנסה כאשר הנקודות נפדות ומתקיימת מחויבות החברה להספקת השירות. בקביעת השווי ההוגן של נקודות הנוסע המתמיד המונפקות ללקוחות החברה, התבססה החברה על מחיר מכירה (לאחר ביצוע התאמות) של נקודות מועדון הנוסע המתמיד אשר נמכרו לשותפים עסקיים.

**הטבות עובדים בגין חופשה**

עד ליום 31 בדצמבר, 2008 חושבה ההפרשה לחופשה תוך הבחנה בין חופשה לז"ק וחופשה לז"א וזאת בהתבסס על הערכות הנהלת החברה באשר לעיתוי ניצול זכאות ימי החופשה של עובדי החברה. תחת הנחה זו, חושבה ההפרשה לחופשה לז"א תוך שימוש בהערכות אקטואריות. חבות החברה בגין כלל ימי החופשה לעובדי החברה הוצגה במסגרת התחייבויות בגין הטבות עובדים במסגרת ההתחייבויות השוטפות של החברה.

החל מיום 1 בינואר, 2009, מיישמת החברה את הוראות תיקון IAS 19 "הטבות עובדים". התיקון האמור קובע כי, זכאות נצברת לפיצוי בגין היעדרויות תסווג כהטבות עובד לטווח קצר, או כהטבות עובד אחרות לטווח ארוך בהתבסס על המועד בו נוצרה לעובד זכות לקבלת ההטבה.

כתוצאה מכך, מציגה החברה הטבות בגין חופשה, כהטבות עובד לטווח קצר, הנמדדות בגובה הסכום הלא מהוון, אותו חוזה החברה לשלם בגין מימוש זכאות זו, תוך הבאה בחשבון של עליות שכר צפויות עד לתום שנה מתאריך המאזן.

**השפעת ההתאמה למפרע על סעיפי הדו"ח על המצב הכספי**

ליום 31 במרץ 2008						
כמדווח בדוחות כספיים אלה	מספרים ממוטבע דיווח לשקלים	סיווג מחדש	השפעת יישום למפרע בגין הטבות עובדים בגין חופשה		כפי שדווח בעבר	
			אלפי ש"ח	אלפי ש"ח		
אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	
(255,638)	-	265,988	-	(182,329)	(339,297)	הפרשות לז"ק
130,406	-	-	-	17,119	113,287	הוצאות מראש
						התחייבויות בגין הטבות עובדים ז"ק
(372,411)	-	-	(29,390)	-	(343,021)	הכנסות מראש לז"ק
(1,009,102)	-	(89,749)	-	-	(919,353)	התחייבויות מסים נדחים
(154,019)	-	-	7,643	41,304	(202,965)	הכנסות מראש
(176,239)	-	(176,239)	-	-	-	לזמן ארוך
837,285	11,700	-	21,748	123,907	679,930	יתרת הפסד

**אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**  
**באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים**

- **באור 8** התאמה למפרע בגין יישום למפרע של שינוי מדיניות חשבונאית (המשך)

**השפעת ההתאמה למפרע על סעיפי הדו"ח על המצב הכספי (המשך)**

ליום 31 בדצמבר 2008

כמדוח בדוחות אלה כספיים אלף ש"ח	הפרשים מתרגום דוחות כספיים ממתבע דיווח לשקלים אלפי ש"ח	השפעת יישום למפרע בגין הטבות עובדים בגין חופשה		השפעת יישום למפרע בגין תוכניות למועדוני נוסעים		כפי שדווח בעבר אלפי ש"ח	
		סיווג מחדש אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח		
(216,900)	-	296,176	-	(204,825)	(308,251)		הפרשות לז"ק
90,724	-	-	-	17,547	73,177		הוצאות מראש התחייבויות בגין הטבות עובדים ז"ק
(334,310)	-	-	(29,488)	-	(304,822)		הכנסות מראש לז"ק
(752,458)	-	(96,822)	-	-	(655,636)		התחייבות מסים נדחים
(7,117)	-	-	7,669	46,818	(61,604)		הכנסות מראש ז"א
(199,354)	-	(199,354)	-	-	-		יתרת הפסד
(806,496)	1,077	-	21,820	140,461	643,138		

