

**Ed.**

## **40. Skýrsla**

Samgönguráðherra um Flugleiðir hf.

### **Inngangsorð**

Á þingskjali nr. 9 er lögð fram beiðni, undirrituð af þingmönnum Alþýðuflokksins, um skýrslu frá samgönguráðherra um málefni Flugleiða hf.

Vegna þessa hefur eftirfarandi greinargerð verið tekin saman þar sem, auk almennra upplýsinga um tilurð og umfang félagsins, er gerð grein fyrir afskiptum stjórnvalda af málefnum þess, einkum hin seinni ár.

**Almennt er fjallað um þessi atriði í tímaröð, nema sérstakar ástæður gefi tilefni til annars.**

Auk þess fylgja með skýrslu þessari allmörg fylgiskjöl.

### **Sameining flugfélaganna**

Um og upp úr 1970 fór að gæta vaxandi erfiðleika í flugrekstri almennt, auk þess, sem samkeppni Loftleiða hf. og Flugfélags Íslands hf. fór stöðugt harðnandi. Hallaði því verulega á í rekstri þessara tveggja helstu flugrekenda hér á landi.

Stjórn Ólafs Jóhannessonar, sem sat við völd árin 1971—1974 setti því það skilyrði fyrir veitingu 2.5 milljón dollara ríkisábyrgðar í lok nóv. 1972, að Loftleiðir hf. og Flugfélag Íslands hf. tækju upp að nýju viðræður þær, sem staðið höfðu yfir um næstu áramót á undan um nána samvinnu félaganna og yrðu þessar viðræður nú undir forystu trúnaðarmanns ríkisstjórnarinnar.

Samgönguráðherra var Hannibal Valdimarsson, en trúnaðarmaður ríkisstjórnarinnar í þessum viðræðum var tilnefndur Brynjólfur Ingólfsson, ráðuneytisstjóri í samgönguráðuneytinu, og stýrði hann viðræðum félaganna, ásamt þremur öðrum ríkisstarfsmönnum úr því ráðuneyti, fjárlaga- og hagsýslustofnun og Seðlabanka Íslands.

Fljótlega kom sú skoðun upp að stefna yrði að því að fullkominn samruni félaganna kæmist á sem fyrst, því að umræður um nána samvinnu væru tilgangslausar. Féllust félögin á að ræða málið á þeim grundvelli þegar í byrjun desember 1972.

Síðan héldu viðræður áfram fram í aprílmánuð og á 43. fundi viðræðunefnda 11. apríl 1973 samþykktu félögin tillögu fulltrúa ríkisins um eignamat félaganna, sem vera skyldi grundvöllur fyrir samruna þeirra. Voru síðan tillögur um sameiningu félaganna lagðar fyrir aðalfundi í félögunum 28. júní 1973 og samþykktar þar nær mótatkvæðalaust.

Samkomulagsgrundvöllurinn sem flugfélögin féllust á, var í því fólgin að þriggja manna nefnd, tilnefnd af Landsbanka Íslands fengi það verkefni að meta eignarhlutföll félaganna í nýju fyrirtæki. Matið á fasteignum og lausafé skyldi miða við verðlag í júní 1973 og mátti hundraðshluti þess félags sem minna teldist eiga ekki vera lægri en 35%.

Stofnfundur Flugleiða hf. var haldinn 20. júlí 1973 og á fyrsta stjórnarfundi nýja félagsins 1. ágúst sama ár tóku Flugleiðir hf. formlega við stjórn Flugfélags Íslands hf. og Loftleiða hf. og eignum öllum. Skömmu síðar hóf hin þriggja manna matsnefnd störf sín og skilaði matinu rúmum tveimur árum síðar, eða 6. febrúar 1976. Niðurstaða matsins var sú, að fyrri hluthafar í Flugfélagi Íslands hf. skyldu eiga 46.5%, en fyrri hluthafar Loftleiða hf. 53.5% í Flugleiðum hf.

**Fyrsti aðalfundur Flugleiða hf. var haldinn fimmtudaginn 10. júní 1976.**

Sameining félaganna, ásamt batnandi árferði í flugrekstri almennt, varð fljótlega til þess að flugstarfsemin skilaði nokkrum hagnaði.

Flug á vegum Flugleiða hf. var fyrstu árin samkvæmt leyfum og heimildum Loftleiða hf. og Flugfélags Íslands hf., en hinn 9. júlí 1979 óskaði félagið eftir því

að ráðuneytið hlutaðist til um að öll leyfi til loftferðastarfsemi, svo og öll réttindi á innlendum flugleiðum og til flugs milli landa, sem þá voru veitt tveimur fyrri félögunum, yrðu frá og með 1. október 1979 á nafni Flugleiða hf. Féllst ráðuneytið á erindi þetta hinn 15. ágúst 1979, og var þann dag gefið út flugrekstrarleyfi Flugleiðum hf. til handa með gildi frá 1. október 1979 til 31. desember 1984.

Sama dag var félagið einnig tilnefnt til flugs samkvæmt 11 loftferðasamningum milli Íslands og annarra landa, auk þess sem út var gefið sérleyfi til flugs til 15 staða innanlands, og almennt leyfi til 6 annarra.

#### Flugleiðir hf.

Með framanrituðum aðgerðum var flugstarfsemi hér á landi að mestu leyti komin í hendur eins fyrirtækis, Flugleiða hf., en auk þess á fyrirtækið aðild og ítök í mörgum öðrum greinum ferðaþjónustunnar hér og erlendis. Má þar nefna dótturfyrirtækin: International Air Bahama Ltd., Hótel Esja hf., Arnarflug hf., Ferðaskrifstofan Úrval hf., Icelandic de Colombia Ltd., Bógóta og hlutdeildarfyrirtækin: Cargolux Airlines International S.A., Kynnisferðir ferðaskrifstofanna sf., Flugfélag Norðurlands hf., Flugfélag Austurlands hf., Ferðaskrifstofa Akureyrar hf., Hótel Aerogolf Sheraton S.A., Hótel Húsavík hf., Hótel Ísafjörður hf.

Við þetta má svo bæta að innan flugrekstrarfyrirtækisins eru aðrir veigamiklir rekstrarþættir svo sem Hótel Loftleiðir, Bílaleiga Loftleiða o. fl.

Á árinu 1979 fluttu Flugleiðir hf. samtals 808 647 farþega. Skipting þeirra eftir mörkuðum var þessi:

Norður-Atlantshafsflug .....	258 671	32.0%
Evrópuflug .....	161 406	20.0%
Innanlandsflug .....	238 767	29.5%
Bahamaflug .....	80 878	10.0%
Leiguflug .....	68 925	8.5%

Samtals 808 647 100.0%

Flugvélaeign er nú talin vera: 3 DC-8-63, Boeing 727-200, 2 Boeing 727-100, 1 Fokker 27-500, 3 Fokker 27-200 og 1 DC-10-30 CF. Í árslok 1979 störfuðu hjá félaginu hér á landi 1 020, en erlendis 394 eða samtals 1 414.

Heildartekjur Flugleiða hf. (þ. e. án dótturfyrirtækjanna International Air Bahama Ltd., Hótel Esju hf., Ferðaskrifstofunnar Úrval hf. og Arnarflugs hf., sem gerð eru upp sérstaklega) á árinu 1979 urðu 43 518 milljónir króna.

Heildareignir í árslok 1979 námu samkvæmt efnahagsreikningi 33 142 milljónum króna, en skuldir samtals 31 283 milljónum króna.

Gjöld Flugleiða hf. og íslenskra starfsmanna félagsins til íslenska ríkisins o. fl. 1979 voru sem hér segir:

1) Álagt 1979 vegna ársins 1978 .....	551 287 892
2) Lendingargjöld .....	467 574 000
3) Húsaleiga, rafmagn og hiti á Keflavíkurlugvelli .....	100 291 000
4) Flugvallagjald .....	681 540 000
5) Söluskattur .....	280 000 000
6) Opinber gjöld starfsmanna .....	1 277 189 000
7) Greiðslur í lífeyrissjóði .....	555 000 000

Heildarlaun starfsmanna Flugleiða hf. á Íslandi voru árið 1979 kr. 7 578 954 000.

Starfsmenn vegna N.-Atlantshafsflugsins (Luxembourg—Bandaríkin) 1979 voru taldir vera um 450 eða 34% af heildarstarfsmannafjölda, og má áætla laun til þeirra miðað við meðallaun starfsmanna Flugleiða hf. fyrir árið 1979 kr. 2 610 256 000.

Með hliðsjón af ofanrituðu mætti áætla tekjur ríkissjóðs af N.-Atlantshafsfluginu 1979 þannig:

1. Lendingargjöld .....	294 257 000
2. Húsaleiga til varnarmáladeildar .....	80 520 000
3. Opinber gjöld starfsmanna .....	439 353 000
4. Launaskattur .....	88 529 000
5. Opinber gjöld félags .....	140 000 000
6. Frihöfn .....	100 000 000

Samtals 1 142 659 000

Sé þessi niðurstöðutala umreiknuð í bandaríkjadali miðað við meðalgengi 1979 þá fæst út talan \$ 3 237 636.

### Ríkisábyrgð 1975

Síðast liðinn áratugur hefur að mörgu leyti verið flugstarfsemi erfiður og kemur þar ýmislegt til en þó einkum gífurleg hækkun eldsneytiskostnaðar samfara síauknum almennum rekstrarkostnaði af völdum verðbólgu. Þetta er ekkert íslenskt sér fyrirbrigði.

Á sama tíma hafa ýmsir þeir atburðir gerst sem heft hafa tekjumyndun flugfélaga, ekki síst ný flugmálastefna Bandaríkjustjórnar.

Þessi atriði hafa að sjálfsögðu haft mikil áhrif á rekstur Flugleiða hf. sem þrátt fyrir allt er mjög lítil eining á alþjóðamælikvarða.

Í lok október 1974 sneru forráðamenn Flugleiða hf. sér til ríkisstjórnarinnar og greindu henni frá áformum sínum um kaup á tveimur flugvélum af gerðinni DC-8-63 CF. Jafnframt gerðu þeir ríkisstjórninni grein fyrir fjárhagslegum erfiðleikum í rekstri fyrirtækisins síðari hluta árs 1974 og á árinu 1975. Fóru þeir óformlega þess á leit við ríkisstjórnina að veitt yrði ábyrgð ríkissjóðs á áðurnefndum flugvélakaupum og aðstoð við að tryggja rekstrarfjárstöðu fyrirtækisins. Formlega sneri fyrirtækið sér til ríkisstjórnarinnar með beiðni um ábyrgð ríkissjóðs með bréfum, dags. 5. febrúar og 16. apríl 1975.

Ríkisstjórnin tók áðurnefnda málaleitan Flugleiða hf. til athugunar og fól trúnaðarmönnum sínum (Ólafur S. Valdimarsson, Sigurgeir Jónsson, Hallgrímur Snorrason) að kanna fjárhagsstöðu fyrirtækisins og önnur þau atriði í rekstri fyrirtækisins sem snertu málið. Skiluðu trúnaðarmenn ríkisstjórnarinnar greinargerð með niðurstöðum sínum í febrúar 1975. Það var meginniðurstaða trúnaðarmannanna, að fyrirgreiðsla ríkisins við útvegum rekstrarfjármagns yrði ekki skilin frá fyrir-sjáanlegum og nauðsynlegum flugvélakaupum félagsins.

Þá var talið raunhæft mat á þörfum félagsins fyrir rekstrarfé að það þyrfti lán til 5 ára að upphæð 5 milljónir bandaríkjadala.

Af þessu tilefni lagði ríkisstjórnin, vorið 1975, fram frumvarp til laga um heimild fyrir ríkisstjórnina til þess að ábyrgjast lán fyrir Flugleiðir hf., og segir m. a. í greinargerð eftir að aðdragandi hefur verið rakinn:

„Sú hefur jafnan verið stefna íslenskra stjórnvalda að tryggja yrði forræði Íslendinga á samgöngum sínum við umheiminn. Í samræmi við þessa meginstefnu hefur ríkissjóður komið flugfélögum til aðstoðar við flugvélakaup og ábyrgð á rekstrarlánunum.

Ríkisstjórnin telur að eignir Flugleiða hf. séu nægileg trygging fyrir ábyrgðum þess sem leitað er eftir með frumvarpi þessu. Það hefur tíðkast við fyrri ábyrgðaveitingar til flugfélaganna að sett hafa verið skilyrði um upplýsingagjöf um afkomu og rekstur og fylgst hefur verið með meiri háttar fjárhagslegum ákvörðunum félaganna. Þar sem um óvenjuháa ábyrgðarveitingu er nú að ræða telur ríkisstjórnin hins vegar rétt að færa í ákveðnara form aðstöðu til eftirlits með fjárhagslegum ákvörðunum félagsins, svo og öðrum þeim ákvörðunum um rekstur er hún metur nauðsynlegar.“

Í álitni meirihluta fjárhags- og viðskiptanefndar neðri deildar Alþingis, sem lagði til að frumvarpið yrði samþykkt óbreytt, var lagt til, að áður en ríkisstjórnin noti heimildina, undirriti stjórn Flugleiða hf. svofellda yfirlýsingu:

„Þar eð ríkissjóður mun takast á hendur sjálfskuldarábyrgð á tveimur lánnum að heildarfjárhæð \$ 13 500 000.00 hjá **Export Import Bank, Washington D.C.**, og/eða annarri lánsstofnun, sem Ríkisábyrgðasjóður samþykkir og nota á til kaupa á tveimur flugvélum af gerðinni Douglas DC-8-63 CF, sem vér hyggjumst kaupa af Seaboard World Airlines Inc., og hitt að fjárhæð \$ 5 000 000.00 til 5 ára hjá lánsstofnun, sem Ríkisábyrgðasjóður samþykkir og nota á til að styrkja lausafjárstöðu Flugleiða hf. lýsum vér yfir eftirfarandi:

1. Flugleiðir hf., Flugfélag Íslands hf. og Loftleiðir hf. skuldbinda sig til þess að halda áfram skipulögðum aðgerðum til þess að bæta fjárhagsstöðu sína og auka hagkvæmni í rekstri.
2. Ríkisábyrgðasjóður og samgönguráðuneytið tilnefna tvo fulltrúa til að fylgjast með fjárhagslegum ákvörðunum félaganna. Skulu þessir trúnaðarmenn eiga rétt á því að sitja fundi með framkvæmdastjórn (stjórnarnefnd) Flugleiða hf. þegar þeir óskað, og heita félögin því að veita þeim allar þær upplýsingar um rekstur fyrirtækjanna, sem óskað er eftir á hverjum tíma, þar með að leggja fyrir þá fjárhagsáætlanir, skýrslur um fjármál og rekstur og fyrirætlanir um meiri háttar fjárskuldbindingar.
3. Stjórn Flugleiða hf. skuldbindur sig til að bjóða út hlutfé félagsins í hámark þess, sem samþykktir leyfa, þ. e. 600 milljónir kr., eins fljótt og aðstæður leyfa að dómi Seðlabankans og Landsbankans.
4. Stjórnarnefnd Flugleiða mun láta gera athugun á því, hvort hagkvæmt sé að koma upp fullkominni viðgerðarmiðstöð fyrir flugvélar hér á landi á vegum félaganna.
5. Stjórn og stjórnarnefnd félaganna skuldbinda sig til þess, á meðan ábyrgð stendur, að ráðast ekki í verulega fjárfestingu í flugrekstri né öðrum rekstri, eða taka á sig verulega fjárfestingu, nema að fengnu leyfi Ríkisábyrgðasjóðs.
6. Stjórnir félaganna fallast á að gera svo oft sem óskað er, en eigi sjaldnar en á sex mánaða fresti, ítarlegar fjárhagsáætlanir tólf mánuði fram í tímann til afnota fyrir Ríkisábyrgðasjóð og samgönguráðuneytið. Ríkisábyrgðasjóður og samstarfsaðilar samkvæmt 2. tl. hér að framan skulu einnig fá árlega efnahags- og rekstrarreikninga félaganna og dótturfyrirtækja.
7. Til viðbótar veði í flugvélum þeim, sem keyptar verða og ríkissjóði verður veitt, skulu standa að handveði öll hlutabréf vor. Verða bréf þessi í vörslu Landsbankans eða Ríkisábyrgðasjóðs að handveði, meðan ábyrgð ríkissjóðs stendur.
8. Flugvélar þær, sem keyptar verða samkvæmt ríkisábyrgð þessari, skulu skráðar á Íslandi.“

Yfirlýsing þessa efnis var undirrituð 23. maí 1975, eða sama dag og löggin voru staðfest, en í þeim segir:

„Ríkisstjórninni er heimilt, gegn þeim tryggingum sem hún metur gildar og með þeim skilyrðum sem hún ákveður, þ. á m. um hlutfjárfestingu og eftirlit með fjárhagslegum ákvörðunum félagsins, að veita Flugleiðum hf. sjálfskuldarábyrgð á lánnum sem nema allt að 18.5 milljón bandaríkjadala, enda taki Flugleiðir hf. lán þessi til kaupa á flugvélum og til að bæta rekstrarfjárstöðu félagsins.“

Hinn 20. júní 1975 tilkynnti síðan samgönguráðuneytið fjármálaráðuneyti tilnefningu sína á Guðmundi G. Þórarinssyni til þess af ráðuneytisins hálfu að hafa eftirlit með rekstri Flugleiða hf., sbr. löggin nr. 16 23. maí 1975. Fjármálaráðuneytið valdi Sigurgeir Jónsson til starfans fyrir sitt leyti.

Hinn 11. september 1975 undirritaði stjórn Flugleiða hf. síðan tryggingarbréf (allsherjarveð) þar sem félagið veðsetur Ríkisábyrgðasjóði vegna ríkisstjórnarinnar tvær tilgreindar Douglas DC-8-63 CF flugvélar sínar vegna sjálfskuldarábyrgðar sem

rikisstjórnin hafði tekist á hendur vegna lánsammans (12.15 milljónir dala) félagsins við Manufacturers Hanover Trust Company, svo og annarra skulda við sjóðinn allt að fjárhæð 13.5 milljónir bandaríkjadala.

Næstu ár á eftir rofaði nokkuð til í alþjóðaflugmálum og naut félagið þess um skeið.

Með bréfi dags. 22. ágúst 1978 ritaði samgönguráðuneytið Guðmundi G. Þórarinssyni bréf þar sem með tilvitnun í bréfið frá 20. júní 1975 segir, að þar sem greitt hefur verið af téðu láni eins og til var ætlast og að rekstrarlán það, sem rætt var um í upphafi að taka, var aldrei tekið, þá telji ráðuneytið ekki ástæðu til að halda þessu eftirlitsstarfi áfram og er Guðmundur því leystur frá starfinu.

#### Nýir erfiðleikar og upphaf viðræðna við stjórnvöld í Luxembourg.

Haustið 1978 varð ljóst að enn stefndi í erfiðleika og leituðu Flugleiðir hf. þá með bréfi, dags. 30. okt., til stjórnvalda í Luxembourg um niðurfellingu lendingargjalda fyrir árin 1978 og 1979. En harlend stjórnvöld höfðu veitt slíka aðstoð í erfiðleikum félagsins á árunum 1973/74.

Hinn 14. mars 1979 var haldinn í Luxembourg fundur embættismanna frá Luxembourg og Íslandi ásamt fulltrúum Luxair S.A. og Flugleiða hf., þar sem staða félagsins og erfiðleikar í flugi yfir Norður-Atlantshafið var rædd með tilliti til beiðni félagsins um niðurfellingu lendingargjalda.

Með bréfi dagsettu 8. maí 1979 fóru Flugleiðir hf. þess á leit við utanríkisráðuneytið, að heimiluð yrði tímabundin niðurfelling lendingargjalda á Keflavíkurflugvelli vegna Norður-Atlantshafsflugsins, og félagið þannig aðstoðað til þess að komast yfir þá erfiðleika, sem fram undan voru taldir vera á þessari flugleið. Málaleitun þessi fékk ekki afgreiðslu.

Þann 15. janúar s.l., kom samgönguráðherra Luxembourgar hingað til lands til viðræðna við samgönguráðherra Íslands og íslenska aðila um flugsamvinnu landanna. Þar var samkomulag um nokkur meginatriði. Staðfest fundargerð frá þeim fundi fylgir hér með sem fylgiskjal 1. Á þessum fundi var m. a. ákveðið að viðræður skyldu halda áfram milli landanna um samstarf á sviði flugmála. Leiddi það til funda 10. og 17. mars s.l. í Luxembourg, þar sem mættir voru embættismenn og fulltrúar flugfélaganna.

Á grundvelli þeirra upplýsinga og hugmynda sem fram komu á þessum fundi, var ákveðið að efna til fundar samgönguráðherra Íslands og Luxembourgar. Sá fundur var haldinn í Luxembourg dagana 24. og 25. mars s.l. Á þeim fundi urðu samgönguráðherrar landanna sammála um að leggja til við viðkomandi ríkisstjórnir að Flugleiðum hf. yrði veitt aðstoð til þess að halda fluginu áfram um sinn á meðan nýr grundvöllur Norður-Atlantshafsflugsins væri kannaður. Staðfest fundargerð frá þessum fundi fylgir hér með í fylgiskjali nr. 2.

Á ríkisstjórnarfundum 27. mars s.l. gerði samgönguráðherra grein fyrir viðræðum þessum og lagði fram þær tillögur sem fram koma í þinni staðfestu fundargerð. Lagði hann til, að á því stigi yrði aðstoðin fyrst og fremst bundin við ríkisábyrgð og niðurfellingu lendingargjalda þar til athugun sú hefði farið fram sem ráðherrarnir voru sammála um að ærð yrði á nýjum grundvelli fyrir Norður-Atlantshafsflugið. Ákveðið hafði verið að niðurstöður af þeirri athugun lægju fyrir, eigi síðar en 1. september 1980.

#### Ríkisábyrgð 1980.

Eftir viðræður við forsætis-, samgöngu- og fjármálaráðherra í febrúar 1980, rituðu Flugleiðir h/f fjármálaráðherra bréf dags. 28. febr. s.l., þar sem óskað var eftir því að félaginu yrði veitt ríkisábyrgð að upphæð 5 milljónir bandaríkjadala á grundvelli heimildar sem samþykkt var 1975 en ekki notuð. Í bréfi þessu segir m. a.:

„Á árinu 1975 var samþykkt með lögum (15. maí 1975 (Sic)) heimild til ríkis-

ábyrgðar á lánum til Flugleiða hf. allt að \$ 18.5 millj. Heimild þessi hefur ekki verið notuð til fulls. Í þessum lögum var gert ráð fyrir að \$ 13.5 millj. af ofangreindri ríkisábyrgð yrðu notaðar til kaups á flugvélum og var það gert á sínum tíma. Eftir stendur nú af því láni, upphaflega \$ 13.5 millj., um \$ 6.8 millj.