**השפעת ההתאמה למפרע על סעיפי דו"ח על רווח והפסד**

לתקופה של שלושה חודשים שנתיימה ביום 31 במרץ 2008

כמדוח בדוחות אלה כספיים אלף ש"ח	השפעת יישום למפרע בגין הטבות עובדים בגין חופשה		השפעת יישום למפרע בגין תוכניות למועדוני נוסעים		כפי שדווח בעבר אלפי ש"ח		
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח			
	<b>(בלתי מבוקר)</b>						
1,700,107	-	(8,014)	1,708,121			הכנסות מהפעלה	
(1,506,132)	(3,406)	-	(1,502,726)			הוצאות הפעלה	
(197,613)	(141)	5,387	(202,859)			הוצאות מכירה	
(90,549)	(282)	-	(90,267)			הוצאות הנהלה וכלליות	
(217,561)	(3,830)	(2,626)	(211,105)			הפסד לפני מסים על הכנסה	
36,418	735	656	35,027			הטבת מס	
(181,143)	(3,094)	(1,971)	(176,078)			הפסד לתקופה	
						<b>הפסד למניה (1 ש"ח ע.ג.) בש"ח</b>	
(0.36)	-	-	(0.36)			הפסד למניה בסיסי	
(0.36)	-	-	(0.36)			הפסד למניה מדולל	

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2008

כמדוח בדוחות אלה כספיים אלף ש"ח	השפעת יישום למפרע בגין הטבות עובדים בגין חופשה		השפעת יישום למפרע בגין תוכניות למועדוני נוסעים		כפי שדווח בעבר אלפי ש"ח	
	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח		
7,521,198	-	(17,003)	7,538,201			הכנסות מהפעלה
(6,373,113)	(1,722)	-	(6,371,391)			הוצאות הפעלה
(816,486)	(72)	4,503	(820,917)			הוצאות מכירה
(348,386)	(144)	-	(348,243)			הוצאות הנהלה וכלליות
(178,342)	(1,937)	(12,500)	(163,905)			הפסד לפני מסים על הכנסה
27,988	244	3,125	24,619			הטבת מס
(150,354)	(1,693)	(9,375)	(139,286)			הפסד לתקופה
						<b>הפסד למניה (1 ש"ח ע.ג.) בש"ח</b>
(0.29)	-	-	(0.29)			הפסד למניה בסיסי
(0.29)	-	-	(0.29)			הפסד למניה מדולל

**באור 9 - עונתיות**

תנועת הנוסעים בנתב"ג מתאפיינת בעונתיות חזקה. עיקר הפעילות הינה בחודשי הקיץ, כאשר השיא הינו בחודשים יולי-ספטמבר. חודשי החורף (ינואר-מרץ) מתאפיינים בפעילות נמוכה בתנועת נוסעים.

**באור 10 - אירועים לאחר תאריך המאזן**

**א. הסכם שירותים והקצאת אופציות ליו"ר הדירקטוריון של החברה:**

**הסכם שירותים**

- ב- 30 באפריל, 2009, החליטו ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה לאשר את התקשרותה של החברה עם יו"ר דירקטוריון החברה – מר עמיקם כהן (להלן – "יו"ר הדירקטוריון") בהסכם למתן שירותי יו"ר דירקטוריון רטרואקטיבית החל מיום 1 בפברואר, 2009 (להלן – "הסכם השירותים"). יו"ר הדירקטוריון יעניק לחברה שירותי יו"ר דירקטוריון פעיל כמקובל בחברות ציבוריות בתחומי פעילותה של החברה והחברות הבנות שלה (להלן – "השירותים"). בתמורה למתן השירותים, יהא זכאי היו"ר לתמורה כדלקמן:
- תשלום חודשי בסך של 90,000 ש"ח בתוספת מע"מ כדין צמוד למדד המחירים לצרכן (להלן – "התמורה");
  - 4,650,000 אופציות בלתי סחירות הניתנות למימוש ל 4,650,000 -מניות רגילות בנות 1.00 ש"ח ע.ג. (ראה תשלום מבוסס מניות להלן);
  - זכאות להטבות בקבלת כרטיסי טיסה מהחברה.
  - החזר הוצאות סבירות בגין אש"ל, אירוח וטלפון נייד אשר יוצאו על ידי היו"ר במסגרת ולצורך מתן השירותים בכפוף להוראות הדין ובהתאם לנוהלי החברה.