Aftur á móti voru \$ 5.0 millj. hugsaðar sem öryggisráðstöfun fyrir hönd Flugleiða hf. á sínum tíma og ætlast til þess að það yrði unnt að nota til að styrkja rekstrarfjárstöðu fyrirtækisins. Þessi heimild hefur ekki verið notuð af hálfu Flugleiða hf., en er nú farið fram á að þessi heimild verði gerð virk og til tryggingar þessu láni yrði veitt veð í fasteignum fyrirtækisins eftir nánara samkomulagi við hæstvirt ráðuneyti.

Til fróðleiks er rétt að geta þess, að í fjárlögum fyrir árið 1973, var veitt heimild fyrir ábyrgð á rekstrarláni til Loftleiða hf. að upphæð \$ 5.0 millj. og var það lán tekið á sínum tíma af hálfu Loftleiða hf. en er síðan að fullu greitt.

Heildarskuldir Flugleiða hf. með ríkisábyrgðum nema því nú \$ 6 833 333, sem eru eftirstöðvar af \$ 13 450 þús. láni, sem fyrirtækið tók á árinu 1975 við kaup á tveimur DC-8 flugvélum".

Til þess að athuga þessa beiðni félagsins var mynduð nefnd þingmanna úr öllum flokkum (Ólafur Ragnar Grímsson, Guðmundur G. Þórarinnsson, Matthías Á. Mathiesen, Sighvatur Björgvinsson) Ríkisstjórnin fól jafnframt þremur ráðherrum (Ragnar Arnalds, Friðjón Þórðarson, Steingrímur Hermannsson) að vinna að málinu.

Við umfjöllun málsins ritaði félagið fjármálaráðherra þrjú bréf:

- a) Bréf, dags. 10. mars 1980. Með því bárust gögn um eiginfjárstöðu Flugleiða hf. 31. des. 1979.
- b) Bréf, dags. 14. mars 1980 þar sem félagið segir að gefnu tilefni, að því nægi ekki afgreiðsla á hluta ríkisábyrgðarinnar.
- c) Bréf, dags. 14. mars 1980, en með því bárust eftirtalin gögn:
  1. Skeyti, sem sýndi að UTA í Frakklandi myndi ekki taka við DC-8 flugvél til skoðunar fyrr en að tryggingar fengjust fyrir greiðslu skoðunarinnar.
  2. Leigusamningur við Air Florida.
  3. Fréttir af fjárhagsstöðu Flugleiða hf. á erlendum vettvangi.
  4. Viðhaldssamningur Flugleiða hf. við Seaboard World Airlines, Inc. varðandi viðhald DC-8 flugvéla til 31. des. 1983.
  5. Beint flug á Atlantshafi eða viðkomu í Keflavík (útreikningar á fjárhagslegri afkomu).

Nefndirnar tvær (ráðherrar og þingmenn) héldu allmarga fundi, flesta sam-eiginlega, og sátu embættismenn þá alla, og forráðamenn Flugleiða hf. framan af.

Fljótlega var fallist á nauðsyn ríkisábyrgðarinnar, en almennt talið að setja þyrfti henni skilyrði. Samgönguráðherra átti ýmsa fundi með forráðamönnum Flugleiða hf., og varð loks samkomulag um þetta atriði. Ritaði félagið ráðherra bréf, dags. 21. apríl 1980 sem hafði að geyma þrjár skuldbindingar af þess hálfu vegna ríkisábyrgðarinnar (fjárhagslegir eftirlitsmenn, viðhald innanlands, störf hjá International Air Bahamas Ltd.). Fylgir bréf þetta hér með sem fylgiskjal 3.

Hinn 7. maí 1980 ritaði samgönguráðuneytið síðan fjármálaráðuneytinu bréf þar sem segir m. a.: „Á fundi sérstakrar ráðherranefndar í gær með áminnstum fulltrúum þingflokka var fallist á veitingu ríkisábyrgðarinnar, enda lá þá fyrir bréf félagsins frá 21. f. m., sem sendist fjármálaráðuneytinu hér með í myndriti. Hjálaga fylgir einnig ljósrit af bréfi ráðuneytisins til flugmálastjórnar, dags. 3. apríl s. l., er tengist 3ja tölulið í bréfi Flugleiða hf.”

Með bréfi, dags. 9. maí fól fjármálaráðuneytið Ríkisábyrgðasjóði að ganga frá ofangreindri ríkisábyrgð gegn nauðsynlegum tryggingum.

Þess skal getið að í fyrrnefndu bréfi samgönguráðuneytisins frá 3. apríl til-

kynnti ráðuneytið flugmálastjórn að viðurkenning á skirteinum erlendra flugmanna til starfa í íslenskum loftförum væri óheimil nema gengið væri úr skugga um að íslenskir flugmenn hefðu atvinnu.

Í framhaldi af þessu skipaði samgönguráðherra Birgi Guðjónsson til að gegna af sinni hálfu starfi eftirlitsmanns með fjárhagslegum ákvörðunum Flugleiða hf., en fjármálaráðherra skipaði Baldur Óskarsson í júlímánuði.

Nefnd sú sem um getur í 2. tölulið í bréfi Flugleiða hf. frá 21. apríl s. l. til athugunar á mögulegri aukningu íslensks viðhalds á flugflota félagsins, hefur ekki enn verið skipuð enda hefur framtíð flugs á Norður-Atlantshafinu verið mjög óljós í sumar og haust. Gert er ráð fyrir því að sú nefnd verði skipuð strax og framhald Norður-Atlantshafsflugsins verður ákveðið.

#### Athugun á stofnun sameiginlegs flugfélags.

Athugun sú, sem ákveðin var á fundi samgönguráðherra Íslands og Luxembourgar 25. mars s. l., að fram skyldi fara á framtíð Norður-Atlantshafsflugsins, hófst þegar síðastliðið vor. Áttu fulltrúar Flugleiða hf. mættu fundi í júní, júlí og ágúst með Luxair S.A. og fulltrúum stjórnvalda í Luxembourg þar sem þeir lögðu fram og kynntu hugmyndir sínar um áframhald Atlantshafsflugsins.

Í tillögum þessum var lagt til að stofnað yrði nýtt flugfélag, sem væri að hálfu í eigu Flugleiða hf. en að hálfu í eigu flugfélaga og annarra aðila í Luxembourg. Gert var ráð fyrir því að heimilisfang hins nýja flugfélags yrði í Luxembourg. Rekstraráætlun fylgdi til 1 árs. Þar er gert ráð fyrir því að nota áfram DC-8 vélar Flugleiða hf., sem yrðu seldar hinu nýja flugfélagi. Þetta félag átti jafnframt að taka við flugi Flugleiða hf. á milli Bahama-eyja og Luxembourgar. Jafnframt var ráðgert að síðar yrðu teknar upp nýjar flugleiðir til Austurlanda og víðar. Samkvæmt rekstraráætlun var talið að taprekstur yrði 1. árið u. þ. b. 2.5 milljónir bandaríkjadala.

Óskað var eftir áætlun til lengri tíma og var slík áætlun gerð til 5 ára. Þar er gert ráð fyrir því að DC-10 vél verði tekin í notkun vorið 1982, og sameining fragt- og farþegaflugs hefjist með Boeing 747 vél vorið 1985. Samkvæmt rekstraráætlun er gert ráð fyrir því að hagnaður verði nokkur 2. rekstrarárið og tæpar 5 milljónir dollara 3. árið og um 10 milljónir bandaríkjadala 4. árið.

Ríkisstjórn Luxembourgar tók þeim hugmyndum sem fram komu í tillögum Flugleiða hf. vel, en taldi hins vegar að áætlanir um rekstur væru óraunhæfar. Einnig töldu aðilar í Luxembourg nauðsynlegt að hefja fyrr blandað fragt- og farþegaflug.

Ríkisstjórn Luxembourgar samþykkti jafnframt viðtæka aðstoð við stofnun nýs flugfélags. Kemur þetta fram í enskri þýðingu á bréfi þeirrar ríkisstjórnar 27. júní s. l., sem fylgir hér með sem fylgiskjal nr. 4. Eins og þar kemur fram leggur ríkisstjórn Luxembourgar mikla áherslu á að áfram megi halda Norður-Atlantshafsfluginu. Til þess að það flug falli ekki niður á meðan rekstrargrundvöllur til lengri tíma er kannaður, býðst ríkisstjórnin jafnframt til þess að greiða tap það að fullu sem Flugleiðir hf. áætluðu í þeim tillögum sem félagið hafði lagt fram, allt að Luxembourgar-franka 90 milljónir, sem eru u. þ. b. 1½ milljarður ísl. króna (\$ 3 000 000). Lögð er áhersla á að stofnað verði nýtt flugfélag. Býðst ríkisstjórn Luxembourgar til þess að veita í því skyni fjárfestingaraðstoð, sem nemur nálægt 3 milljörðum ísl. króna. Það er háð því að flugfélagið verði skrásett í Luxembourg.

Þótt því fylgi að sjálfsögðu ýmsir annmarkaðar að stofna nýtt flugfélag og skrásetja það erlendis, taldi ríkisstjórn Íslands ekki rétt að setja fótinn fyrir þá hugmynd, ef slíkt gæti orðið til þess að tryggja framtíð Norður-Atlantshafsflugsins með mikilvægri þátttöku Flugleiða hf. og íslensks starfsliðs.

Ríkisstjórn Luxembourgar lagði á það ríka áherslu að flugfélag þess lands, Luxair S.A., yrði þátttakandi í hinu nýja flugfélagi. Var gengið eftir svari frá flugfélaginu en því miður dróst það vikum saman, að svar kæmi. Það var ekki fyrr en í ágúst að Luxair S.A. hafnaði þátttöku í slíku flugfélagi. Fulltrúar Flugleiða hf. til-

kynntu samgönguráðherra þegar þessa ákvörðun. Á stjórnarfundum félagsins skömmu síðar var jafnframt ákveðið að leggja niður flug á milli Luxembourgar og New York og var öllu starfsliði sagt upp störfum.

#### Framhald Norður-Atlantshafsflugsins.

Samgönguráðherra greindi ríkisstjórninni þegar frá því alvarlega ástandi, sem skapast hafði. Eftir ítarlegar umræður komst ríkisstjórnin að þeirri niðurstöðu að kanna bæri allar leiðir til þess að halda mætti áfram flugi yfir Norður-Atlantshafið, a. m. k. á meðan að framtíð þess væri skoðuð nánar. Norður-Atlantshafsflugið er á þeim 25 árum, sem það hefur verið rekið, orðinn ríkur þáttur í íslenskum þjóðarþúskaði. Á því byggja fjölmargir Íslendingar afkomu sína og það hefur fært mikinn auð í íslenskt þjóðarþúskaði. Ríkisstjórninni er ljóst að vonlaust kann að vera að halda því flugi áfram til frambúðar við núverandi aðstæður, en með tilvísun til þeirra staðreynda sem að ofan eru raktar, var ríkisstjórnin sammála um það að tilraun bæri að gera til þess aðhalda Norður-Atlantshafsfluginu áfram fyrst um sinn. Í því skyni var meðal annars ákveðið að fara fram á annan fund með samgönguráðherrum Íslands og Luxembourgar.

Til undirbúnings þeim fundi, lagði samgönguráðherra fram í ríkisstjórninni, hinn 9. september, tillögur um aðstoð við félagið til áframhaldandi starfsemi á Norður-Atlantshafinu. Tillögur þessar voru ræddar á fundum ríkisstjórnarinnar þann 11., 15. og 16. september s. l. Var ráðherranefnd falið að fjalla um málið. Þar varð samkomulag um tillögur, sem samþykktar voru 16. september. Fylgja þær hér með, sem fylgiskjal nr. 5.

Eins og þar kemur fram, taldi ríkisstjórnin æskilegt að miðað yrði við 3ja ára reynslutíma. Í því skyni bauð ríkisstjórnin félaginu að ríkissjóður greiddi rekstrarþap allt að 3 milljónum bandaríkjadala á ári, frá 1. október 1980 til 30. september 1983. Upphæð þessi var ákveðin m. a. með hliðsjón af því, að fyrirtækið hafði endurskoðað rekstraráætlun fyrir næsta ár og taldi nú að halli á Norður-Atlantshafsfluginu gæti orðið nálægt 6—7 milljónir dollara fram til október 1981. Einnig var höfð hliðsjón af þeim tekjum, sem ríkissjóður hefur haft af umræddu flugi undanfarin ár og áætlaðar eru hér að framan fyrir árið 1979. Með tilliti til samþykktar ríkisstjórnar Luxembourgar frá 27. júní s. l., var þess jafnframt vænst að svipuð aðstoð væri fánæg þáðan og þessi sameiginlega aðstoð, ásamt niðurfellingu lendingargjalda í Luxembourg og kaupum íslenska ríkisins á auknu hlutafé, myndi nægja til þess að greiða hallann.

Í umræddri samþykkt leggur ríkisstjórnin jafnframt áherslu á nokkur atriði:

Í fyrsta lagi, að Norður-Atlantshafsflugið sé eins og unnt er, aðgreint fjárhagslega frá öðrum rekstri félagsins. Taprekstur á þeirri flugleið undanfarin ár, hefur haft gifurleg áhrif á fjárhagsstöðu fyrirtækisins almennt, og því á annað nauðsynlegt flug á þess vegum. Þetta ber að forðast. Jafnframt er lögð áhersla á að sérstök nefnd verði sett á fót til þess að fylgjast með þróun mála í Norður-Atlantshafsfluginu, þar sem í eigi sæti fulltrúar stjórnar félagsins, samgönguráðuneytisins og starfsliðs.

Í öðru lagi, að reynt verði að bæta starfsanda innan félagsins milli stjórnar og starfsliðs. Í því skyni er talið rétt að orðið verði við þeim óskum starfsliðs að það fái að eignast aukinn hlut í félaginu.

Fundur samgönguráðherranna var haldinn í Luxembourg, 17. og 18. september. Komust ráðherrarnir að þeirri niðurstöðu að Atlantshafsflugið væri báðum löndum svo mikilvægt, að nokkru væri til þess fórnandi, að það félli ekki niður.

Báðir aðilar gera sér grein fyrir því að þessi rekstur geti ekki haldið áfram í óbreyttu formi en voru sammála um, að leggja til að það yrði styrkt, a. m. k. um eins árs skeið, enda yrði sá tími notaður til athugunar á framhaldi flugsins. Staðfest fundargerð frá fundi þessum fylgir hér með sem fylgiskjal nr. 6.



Eins og þar kemur fram samþykkti samgönguráðherra Luxembourgar að leggja til að lendingargjöld yrðu felld niður og félaginu auk þess veitt aðstoð, sem næmi 3 milljónum bandaríkjadala, til þess að greiða taprekstur fram til 1. október 1981. Þetta er svipað og samþykkt hafði verið 27. júní s.l., en ekki lengur bundið skilyrðum um stofnun nýs flugfélags með aðsetur í Luxembourg.

Ríkisstjórn Luxembourgar samþykkti þessar aðgerðir þegar að loknum fundi samgönguráðherranna og jafnframt að greiða umrædda rekstraraðstoð í 6 hlutum frá október 1980 til mars 1981.

#### Fjárhagsstaða Flugleiða hf.

Eftirlitsmenn þeir sem samgönguráðherra og fiármálaráðherra höfðu skinað höfu störf sín í júlímánuði. Gerðu þeir ýmsar athuganir á fjárhagslegri stöðu fyrirtækisins sem leiddu í ljós sífellt hnignandi eiginfjárstöðu og mjög alvarlega lausafjárstöðu.

Eftir ákvörðun stjórnar Flugleiða hf. að leggja niður Norður-Atlantshafsflugið, óskaði samgönguráðherra eftir skýrslu um fjárhagsstöðu fyrirtækisins. Skýrsla þessi barst 8. september s.l.

Þann 15. september barst samgönguráðherra jafnframt bréf það, sem fylgir hér með, sem fylgiskjal nr. 7. þar sem farið er fram á ríkisábyrgð samtals að upphæð 12 milljónir dollara vegna mjög erfiðrar lausafjárstöðu fyrirtækisins.

Á grundvelli ofangreindrar skýrslu um fjárhagsstöðu fyrirtækisins og með tilvísun til fyrrnefndrar beiðni um ríkisábyrgð var reynt að meta hver væri fjárhagsstaða Flugleiða hf.

Eftirlitsmenn sendu frá sér þann 9. og 11. september s.l. frumathuganir sínar á ofangreindri skýrslu, auk þess sem þeir óskuðu eftir frekari upplýsingum og skýringum.

Bráðabirgðaskýrsla þeirra, dags. 17. október s.l., fylgir hér með sem fylgiskjal nr. 14.

Endanleg álitgerð er væntanleg þegar þeir hafa fengið í hendur lokasvör við fyrirspurnum sínum og athugasemdum.

#### Nánari útfærsla á opinberri aðstoð.

Með bréfi samgönguráðuneytisins, dags. 24. september (sjá fylgiskjal nr. 8) var félaginu formlega tilkynnt um niðurstöður viðræðna landanna um Atlantshafsflugið. Var jafnframt að því spurt, hvort félagið „muni endurskoða nýlegar ákvarðanir sínar og halda áfram flugi milli Luxembourgar og Bandaríkjanna, með hliðsjón af þeirri aðstoð, sem boðin er.”

Hinn 1. október, svarar félagið (sjá fylgiskjal nr. 9) og skýrir frá stjórnarsamþykkt frá 26. september, þar sem segir m.a.:

„Með hliðsjón af þeirri aðstoð sem boðin hefur verið af ríkisstjórnnum Íslands og Luxembourgar, mun stjórnin mæla með því við hluthafafund, sem haldinn verður í félaginu 8. október n.k. að áframhald verði á Norður-Atlantshafsflugi félagsins milli endastöðva í Luxembourg og Bandaríkjunum, enda liggja þá fyrir svör um þau fjárhagslegu atriði, sem til umræðu eru milli félagsins og íslensku ríkisstjórnarinnar.”

Eins og fyrr segir, ritaði félagið samgönguráðuneytinu bréf, 15. september s.l., þar sem það gerði grein fyrir ákaflega erfiðri rekstrarfjárstöðu fyrirtækisins. Þar er farið fram á ríkisábyrgð, samtals að upphæð 12 milljónir bandaríkjadala, annars vegar 6 milljón dalir vegna breytinga á skammtímaskuldum í lengra lán og hins vegar vegna 6 milljón dollara láns til þess að brúa rekstrarfjárerfiðleika fyrirtækisins nú í vetur. Þegar það bréf var skrifað, var jafnframt gert ráð fyrir því að unnt yrði að selja tvær Boeing 727-100 flugvélar félagsins. Þótt ljóst væri

að rekstrarfjárstaða Flugleiða hf. væri mjög erfið, má fullyrða að fáa hafi grunað að ástandið væri eins alvarlegt og það kemur fram. Rétt er að vekja athygli á því að þessi rekstrarfjárskortur er óháður því, hvort Norður-Atlantshafsflugið heldur áfram eða ekki. Að vísu má rekja hann til þess mikla taps, sem orðið hefur á því flugi upp á síðkastið, en það vandamál verður hins vegar að leysa óháð Norður-Atlantshafsfluginu. Eftir þessar upplýsingar var ljóst, að vandamál Flugleiða hf. eru stórum alvarlegri en áður var talið.

Þann 24. sept. s.l., svaraði samgönguráðuneytið umræddu bréfi Flugleiða hf. (sjá fylgiskjal nr. 10), þar sem með tilvísun til bréfs félagsins frá 15. s.m., er óskað upplýsinga um hugsanlega sölu eigna og hlutafjárukningu til þess að bæta fjárhagstöðu félagsins. Daginn eftir eða 25. september, var þess farið á leit við fjármálaráðuneytið, að það léti athuga veðhæfni eigna fyrirtækisins, eins og krafist er í lögum og reglugerðum þar að lútandi. áður en ríkisávgræð er veitt.

Svar félagsins við því bréfi ráðuneytisins barst einnig þann 1. október (sjá fylgiskjal nr. 11). Þar er gerð grein fyrir þeim eignum, sem til mála kemur að selja.

Samgönguráðherra taldi æskilegt að svör við bréfum félagsins frá 1. október lægju fyrir á hluthafafundi þeim, sem hafði verið boðaður 8. október. Á fundi ríkisstjórnarinnar 2. október, gerði samgönguráðherra því grein fyrir hugmyndum að svari til félagsins. Einnig var þar skýrt frá óskum, sem komið höfðu fram frá starfsmönnum Flugleiða um aukna aðild að félaginu með kaupum á því hlutafé, sem á höðstólum hafði verið um nokkurn tíma, að upphæð rúmlega 240 milli. króna. Samgönguráðherra skýrði frá því að forystumenn Flugleiða hf. hefðu tíað sér að þeir væru þess mjög fýsandi að starfslið gæti eignast hlutafé þetta. Á fundinum voru samþykkt tilmæli til Seðlabanka Íslands, þess efnis, að bankinn aðstoðaði starfslið við kaup á umræddu hlutafé í gegnum viðskiptabanka þess.

Málið var rætt á ný á ríkisstjórnarfundi 7. október, og þá vísað til 3ja ráðherra, samgönguráðherra, fjármálaráðherra og dómsmálaráðherra. Samkomulag varð um að fjármálaráðherra svaraði þeim þáttum málsins, sem að fjármálaráðuneytinu snúa, en samgönguráðherra öðrum. Í samræmi við það, ritaði samgönguráðherra félaginu þann 8. október bréf það, sem fylgir sem fylgiskjal nr. 12. Bréf fjármálaráðherra var ritað þann 10. október síð fylgiskjal 13. Sömu þremur ráðherrum var falið að ganga frá frumvarpi, þar sem leitað vörði heimilda Alþingis til þess að veita há aðstoð, sem ríkisstjórnin hefur heitið að heita sér fyrir. Það frumvarp var samþykkt á ríkisstjórnarfundi 16. þ. m.

#### Lokaorð.

Við alla meðferð þessa máls, hafa verið haldnir tíðir fundir með forystumönnum Flugleiða hf. Sömu leiðis hafa fulltrúar hinna ýmsu starfsmannafélaga sýnt málinu mikinn áhuga og mætt á fjölmörgum fundum hjá ráðherra. Rætt hefur verið við viðskiptabanka fyrirtækisins og fleiri aðila mætti til telja.

Vafalaust er staða Flugleiða hf. ákaflega alvarleg. Við borð liggur að allt flug þess, ekki aðeins Norður-Atlantshafsflugið, stöðvist. Það á að sjálfstöðugur rætur sínar að rekja til gífurlegs tanreksturs á Norður-Atlantshafsleiðinni. Eflaust má að verulegu leyti um kenna erfiðri samkeppnisaðstöðu á þeirri flugleið. Jafnframt hefur félagið hó orðið fyrir sérstökum óhöppum, t. d. í sambandi við kaupin á DC-10 flugvélinni. Ekki verður því heldur neitað, að stjórnunarmistök kunna að hafa átt sér stað, og sömu leiðis er ljóst að stöðugar erjur og ósamkomulag við starfslið hefur haft miðg mikil áhrif á rekstur félagsins.