התמורה ויתר ההטבות והתשלומים כמפורט לעיל מהווים תמורה מלאה ליו"ר בעבור מתן השירותים, לרבות עבור כהונתו כדירקטור בחברה, ומלבד אלו לא יהא זכאי היו"ר לקבל מהחברה כל הטבה ו/או שכר ו/או תגמול נוסף מכל מין וסוג שהוא לרבות שכר דירקטורים (גמול השתתפות וגמול שנתי) בגין כהונתו של יו"ר הדירקטוריון כדירקטור בחברה.

**תשלום מבוסס מניות**

ב- 30 באפריל, 2009, החליטו ועדת הביקורת והדירקטוריון של החברה לאשר הקצאת אופציות לא סחירות ליו"ר דירקטוריון החברה (להלן – "תוכנית האופציות"). האופציות יוענקו במסגרת הסכם למתן שירותים כיו"ר דירקטוריון החברה. תוכנית האופציות והסכם השירותים טרם אושרו על ידי האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה אשר עתידה להתכנס ב- 24 ביוני, 2009.

החברה תקצה ליו"ר הדירקטוריון 4,650,000 אופציות בלתי סחירות הניתנות למימוש ל- 4,650,000 מניות רגילות בנות 1.00 ש"ח ע.ג. כל אחת של החברה (להלן – "מניות המימוש"). האופציות תוקצינה ללא תמורה. בהנחת מימוש כל האופציות, תהוינה מניות המימוש כ- 0.95% מהון המניות המונפק והנפרע של החברה (לרבות בדילול מלא). לחברה עומדת האפשרות לקבוע כי, מימוש האופציות יתבצע בתמורה למניות החברה בכמות המשקפת את סכום ההטבה הכספית הגלום באופציות בלבד (Cashless Exercise) ובמידה והחברה תבחר באפשרות זו, היקף מניות המוקצות בפועל יהיה בשיעור נמוך מהשיעור האמור לעיל.

מחיר המימוש בגין כל אופציה יעמוד על 88.5 אגורות אשר הינו מחיר הסגירה של מניית החברה בבורסה ביום 1 בפברואר, 2009, שהוא מועד תחילת כהונתו של יו"ר הדירקטוריון בחברה, בכפוף להתאמות שנקבעו בתוכנית האופציות.

**א. הסכם שירותים והקצאת אופציות ליו"ר הדירקטוריון של החברה: (המשך)**

**תשלום מבוסס מניות (המשך)**

הזכאות למימוש האופציות תבשיל בשלוש מנות אשר תבשלה לאורך תקופת כהונתו של יו"ר הדירקטוריון בחברה, כמפורט להלן:

- א. בתום 12 חודשים ממועד תחילת כהונתו של יו"ר הדירקטוריון, שהינו יום 1 בפברואר, 2009 (להלן - "מועד ההקצאה"), יצבור יו"ר הדירקטוריון זכאות (Vesting) למימוש 1/3 מכמות האופציות. בהקשר זה מובהר כי, אם מועד סיום כהונתו של יו"ר הדירקטוריון יחול לפני תום שנה ממועד ההקצאה, לא יהא זכאי יו"ר הדירקטוריון לאופציות כלשהן.
- ב. בתום שנתיים ממועד ההקצאה, יצבור יו"ר הדירקטוריון זכאות למימוש 1/3 נוספים (vesting) מכמות האופציות.
- ג. בתום שלוש שנים ממועד ההקצאה, יצבור יו"ר הדירקטוריון זכאות למימוש 1/3 נוספים (vesting) מכמות האופציות.
- ד. החל מתום השנה הראשונה ממועד ההקצאה, במקרה של סיום כהונת יו"ר הדירקטוריון לפני שחלפו שנתיים או שלוש שנים מלאות, יהיה יו"ר הדירקטוריון זכאי לחלק יחסי מהאופציות כאמור בסעיפים ב' ו-ג' לעיל, באופן שכל שלושה חודשים לאחר תום השנה הראשונה ממועד ההקצאה, יצבור יו"ר הדירקטוריון זכאות למימוש 387,500 אופציות נוספות.

יו"ר הדירקטוריון יהא רשאי לממש כל מנה של אופציות שהבשילה למניות החברה, החל ממועד הבשלה של כל מנה ועד לתום 26 חודשים ממועד הבשלה של אותה המנה כאמור (להלן בנוגע לאופציות שהבשילו - "תקופת המימוש"), למעט אם האופציות או חלק מהן פקעו לפני תום תקופת המימוש והכול בהתאם לאמור בתוכנית האופציות. כל האופציות שיוענקו ליו"ר הדירקטוריון ולא ימומשו על-ידו למניות החברה עד לתום תקופת המימוש, תפקענה ולא תהיינה ניתנות למימוש.

**אומדן השווי ההוגן של כתבי האופציה:**

השווי ההוגן של כתבי האופציה שהוענקו כאמור לעיל נאמד תוך יישום מודל בלק ושולס והמודל הבינומי. במסגרת זו, לא הביאה החברה בחשבון את השפעת תנאי ההבשלה, למעט תנאי שוק על השווי ההוגן של המכשירים ההוניים המוענקים. שווי האופציות, בהתאם לפרמטרים המובאים להלן, למועד בו אושרה תוכנית האופציות על ידי ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה, דהיינו, ה- 30 באפריל, 2009 הינו כ- 1.6 מיליון ש"ח (כ- 408 אלפי דולר לאותו מועד).

כאמור לעיל, תוכנית האופציות והסכם השירותים טרם אושרו על ידי האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה. במועד בו תאושר תוכנית האופציות על ידי האסיפה הכללית של החברה ייקבע השווי ההוגן, של כתבי האופציה כאמור, לאותו מועד.

**הפרמטרים אשר שימשו ביישום המודל, ליום 30 באפריל, 2009, הינם כלהלן:**

1.029	מחיר מניה (בש"ח)
0.885	מחיר מימוש (בש"ח)
46% - 42%	תנודתיות צפויה (*)
4 - 2.5	אורך חיי כתבי האופציה (בשנים) (*)
3.1% - 2.1%	שיעור הריבית חסרת סיכון
0%	שיעור דיבידנד צפוי

(\*) התנודתיות הצפויה נקבעה על בסיס תנודתיות הסטורית של מחירי המניה של החברה. אורך חיי כתבי האופציה נקבע בהתאם להנחה כי המימוש צפוי בתקופה הממוצעת שבין תקופת הבשלה לתום חיי האופציה.

**ב. תביעות משפטיות**

(1) ביום 7 במאי 2009, נמסר לחברה עותק מבקשה לאישור הגשת תובענה נגזרת וטיטוט התובענה עצמה אשר הוגשו לבית המשפט המחוזי בתל אביב-יפו. המבקש, המחזיק לטענתו ב- 4,500 מניות של החברה (המהוות כ- 0.001% מהון המניות של החברה) מבקש כי בית המשפט יאשר את התובענה כתביעה נגזרת כנגד מספר נושאי משרה שכיהנו בחברה בשנת 2003 ואשר אינם מכהנים עוד בחברה ("התביעה"), על יסוד הטענה כי נושאי משרה אלה הפרו, לכאורה, את חובת הזהירות שלהם כלפי החברה בכך שגרמו לחברה להיות מעורבת בתיאום רכיב מחיר אחד, או יותר, בתחום שירותי הובלה אווירית של מטענים אל ארצות הברית וממנה בתקופה הרלבנטית וכי, על פי הנתען, גרמו בכך לחברה נזק הנאמד בסך של לפחות 15.7 מיליון דולר ארה"ב, וזאת על רקע הסדר הטיעון בין החברה לבין משרד המשפטים האמריקאי עליו דיווחה החברה ביום 22 בינואר 2009. להגשת התביעה קדמה דרישה להגשת תביעה נגזרת אשר נדחתה על ידי החברה לאחר שדירקטוריון החברה החליט כי לא יהיה זה לטובת החברה להגיש תביעה כאמור כנגד נושאי משרה לשעבר בחברה. החברה בוחנת את התביעה וטרם הגישה תגובתה לבקשה.