Það er von ríkisstjórnarinnar að takast megi að lyfta Flugleiðum hf. úr þeirri lægð, sem félagið er nú í, endurreisa Norður-Atlantshafsflugið og koma traustum grundvelli undir flug félagsins allt. Það er þjóðarnauðsyn. Þetta mun þó varla takast nema bót sé gerð á því, sem aflaga hefur farið. Bættur starfsandi og náð samstarf starfsliðs og forystu er ekki síst nauðsynleg forsenda góðs gengis.

#### Fylgiskjöl.

1. Staðfest fundargerð frá fundi samgönguráðherra Íslands og Luxembourgar í Reykjavík, 15. janúar 1980.
2. Staðfest fundargerð frá fundi samgönguráðherra Íslands og Luxembourgar í Luxembourg, 25. mars 1980.
3. Bréf Flugleiða hf. til samgönguráðuneytisins, dags. 21. apríl 1980.
4. Bréf ríkisstjórnar Luxembourgar til Flugleiða hf., dags. 27. júní 1980.
5. Samþykkt ríkisstjórnarinnar frá 16. september 1980.
6. Staðfest fundargerð frá fundi samgönguráðherra Íslands og Luxembourgar í Luxembourg, 18. september 1980.
7. Bréf Flugleiða hf. til samgönguráðuneytisins, dags. 15. september 1980.
8. Bréf samgönguráðuneytisins til Flugleiða hf., dags. 24. september 1980, vegna N.-Atlantshafsflugs.
9. Bréf Flugleiða hf. til samgönguráðuneytisins, dags. 1. október 1980, um sama efni.
10. Bréf samgönguráðuneytisins til Flugleiða hf., dags. 24. september 1980, vegna framkominnar beiðni um ríkisábyrgð.
11. Bréf Flugleiða hf., dags. 1. október 1980, um sama efni.
12. Bréf samgönguráðuneytisins til Flugleiða hf., dags. 8. október 1980, vegna aðstoðar ríkisins.
13. Bréf fjármálaráðherra til Flugleiða hf., dags. 10. október 1980, vegna aðstoðar ríkisins.
14. Bráðabirgðaskýrsla eftirlitsmanna, dags. 17. október 1980.

#### Fylgiskjal I.

#### Agreed Minutes

An official delegation from Luxembourg, led by the Minister of Transport, Mr. Josy Barthel and the Secretary of State for Foreign Affairs and National Economy, Mr. Paul Helminger, met in Reykjavík on January 15, 1980 with an official delegation from Iceland led by Mr. Hörður Helgason, Permanent Under-Secretary, Ministry for Foreign Affairs. Representatives of the Ministries for Foreign Affairs, the Ministries of Transport and Communications, the Civil Aviation Authorities and of the national carriers of both countries participated in the discussions which involved problems of common concern in the field of civil aviation.

The two delegations agreed on the importance of maintaining close cooperation between authorities and airlines of both countries in the face of stiff international competition, particularly in the passenger traffic on the North Atlantic. They expressed their intent to continue to study ways and means of assisting Icelandair to overcome their present difficulties and their desire to see transatlantic services between Luxembourg, Iceland and the United States continued at an appropriate level of frequencies.

They have, together with the airline representatives, agreed on the following guidelines and objectives for their future air transport policies:

1. The Luxembourg Government will continue to grant Icelandair exclusive passenger traffic rights between Luxembourg, Iceland and the United States as long as they are able to provide such services at an appropriate level of frequencies and destinations.
2. Icelandair will endeavour to provide governments by the end of February 1980

with a detailed plan concerning its future development on routes, frequencies, equipment, financial forecasts etc.

Icelandair will thereafter provide governments on a regular basis information on its financial situation and on its operations.

3. Luxair will cooperate with its partners in Cargolux with a view to define the possibilities of new passenger services from Luxembourg and, to that effect, incorporate a new joint company in which Luxair will be the majority shareholder.
4. The Luxembourg Government declares that it expects Icelandair to continue to play its full role in the future development of Cargolux. It also expects all the partners in Cargolux to be prepared to take the necessary steps by common agreement, and with full respect for their present rights, to ensure the status of Cargolux as the national freight carrier, if such steps become necessary for the proper implementation of air services agreements entered into by Luxembourg and which designate Cargolux as the flag carrier.

The Icelandic Delegation takes note of this declaration by the Luxembourg Government.

5. A committee will be set up with representatives of both governments, aviation authorities and airlines to review the situation periodically and monitor implementation of the guidelines referred to under points 1 to 3. The first meeting of this committee will be held in the week beginning on the 3rd of March 1980.

Reykjavík, 15 January 1980

Magnús H. Magnússon  
Minister of Communications  
Hörður Helgason

Josy Barthel  
Minister of Transport  
P. Helminger

## Fylgiskjal II.

### AGREED MINUTES

An official delegation from Iceland, led by the Minister of Transport and Communications, Mr. Steingrímur Hermannsson, met in Luxembourg on March 24, 1980, with an official delegation from Luxembourg led by the Minister of Transport Mr. Josy Barthel and the Secretary of State for Foreign Affairs and Economy, Mr. Paul Helminger. Representatives of the Ministries for Foreign Affairs, Transport, Economy and Finance, the Civil Aviation Authorities and the Airlines of both countries participate in the discussions, which were held in continuation of previous meetings on problems of common concern in the field of Civil Aviation.

The two delegations reviewed the situation and went over the figures, covering operations for 1980 and 1981, submitted by Icelandair in accordance with point 2 of the Agreed Minutes signed in Reykjavik on January 15, 1980.

The two delegations agreed on the common interest in and the necessity of evaluating possible ways and means including new concepts to ensure continued viable operation particularly on the North-Atlantic. It was accepted that airlines of both nations, together with appropriate officials as required, should meet in order to conduct such an evaluation and submit relevant proposals before September 1, 1980.

In view of facilitating implementation of what both delegations see as a long term perspective of cooperation between their Governments and their national airlines, they will propose to their respective Governments the following measures.

The Icelandic Government will:

- a) suspend the landing fees at Keflavik Airport for the years 1979, 1980 and 1981;
- b) grant Icelandair a State Guarantee amounting to 5 — five millions US dollars. A guarantee for a further amount to be defined will be favourably considered;
- c) approach the Government of the United States with a request for granting Icelandair an increased share of the transport of personnel and cargo connected with the U.S. Naval Station at Keflavik;
- d) take measures to reduce the expenses presently borne by Icelandair for the use of the Airport facilities at Keflavik Airport;
- e) study other measures which may assist Icelandair in its present situation.

The Government of Luxembourg will:

- a) suspend landing fees and passenger taxes for 1979, 1980 and 1981;
- b) grant, within the Luxembourg Laws and regulations, the assistance provided for by the National Unemployment Fund;
- c) grant further abatements of landing fees and passenger taxes beyond 1981, if necessary;
- d) grant subsidized loans as foreseen under the mechanisms of the Société Nationale de Crédit et d'Investissement;
- e) grant various incentives as provided for in the frame law for economic expansion with regard to restructuring operations.

The group referred to in paragraph 3 of the present minutes will meet as soon as possible after the general assembly of the shareholders of Icelandair.

Government representatives on an appropriate level will meet as soon as required.

Luxembourg, March 25, 1980

S. Hermannsson  
Minister of Transport  
and Communications

Josy Barthel  
Minister of Transports

### Fylgiskjal III.

Reykjavík, 21. apríl 1980.

Hr. samgönguráðherra  
Steingrímur Hermannsson  
Samgönguráðuneytið,  
Arnarhvoli,  
101 REYKJAVÍK

Með hliðsjón af bréfi félagsins til fjármálaráðherra, dags. 28. feb. varðandi veitingu ríkisábyrgðar vegna lántöku að fjárhæð 5 millj. dollara með heimild í lögum nr. 16, maí 1975, og með vísun til funda og viðræðna við yður, hr. samgönguráðherra, og fleiri sem um málaleitan þessa hafa fjallað, skal eftirfarandi tekið fram:

Við afgreiðslu beiðni þeirrar um ríkisábyrgð, er leiddi til tilvitnaðrar lagasetningar frá 1975, gaf félagið, hinn 23. apríl 1975 yfirlýsingu í 10 töluliðum, sem flestir voru teknir upp í álit meiri hluta viðskipta- og fjárhagsnefndar Alþingis, sem mælti með samþykkt frumvarpsins.

Við athugun á beiðni félagsins frá 28. feb. hafa þau sjónarmið komið fram, að binda þurfi jákvæða afgreiðslu hennar skilyrðum er tengjast opinberu eftirliti, með fjárhagslegum ákvörðunum, viðhaldi flugvélakosts félagsins, svo og starfsöryggi flugmanna.

Drátt fyrir það, að félagið telji að meginhluti slíkra skilyrða hafi þegar verið afgreiddur á sínum tíma, og frekari yfirlýsingar af hálfu félagsins vegna ríkis-ábyrgðar nú því óþarfar, skal eftirfarandi staðfest af hálfu félagsins:

1. Samgönguráðuneytið og Fjármálaráðuneytið tilnefni tvo fulltrúa til að fylgjast með fjárhagslegum ákvörðunum félagsins. Meðan ábyrgð stendur heitir félagið því að veita þeim þær upplýsingar um rekstur fyrirtækisins, sem óskað er eftir og unnt er að veita á hverjum tíma, þar með að leggja fyrir þá fjárhagsáætlun, skýrslur um fjármál og rekstur og fyrirætlanir um meiri háttar fjárhagsskuldbindingar. Skal þessum trúnaðarmönnum gert kleift að sitja fundi með framkvæmdastjórn Flugleiða hf. er þeir óska.
2. Flugleiðir hf. munu, í samráði við Flugvirkjafélag Íslands og ríkisstjórnina, vinna markvisst að því að færa allt viðhald á flugflota félagsins til Íslands, enda verði aðstaða fyrir hendi innanlands, og kostnaður sambærilegur við það sem annars staðar er. Skipuð verði nefnd með fulltrúum Flugleiða hf., Flugvirkjafélags Íslands og ríkisstjórnarinnar, sem kanna skal hvað gera þurfi til þess að þetta verði mögulegt. Nefndin skal skila álitum svo fljótt sem verða má. Niðurstöður nefndarinnar verða lagðar til grundvallar útfærslu þeirrar meginstefnu að allt viðhald á flugflota landsmanna skuli framkvæmt innanlands.
3. Yfirlýsing félagsins, dags. 19. júní 1978, varðandi störf íslenskra flugmanna hjá International Air Bahama, að tilteknum skilyrðum uppfylltum, er í fullu gildi.

Ég vona að ofangreindar yfirlýsingar séu fullnægjandi og í samræmi við niðurstöður þeirra umræðna, sem átt hafa sér stað að undanfögnu um þessi mál.

Virðingarfyllt  
Sigurður Helgason  
forstjóri.

#### Fylgiskjal IV.

#### TRANSLATION FROM THE FRENCH

Luxembourg, June 27 1980

To the Chairman of the Board  
ICELANDAIR  
Reykjavík  
Iceland

Mr. Chairman

I have the honor to inform you that today the Council of the Government has evaluated the problems connected with the maintaining of the transatlantic services from Luxembourg Airport, services which your company has carried out for the last 25 years.

The Council has concluded that these services must be maintained even if the prevailing conditions continue to be as difficult as at present, the reasons for which are known.

The Council, after having learned the results of the negotiations which have taken place with your company over the last few weeks, has established a guideline which is laid down in the attached declaration.

I believe that the frame-work of the principles established, responds largely to what has been clearly outlined by the experts and that the detailed implementation of the principles will lead to a viable solution which guarantees the maintenance of the services operated by your company, followed thereafter by a new concept of services in which Icelandair will be equitably associated.

This attitude taken by the Luxembourg Government, as you will see, involves new important, financial efforts, which add to the facilities granted to you previously.

I hope that the action so proposed will find the acceptance of your company, and that the negotiations regarding the starting-up of these initiatives, can be commenced without further delay.

Meanwhile, would you please confirm to me by return mail, the acceptance of your company, of the new guidelines laid down by the Luxembourg Government.

Please accept the assurances of my high consideration.

The Minister of Transport

Josy Barthel

#### TRANSLATION FROM THE FRENCH

The Luxembourg Government, assembled in Council on June 27, 1980 under the Presidency of Mr. Pierre Werner, Prime Minister.

After having heard the report of Mr. Josey Barthel, Minister of Transport, regarding negotiations that have taken place recently between the Icelandic and Luxembourg delegations in order to find a solution to the financial difficulties that affect the airline ICELANDAIR.

After having deliberated on this, declares:

1. In order that the mutual efforts in the past should succeed and in order to preserve the chances for an improvement of the situation, being aware that after a cessation of operations on the North Atlantic, these services could only be re-installed at the price of long and very expensive efforts, the Government attaches a particular importance that the transatlantic liaison will continue with regular services, without interruption.

2. The Government, after having verified the financial situation of ICELANAIR, agrees to assume the losses of the transatlantic services for the period October 01, 1980 to October 01, 1981 up to an amount of L.frs 90 million, which is the amount estimated by the Icelandic company, on condition that this traffic be maintained during this period.

3. The Government undertakes to activate the formation of a new concept for the transatlantic services and other long-haul destinations from Luxembourg which are viable under a medium and long term period. This new concept, to be started at the latest on October 01, 1981, and which will be carried out by the creation of a new airline, will be worked out in close cooperation with ICELANDAIR and LUXAIR, as well as with other airlines based in Luxembourg to a degree to which these are interested to participate.

4. On the basis of the frame-law of July 28, 1973 the Government is ready to provide this new company a cash grant of 15% on a first investment estimated at 500 million francs, and to bring the same financial aid of 15% for all new equipment when a second phase of investment takes place.

5. The Government envisages a sharing of capital in the new company between Icelandic and Luxembourg partners. In this context the Government will invite LUXAIR as well as other airlines based in Luxembourg to subscribe with the Government for the Luxembourg share of the capital.

It is understood that all the principles covered above in paragraphs 3 to 5 are conditioned on an agreement by October 01, 1980, by the assumed partners of the capital share to be taken by the Luxembourg side.

Luxembourg, June 27, 1980

#### Fylgiskjal V.

16. september 1980.

Til ríkisstjórnarinnar  
Tillaga frá samgönguráðherra

#### Málefni: Atlantshafsflugið

Ljóst er að sú ákvörðun Flugleiða hf., að draga mjög úr eða fella niður flugrekstur á Atlantshafsleiðinni á milli Luxembourgar og Bandaríkjanna mun hafa afar viðtæk áhrif í ýmsum þjónustugreinum og skapa óvissu um atvinnu fjölda manna, auk þess sem umtalsverðar tekjur ríkissjóðs af flugi þessu falla niður.

Að þessu athuguðu telur ríkisstjórnin rétt að stuðla að því, að umrætt flug megi halda áfram með svipuðum hætti og verið hefur enda verði það í höndum íslensks flugfélags. Í þessu skyni er ríkisstjórnin reiðubúin til þess að bjóða eftirgreinda aðstoð:

1. Ríkissjóður veiti í 3 ár bakábyrgð sem nemi u. þ. b. þeim tekjum sem ríkissjóður hefur haft af umræddu flugi (lendingargjöld, leigugjöld á Keflavíkurflugvelli, tekjur af friðhöfn, opinber gjöld o. fl.), allt að \$ 3 milljónir á ári til greiðslu á eða upp í rekstrarhalla sem kann að verða frá 1. okt. 1980 til 1. okt. 1983.
2. Á fundi samgönguráðherra Íslands og Luxembourgar verði leitað eftir sambærilegri aðstoð frá ríkisstjórn Luxembourgar.
3. Eignarhluti ríkissjóðs í Flugleiðum hf. verði aukinn í 20 af hundraði hlutfjárins.

Ríkisstjórnin leggur jafnframt áherslu á eftirgreind atriði:

1. Atlantshafsflugið verði eins og frekast er unnt aðskilið frá grundvallarfluginu (innanlandsflugi og nauðsynlegustu tengslum við nágrennalöndin) t.d. með aðskildum fjárhag eins og hagkvæmt er og e. t. v. sérstakri rekstrarstjórn þar sem í eigi sæti fulltrúi stjórnar félagsins, fulltrúi starfsliðs og fulltrúi samgönguráðuneytis.
2. Samstarf og samstaða stjórnar og starfsliðs Flugleiða verði stórbætt. Stuðlað verði að því að koma á sem bestum starfsfriði umrædd 3 ár, m. a. með sameiningu flugmanna í eitt félag. Starfsliði verði gefinn kostur á auknum hlut í félaginu og aðstöðu til að fylgjast með ákvarðanatöku. Teknar verði upp formlegar viðræður við starfslið um framkvæmd ofangreindra atriða.



Fylgiskjal VI.

AGREED MINUTES

An official delegation from Iceland, led by the Minister of Transport and Communications, Mr. Steingrímur Hermannsson, met in Luxembourg on Sept. 17.—18, 1980 with an official delegation of Luxembourg led by the Minister of Transport Mr. Josey Barthel. Representatives of the Ministries of Transport and Foreign Affairs participated in the discussions which were held in continuation of previous meetings on problems of common concern in the field of Civil Aviation.

The Luxembourg delegation, referring to the Agreed Minutes of a meeting held in Luxembourg on March 25, 1980 informed the Icelandic delegation of the decisions of the Luxembourg Government, taken on June 27, 1980 (Attachment A).

Minister Barthel confirmed the will of the Luxembourg Government to stand by its resolution of June 27, 1980. The Icelandic delegation submitted a resolution passed by the Icelandic Government on September 16, 1980 specifying the assistance for the continuation of Icelandair's North-Atlantic operations (Attachment B). The resolution was thoroughly explained by Minister Hermannsson, including the condition that the operations should be kept within the existing framework of Icelandair. He emphasized the need for at least a three years period of continued operations in order to facilitate a more permanent solution.

The Luxembourg delegation took note of the Icelandic proposals but pointed out that the Luxembourg Government is not at present in a position to grant direct subsidies for more than one year to a pure Icelandic company. The only financial support the Luxembourg Government could eventually consider after October 1, 1981 would be the further exemption of landing and passenger fees. The Icelandic delegation took note of Minister Barthel's declaration that the Luxembourg Government is not able to extend their direct financial aids beyond October 1, 1981.

Aware of the differences in the two positions, but bearing in mind the express need for a temporary solution without any further delay, both delegations expressed their will to study with an open mind all possibilities to facilitate the continuation of the North-Atlantic operations based on cooperation between the two countries.

The delegations will report their conclusions to the respective Governments for consideration. Minister Hermannsson stated that those conclusions will be submitted to Icelandair for evaluation.

If it was decided by Icelandair to continue the North-Atlantic operation based on the assistance specified by the two Governments, the Ministers agreed that work on creating a long term basis for the North-Atlantic operation should continue without any delay.

Luxembourg, September 18, 1980

Steingrímur Hermannsson  
Minister of Transport and  
Communications  
of the Republic of Iceland

Josy Barthel  
Minister of Transport  
of the Grand Duchy of Luxembourg

Fylgiskjal VII.

15. september 1980.

Hr. samgönguráðherra Steingrímur Hermannsson.  
Samgönguráðuneytið Arnarhvoli  
101 Reykjavík.

Eins og um var talað á fundi með yður, forsætisráðherra og félagsmálaráðherra 10. september s.l., þá upplýsist eftirfarandi varðandi þá fjárhagsaðstoð, sem farið er fram á, að stjórnvöld veiti Flugleiðum hf.

Samkvæmt þeim áætlunum, sem gerðar hafa verið og sendar voru yður 8. september s.l., þá er rekstrarfjárbörf Flugleiða hf. samtals \$12 milljónir veturinn 1980/1981, sem skiptist þannig.

Annars vegar er um að ræða að fá aðstoð stjórnvalda um að breyta skammtaskuldum í föst lán og nemur sú upphæð \$ 6 milljónum.

Hins vegar er um að ræða aðstoð vegna árstíðabundinnar rekstrarfjárþarfar, og nemur sú upphæð \$ 6 milljónum og er tímasetningin þessi:

1. nóvember 1980 .....	\$ 2 milljónir
1. janúar 1981 .....	\$ 2 milljónir
1. mars 1981 .....	\$ 2 milljónir
Samtals	\$ 6 milljónir

Endurgreiðsla árstíðabundinnar rekstrarfjárþarfar er áætluð eftirfarandi:

1. júlí 1981 .....	\$ 2 milljónir
1. ágúst 1981 .....	\$ 2 milljónir
1. september 1981 .....	\$ 2 milljónir
Samtals	\$ 6 milljónir

Tekið skal fram að í áætlun þeirri, sem gerð hefur verið er reiknað með því að tvær Boeing 727-100 vélar félagsins verði seldar. Ef ekki verður af þeirri sölu breytist fjárþörfin.

Í áætluninni er ekki gert ráð fyrir sölu á neinum meiriháttar eignum og við sölu á slíkum eignum t.d. hlutabréfum í erlendum félögum, DC-8 flugvél, myndi fjárþörfin minnka í samræmi við slíkar sölur ef fram færu.

Til tryggingar á þessari aðstoð koma veðsetningar í eignum Flugleiða hf. eftir nánara samkomulagi við stjórnvöld.

Virðingarfyllst,  
Sigurður Helgason  
forstjóri

Afrit:  
Gunnar Thoroddsen, forsætisráðherra  
Svavar Gestsson, félagsmálaráðherra  
Ragnar Arnalds, fjármálaráðherra  
Ólafur Jóhannesson, utanríkisráðherra

Fylgiskjal VIII.

SAMGÖNGURÁÐUNEYTIÐ

24. september 1980.

Flugleiðir hf.,  
Reykjavíkflugvelli, 101 Reykjavík.  
B. t. hr. forstjóra Sigurðar Helgasonar.

Með vísun til fyrri funda forráðamanna félagsins um erfiðleika og breytt rekstrarviðhorf í Atlantshafsflugi þess, sendir ráðuneytið hér með myndrit af ályktun ríkisstjórnarinnar frá 16. þ. m., svo og staðfestri fundargerð frá viðræðum íslenskra og luxembourgískra stjórnvalda 17. og 18. þ. m.

Í skjölum þessum og bréfi samgönguráðuneytisins í Luxembourg, dags. 27. júní s.l., til stjórnar félagsins, kemur fram sú aðstoð sem stjórnvöld landanna telja sig geta boðið félaginu til stuðnings, komi til áframhald á flugi þess milli Luxembourgar, Íslands og Bandaríkjanna, svo nefnds Atlantshafsflugs.

Með hliðsjón af ofanrituðu er óskað svars frá félaginu við því, hvort félagið muni endurskoða nýlegar ákvarðanir sínar og halda áfram flugi á milli Luxembourgar og Bandaríkjanna, með hliðsjón af þeirri aðstoð sem boðin er.

Af þessu tilefni skal sérstök áhersla lögð á ályktun ríkisstjórnarinnar um hugsanlega hlutafjáraukningu ríkissjóðs í 20%, og jafnframt lýst áhuga á því að stjórn félagsins geri starfsmönnum þess kleyft að eignast hlut í félaginu á hagstæðan máta t. d. í sambandi við launagreiðslur. Óskað er eftir afstöðu félagsins til þessara atriða sérstaklega.