(2) ביום 23 באפריל 2009 הוגשה כנגד החברה בקשה לאישור תובענה כתובענה ייצוגית (להלן "בקשת הייצוג") בבית המשפט המחוזי בתל אביב. סכום התביעה האישית הינו 150 ש"ח, וסכום התובענה הייצוגית שאישורה התבקש, כפי שהוערך ע"י התובע, הינו 22.5 מיליון ש"ח (לתאריך המאזן כ- 5.3 מיליון דולר). התובע, שלדבריו הינו חבר מועדון הנוסע המתמיד, טוען כי החברה שלחה למכשיר הטלפון הסלולרי שלו ושל שאר חברי הקבוצה שהוא מבקש לייצג, מספר הודעות SMS המהוות לטענתו פרסומת אסורה בניגוד להוראות סעיף 30 א לחוק התקשורת (בזק ושידורים), תשמ"ב – 1982 (להלן: "חוק הספאם"). בכך, לטענת התובע, הפרה החברה חובה חקוקה, עשתה עושר ולא במשפט, עיוולה ברשלנות ופגעה בפרטיותו. התובע טוען כי לו, ולשאר הקבוצה שהוא מבקש לייצג, נגרם נזק של הטרדה, הטרחה ופגיעה בפרטיות, אותו הוא אומד ב- 150 ש"ח לאדם. התובע מעריך את מספר חברי הקבוצה בכ- 150,000 איש. הקבוצה מוגדרת על ידי התובע כחברי מועדון הנוסע המתמיד של החברה אליהם שלחה את כל הודעות ה-SMS בניגוד לחוק ה"ספאם". תגובת החברה תוגש עד ליום 19 ביולי 2009.

(3) בהמשך לאמור בבאור 24 ד' (ג) (1) לדוחות הכספיים השנתיים, ב- 28 באפריל, 2009, הגישה החברה לבית המשפט המחוזי בתל אביב המרצת פתיחה בקשר למחלוקת בין הצדדים לגבי ניהול חברת הבת המשותפת סייבר ישראל, בין היתר, בנושא עלויות תקשורת ועיבוד נתונים בהם מחייבת החברה את חברת הבת וקיזוז שביצעה החברה, בגין כך, כנגד תשלומים שלה לחברת הבת. כאמור, חברת הבת נקטה בגין הקיזוז בהליכי בוררות על פי הדין הישראלי, כביכול מכח הסכם MARKETING FEE (להלן בסעיף זה: "הסכם עמלות השיווק"), אשר נחתם בין הצדדים במסגרת ההסכם אשר נחתם בין החברה לבין סייבר בשנת 2001. מונה בורר, אך החברה חולקת על סמכותו לדון בסכסוך. סייבר ישראל הגישה תשובה להמרצת הפתיחה, והחברה הגישה תשובה לתשובה. לבקשת בית המשפט הודיעו שני הצדדים, כי אין הם רואים צורך בעריכת חקירות. ביום 13 במאי, 2009 הגישה סייבר ישראל נגד החברה תביעה בבוררות בסכום של כ- 1.4 מיליון דולר ארה"ב בטענה, כי החברה לא שילמה לה עמלות על-פי הסכם עמלות השיווק.

בנוסף, ביום 2 באפריל 2009 שלחה החברה הודעה לסייבר על קיומו של Exit Event על-פי ההסכם ודרשה כי תערך ישיבת דירקטוריון של סייבר ישראל שעל סדר יומה פירוקה מרצון, בהתאם לאמור בהסכם. סייבר חולקת על קיומו של ה-Exit Event.

**ג. מכירה וחכירה חוזרת**

ב- 18 במאי 2009, הושלמה עסקת מכירת מטוס בואינג מדגם 757-200, משנת ייצור 1990, אשר ברשות החברה וחכירתו בחזרה על-ידי קבוצת אל על. המטוס נרכש על ידי חברת החכרת מטוסים מפנמה. התמורה שקיבלה החברה בגין המטוס הינה 11.5 מיליון דולר. על פי ההסכם תחכור הקבוצה את המטוס בתנאי שוק לתקופה בת 27 חודשים. בעקבות העסקה תכיר החברה בהוצאה נוספת בסך של כ- 2.6 מיליון דולר בדוחותיה הכספיים עד למועד השלמת העסקה כאמור.

**ד. הסכמים**

במסגרת עסקת מכירת מטוס בואינג מדגם 767-200 (EAA), נחתם לאחר תאריך המאזן הסכם עם חברת VAS, למכירת חלקי המטוס. ההסכם מבוסס על מכירת המנועים (שלב ראשון) ומכירת שאר חלקי המטוס בקונסיגנציה. בגין מכירת המנועים קבלה החברה סך של כ- 1.8 מיליון דולר.