Steingrímur Hermannsson.

Birgir Guðjónsson.

Fylgiskjal IX.

FLUGLEIÐIR  
1. október 1980.

Hr. samgönguráðherra.  
Steingrímur Hermannsson.  
Samgönguráðuneytið  
Arnarhvoli  
101 Reykjavík.

Visað er til bréfs ráðuneytisins dagsett 24. september 1980. Varðandi áframhaldandi flug á Norður Atlantshafsleið félagsins var málið tekið til meðferðar á stjórnarfundi 26. september og samþykkti stjórnin eftirfarandi tillögu:

„Með hliðsjón af þeirri aðstoð, sem boðin hefur verið af ríkisstjórnnum Íslands og Luxembourgar, mun stjórnin mæla með því við hluthafafund, sem haldinn verður í félaginu 8. október n. k. að áframhald verði á Norður Atlantshafsflugi félagsins milli endastöðva í Luxembourg og Bandaríkjunum, enda liggi þá fyrir svör um þau fjárhagslegu atriði sem til umræðu er milli félagsins og íslensku ríkisstjórnarinnar“.

Varðandi þau fjárhagslegu atriði, sem vísað er til í tillögunni og sem til umræðu eru milli félagsins og íslensku ríkisstjórnarinnar væri mjög æskilegt fyrir stjórnendur félagsins að geta skýrt hluthöfum frá stöðu þeirra mála á téðum hluthafafundi.

Þau mál, sem um er að ræða eru eftirgreind:

Í fyrsta lagi sý aðstoð, sem beðið hefur verið um með tilliti til að bæta rekstrarfjárstöðu félagsins, annarvegjar lán að upphæð \$ 6 millj. til lengri tíma og hins vegar skammtíma lán að upphæð \$ 6 millj., eins og vísað er til í bréfi félagsins til ráðuneytisins dagsett 15. september 1980.

Þau önnur atriði sem þyrftu að vera ljós áður en til þessa fundar kemur er hvernig hagað verði greiðslu á þeim baktryggingum, sem íslensk yfirvöld hafa boðið. Það fyrirkomulag, sem lagt er til er á svipaðan hátt og yfirvöld í Luxembourg hafa gengist inn á, þ. e. a. s. að skipta upphæðinni í sex hluta sem komi til greiðslu 1/6 á hverjum mánuði, sá fyrsti í lok október 1980.

Loks er mál það er snertir lendingargjöld á Keflavíkurflugvelli fyrir árin 1979 og 1980. Af hálfu félagsins hefur verið reiknað með því að gjöld þessi yrðu felld niður algjörlega, sbr. hliðstæða niðurfellingu í Luxembourg. Mjög æskilegt væri að geta upplýst fundarmenn á hluthafafundi 8. október um þetta atriði.

Varðandi hugsanlega hlutafjáraukningu ríkissjóðs í félaginu, þá mun það mál verða tekið til meðferðar á hluthafafundinum. Einnig mun verða tekin til meðferðar tillaga um almenna aukningu hlutafjár, sem gæti þá leitt til þess að hlutabréf yrðu til sölu fyrir aðra hluthafa svo og starfsmenn.

Virðingarfyllst,

Sigurður Helgason  
forstjóri.

Fylgiskjal X.

SAMGÖNGURÁÐUNEYTIÐ

24. september 1980.

Flugleiðir hf.,  
Reykjavíkurflugvelli, 101 Reykjavík.  
B. t. hr. forstjóra Sigurðar Helgasonar.

Ráðuneytinu hefur borist bréf félagsins, dags. 15. þ. m., þar sem með vísun til fundar forráðamanna félagsins með ráðherrum samgöngu-, forsætis- og félagsmálaráðuneyta, er gerð grein fyrir þeirri fjárhagsaðstoð, sem farið er fram á, að stjórnvöld veiti Flugleiðum hf.

Erindi þetta hefur verið til athugunar hér í ráðuneytinu undanfarna daga, og m. a. lagt fyrir ríkisstjórnarfund. Hefur einkum í téðri umfjöllun verið staðnæmst við það atriði tilvitnaðs bréfs, að í áætluninni er ekki gert ráð fyrir sölu á neinum meiri háttar eignum utan tveggja Boeing 727-100 véla, sem þó virðist óvissu háð.

Ráðuneytinu virðist nauðsynlegt að athuga hvort ekki megi mæta umræddum greiðslufjárvanda að einhverju leyti með frekari sölu eigna og aukningu hlutafjár. Er lögð áhersla á að slíkt verði kannað áður en ríkisstjórnin getur tekið endanlega afstöðu til erindisins.

Af þessum sökum óskast upplýst hvort ekki liggi fyrir athuganir og/eða áætlanir um bættu greiðslufjárstöðu í kjölfar sölu fasteigna, hlutabréfa í öðrum félögum og e. t. v. flugvéla.

Nákvæmar upplýsingar óskast um þetta atriði svo og áhrif hugsanlegrar hlutafjárukningar ríkissjóðs og annarra á umfang þeirrar aðstoðar stjórnvalda sem til greina gæti komið.

Steingrímur Hermannsson.

Birgir Guðjónsson.

## Fylgiskjal XI.

### FLUGLEIÐIR

1. október 1980.

Hr. Steingrímur Hermannsson, samgönguráðherra  
Samgönguráðuneytinu Arnarhvoli  
101 Reykjavík

Að ósk ráðuneytisins fylgja hér með upplýsingar um athuganir á sölu fasteigna, hlutabréfa í öðrum félögum og hugsanlega flugvéla til þess að bættu greiðslufjárstöðu fyrirtækisins. Jafnframt hefur ráðuneytið óskað upplýsinga um áhrif hugsanlegrar hlutafjárukningar ríkissjóðs og annarra.

Reynt verður að gera grein fyrir því hvert gæti verið hugsanlegt söluandvirði þeirra eigna félagsins sem til umræðu hafa komið varðandi sölu. Jafnframt verður reynt að gera grein fyrir því hverjar eru áhvilandi skuldir vegna þessara eigna svo og hverjar eru veðsetningar.

#### 1. Sala eigna.

Rakið verður hvaða eignir er hugsanlegt að selja eða hafa komið inn í umræðu um hugsanlega sölu og sjónarmið fyrirtækisins varðandi hagkvæmstu kosti:

##### 1.1. B-727 (100).

Félagið hafði lengi haft eina vél til sölu en ekki hefur enn tekist með sölu. Aðilar frá Júgóslavíu höfðu áhuga á kaupum, en þeim hefur ekki tekist að afla fjármögnunar til kaupanna. Við gerum því ekki ráð fyrir að af þeirri sölu verði. Þar sem mjög erfitt er um sölu flugvéla um þessar mundir er óvarlegt að gera ráð fyrir því að af sölu annarra eða beggja þessara flugvéla geti orðið.

##### 1.2. DC-8 flugvélar.

Félagið hefur lengi haft á sölulista eina DC-8 flugvél og hefur ekki tekist að selja hana. Mjög lítil markaður er í flugvélasölu nú um þessar mundir og hefur verið svo undanfarið eitt ár. Það er því varfærnislegra að reikna með að ekki geti orðið af sölu þessarar vélar.

##### 1.3. Bílaleiga Loftleiða.

Fyrirtækið hefur s.l. áratug rekið Bílaleigu og nú eru í þeim rekstri um 130 bifreiðar. Bílaleigan á fyrir utan bíla sáralitlar eignir, það er þá helst í varahlutum og húsnæði og innréttingum. Verðmæti þeirra eigna sem bundin eru í Bílaleigunni má áætla að séu nálægt 600 milljónum kr. Engin lán eru áhvilandi

á þeim eignum, sem eru tengd Bilaleigu. Eignir Bilaleigunnar eru ekki veðsettar. Heildarverðmæti eru því um kr. 600 milljónir á markaðsvirði, eða um \$ 1 150 000.

**1.4. Arnarflug.**

Félagið keypti á árinu 1978 57% hlut í Arnarflugi h. f. Hlutfé þess fyrirtækis er kr. 120 milljónir. Ekki liggur fyrir matsverð á hlutabréfum í Arnarflugi.

**1.5. Aerogolf.**

Félagið á 24% hlutabréf í eignafélagi um hótél sem rekið er í Luxembourg. Verðmæti þessara bréfa hefur verið áætlað í eignamati US \$ 1 050 000. Engar skuldir hvíla á þessum hlutabréfum, né heldur eru þau veðsett.

**1.6. Cargolux.**

Félagið á hlutabréf í Cargolux að einum þriðja hluta, og er nú talið að þau bréf séu á milli 4—5 föld að verðmæti. Í eignamati var gert ráð fyrir og reiknað með 4 földu verðmæti og var niðurstaða sú að heildarverðmæti bréfa Flugleiða (með 20% frádragi) væru \$ 7 860 000. Skuldir félagsins vegna þessara bréfa nema US \$ 3 302 732, og eru hlutabréfin að handveði þeirrar fjárhæðar. Nú er álit þeirra manna sem að Cargolux standa, að bréfin séu fimmföld að verðmæti og var það niðurstaða á stjórnarfundi í Cargolux, sem haldinn var nú 29. september s. l.

**1.7. Hótél Esja.**

Í eignamati er verðmæti Hótel Esju talin vera US \$ 5 778 937, og er þá miðað við fasteignamat. Áhvílandi skuldir vegna þessara eigna eru US \$ 1 132 381.

**1.8. Skrifstofubygging.**

Skrifstofubygging félagsins á Reykjavíkflugvelli er að fasteignamati US \$ 3 113 491. Áhvílandi lán á þessari byggingu eru mjög lítil eða US \$ 116 852 og er það að einhverju leyti sameiginlegt með Hótel Loftleiðum. Veðsetning á skrifstofuhúsnæði með Hótel Loftleiðum nemur US \$ 7 519 807 og er um að ræða allsherjarveð.

**1.9. Hótél Loftleiðir.**

Verðmæti Hótel Loftleiða er að fasteignamati US \$ 8 665 983. Engin önnur lán eru áhvílandi á Hótel Loftleiðum umfram þau sem sameiginlega eru með skrifstofubyggingu US \$ 116 852. Jafnframt er hótelið veðsett allsherjarveði ásamt með skrifstofubyggingu eins og áður kom fram að US \$ 7 519 807.

Flugleiðir telur æskilegt að ef um sölu eigna yrði að ræða væri hagkvæmast að selja eftirfarandi eignir. Er þá gert ráð fyrir að ekki tækist sala á flugvélum vegna erfiðs markaðar.

**1. Cargolux.**

Fyrirtækið telur að með því að selja hlutabréf í Cargolux myndi skapast að lágmarki fjórfalt verðmæti. Bætt greiðslufjárstaða að upphæð US \$ 6.5 milljónir.

**2. Sala skrifstofubyggingar.**

Félagið hefur haft sinn rekstur í skrifstofubyggingu félagsins á Reykjavíkflugvelli. Þetta húsnæði er nú of stórt. Með því að selja þessa byggingu myndi skapast miðað við fasteignamat bætt greiðslufjárstaða að upphæð US \$ 3 milljónir. Yrði þá að flytja allsherjarveð sem samtengist hóteli annaðhvort á hótél og þá ef til vill aðrar eignir.

Sameiginlega vegna sölu á þessum tveimur eignum myndi fyrirtækið skapa sér bætta greiðslufjárstöðu um US \$ 7.5 milljónir. Fyrirtækið telur rétt að ekki verði um frekari sölu eigna að ræða, en sala þessara eigna verði athuguð sérstaklega.

Varðandi sölu á skrifstofuhúsnæði, þá telur fyrirtækið að mjög æskilegt væri að selja það aðila sem gæti framleigt húsnæði til fyrirtækisins um óákveðinn tíma og jafnframt yrði leitast við að fá endurkaupsrétt ef um semdist við væntanlegan kaupanda.

### 3. Aukning hlutafjár.

Nú er til sölu í fyrirtækinu aukning hlutafjár tæplega kr. 250 milljónir eða US \$ tæplega 500 000. Jafnframt hafa verið uppi hugmyndir um það að auka við hlutafé allt frá 500 til 1000 milljónum til viðbótar. Ef að þessum hugmyndum yrði og hluthafafundur samþykkti aukningu hlutafjár virðist vera um hámark á bættri greiðslufjárstöðu vegna þessa US \$ 1.5 milljónir. Vonandi svarar þetta bréfi ráðuneytisins dags. 24. september 1980.

Virðingarfyllt,

Sigurður Helgason.

### Fylgiskjal XII.

#### SAMGÖNGURÁÐUNEYTIÐ

8. október 1980.

Flugleiðir hf.,  
Reykjavíkflugvelli, 101 Reykjavík.

Með vísun til samþykktar sinnar frá 16. september 1980 vegna Atlantshafsflugsins, og með hliðsjón af bréfum Flugleiða hf., dags. 15. september og 1. október 1980, hefur ríkisstjórnin fjallað ítarlega um þá aðstoð, sem farið er fram á vegna erfiðrar rekstrarfjárstöðu félagsins, svo og um framkvæmd þess er áður var samþykkt.

Vegna hluthafafundar félagsins í dag vill ráðuneytið taka fram eftirfarandi.

Öll þau atriði, sem rædd hafa verið í þessu sambandi eru háð samþykki Alþingis, og munu tillögur þar um verða lagðar fram í þingbyrjun.

Um framkvæmd þeirrar bakávörðar að fjárhæð allt að \$ 3 milljónir, sem samþykkt hefur verið fyrir næstu tólf mánuði svo og auknar ríkisávörðir verður fjallað í sérstöku bréfi fiármálaráðuneytisins til félagsins. Ríkisstjórninni hefur verið gerð grein fyrir mikilvægi þessarar bakávörðar fyrir félagið, og m. a. þeirri nauðsyn að það nióti hennar nú yfir vetrarmánuðina þegar rekstur er í lágmarki.

Það skal tekið fram, að það sýnist ljóst við lausn rekstrarfiárerfiðleika félagsins að gera verður þá kröfu til eigenda að leitað verði leiða til úrbóta með sölu eigna. Í því sambandi virðist eðlilegt að félagið leiti eftir sölu á eignum, eins og til dæmis hlutabréfum í Aerogolf og Arnarflugi, bílaleigu félagsins, hótél- og skrifstofuhyggingu, auk þeirra flugvéla sem nú eru á söluskrá.

Einnig er lögð á það áhersla að nauðsynleg aukning hlutafjár sé samþykkt í félaginu, þannig að starfsmönnum félagsins verði gert kleift að auka verulega hlutafjáreign sína og ríkissjóði hlut sinn í 20% eins og ríkisstjórnin hefur áður samþykkt.

Með tilvísun til samþykktar ríkisstjórnarinnar frá 16. september s. 1. er jafnframt lögð áhersla á að Atlantshafsflugið á milli Luxembourgar og New York verði eins og frekast er unnt, aðskilið frá innanlandsflugi og nauðsynlegustu tengslum við nágrannalöndin, með aðskildum fjárhag eins og hægt er og sérstakri stjórnar nefnd. Þetta er talið æskilegt í því skyni að hugsanlegur tanrekstur á þessu flugi valdi sem minnstri röskun á öðrum flugrekstri á vegum félagsins.

Steingrímur Hermannsson.

Birgir Guðjónsson.

## Fylgiskjal XIII.

### FJÁRMÁLARÁÐUNEYTIÐ

10. október 1980.

Flugleiðir h.f.  
Reykjavíkflugvelli, 101 Reykjavík.

Með vísun til samþykktar ríkisstjórnarinnar frá 16. september 1980 vegna Atlantshafsflugsins og með hliðsjón af bréfi Flugleiða h.f. dags. 15. sept. 1980 varðandi fjárhagslega fyrirgreiðslu, sem farið er fram á, að stjórnvöld veiti félaginu er rétt að taka fram eftirfarandi:

1. Væntanleg bakábyrgð ríkissjóðs vegna Atlantshafsflugs næstu 12 mánuði að fjárhæð allt að 3 milljónum dollara verður miðuð við þær tekjur sem ríkissjóður hefur haft af umræddu flugi undanfarin ár og rekstrarstöðu fyrirtækisins samkvæmt uppgjöri að ári liðnu, þegar fullnægjandi upplýsingar liggja fyrir um rekstrarafkomu. Ef Flugleiðir telja sig hins vegar þurfa á þessari fyrirgreiðslu að halda, áður en umræddir skattar og gjöld falla í gjalddaga er ríkisstjórnin reiðubúin að útvega og ábyrgjast bráðabirgðalán í Seðlabanka Íslands, sem brúað gæti þetta bil og greitt yrði með jöfnum greiðslum yfir vetrarmánuðina. Lánsfyrirgreiðsla af þessu tagi er þó háð því skilyrði að viðunandi skil verði á sköttum og öðrum gjöldum í ríkissjóð, enda yrði þeim varið til að greiða lánið samkvæmt framansögðu. Ríkissjóður tæki þó á sig vaxtaþyrði.
2. Semja þarf um uppgjör skulda við ríkissjóð miðað við 30. september s.l. og má skipta þeirri skuld á nokkur ár. Ógreidd lendingargjöld vegna Atlantshafsflugsins fyrir árið 1979 og fram til 30. september 1980 verða ekki innheimt á þessu eða næsta ári, en ákvörðun um uppgjör eða niðurfellingu þessarar skuldar verður tekin, þegar í ljós kemur, hvort Atlantshafsflugið heldur áfram eða ekki.
3. Fjármálaráðuneytið hefur skipað sérfróða matsmenn til að meta veðhæfni eigna Flugleiða og verður þessari athugun hraðað eins og kostur er. Ljóst er, að til þess að unnt sé að samþykkja beiðni félagsins um nýja ríkisábyrgð vegna rekstrarlána þarf félagið sennilega að selja nokkrar eignir, m. a. í hlutabréfum, bilaleigu eða hótél- og skrifstofubyggingum. Náist samkomulag um sölu eigna og veð er ríkisstjórnin reiðubúin að leggja til við Alþingi, að ríkisábyrgð verði veitt eftir því sem veð leyfa. Til bráðabirgða verði leitað til viðskiptabanka félagsins um úrlausn á brýnustu rekstrarfjárbörf.
4. Að sjálfsögðu verður að hafa þann fyrirvara í huga varðandi 1.—3. lið að þessi áform eru algerlega háð samþykki Alþingis.

Ragnar Arnalds.



## Fylgiskjal XIV.

Eftirlitsmenn með Flugleiðum hf.

17. október 1980.

### Fjárhagsstaða Flugleiða hf.

Svo sem nánar er lýst í greinargerð frá 9. f. m., töldum við í upphafi starfs okkar að eitt brýnasta verkefnið væri mat á eiginfjárstöðu Flugleiða hf. og öflun upplýsinga um rekstraráætlanir og greiðslufjárstöðu fyrirtækisins. Til aðstoðar í þessu efni fengum við Rúnar Jóhannsson, rekstrarhagfræðing og löggiltan endurskoðanda, starfsmann í ríkisendurskoðun.

Þetta starf leiddi m. a. til þess að félagið sendi samgönguráðherra hinn 8. f. m. skýrslu um fjárhagsstöðu þess miðað við 30. júní 1980 og rekstraráætlun fyrir 12 mánaða tímabilið 1. nóvember 1980 til 31. október 1981.

Í téðri greinargerð töldum við einnig að nokkurrar hjartsýni gætti í rekstraráætluninni og að nauðsynlegt væri að kanna nánar mat á eignum félagsins. Jafnframt vöktum við athygli á mjög alvarlegri lausafjárstöðu þess.

Eins og fram kemur í greinargerð okkar frá 11. f. m., óskuðum við eftir fundi með þeim starfsmönnum fyrirtækisins, sem aðallega unnu að gerð umræddrar skýrslu, þar sem leita átti áminnstra skýringa. en samkvæmt eindreginni ósk forsvarsmanna fyrirtækisins varð úr að þeirra yrði aflað skriflega. Sama dag var því sendur frá okkur listi með 50 spurningum og athugasemdum.

Svar félagsins barst okkur í hendur hinn 23. september s.l., og tókum við þá strax til við athugun á skýrslunni, en þar sem nokkur atriði voru enn óljós og frekari skýringa þörf um önnur, sendum við félaginu hinn 30. f. m. viðbótar spurningar- og athugasemdalista.

Þá var einnig sérstaklega ítrekuð ósk okkar um fiárstreymisáætlun á greiðslugrunni, sem við teljum mjög brýna svo betur megi átta sig á lausafjárstöðu fyrirtækisins.

Svar við þessu bréfi okkar hefur enn ekki borist.

Þrátt fyrir þetta, og breyttar forsendur, þar sem nú er jafnvel fyrirhugað að halda Atlantshafsflugi áfram og flugvélasölur hafa stöðvast, þá teljum við nauðsynlegt, í ljósi þeirrar umræðu sem væntanlega verður á Alþingi næstu daga, að láta fara frá okkur eftirfarandi athugasemdir um fjárhagsstöðu Flugleiða hf. Endanleg álitgerð okkar verður samín þegar lokasvör hafa borist frá fyrirtækinu.

### Almennt um endurmat eigin fjár.

Hefðbundin skilgreining á hugtakinu „verðmæti fyrirtækis“ miðar við markaðsverð einstakra eigna á matsdegi.

Endurmetin eiginfjárstaða sem mælikvarði á verðmæti fyrirtækis, lýtur ákveðnum takmörkunum:

Í efnahagsreikningi er ávallt blandað saman stærðum á raungildi, stærðum á einhverju matsverði og stærðum á bókfærðu „historical“ kostnaðarverði.

Eiginfjárstaðan sýnir matsverð eigna á ákveðnum degi, en segir að sjálfsögðu ekkert um hæfni fyrirtækisins til að standa við fjárhagsskuldbindingar sínar, og getu til fjárfestingar, í áframhaldandi rekstri. Þar eru veðsetningar og greiðslufjárstaða á hverjum tíma afgerandi.

Raunverulegt verðmæti fyrirtækis í áframhaldandi rekstri er að mjög litlu leyti komið undir metnu verði einstakra eigna. Verðmæti fyrirtækis, sem ein heild, grundvallast á mati á möguleikum á árangursríkum rekstri, og á hæfni fyrirtækisins til að gegna hlutverki sínu í framtíðinni.

Fyrir ríkisvaldinu liggur „verðmæti“ Flugleiða hf. fyrst og fremst í hæfni þess til að gegna hlutverki sínu, og í áhrifum þess á efnahags- og atvinnulíf. Hér eru það hagsmunir heildarinnar, sem eiga að ráða matsgerðinni. Líkur á árangursríkum rekstri í framtíðinni, þar með talin hæfni fyrirtækisins til að gegna þjóðhagslegu hlutverki sínu, er sá þáttur sem mikilvægast er að skoða.

Af framansögðu má ráða, að það ber að leggja áherslu á varfærnislegt mat á eiginfjárstöðu. Auk hættu á ofmati á upplýsingagildi, eru það aðallega tveir aðrir þættir, sem draga verður fram.

Í fyrsta lagi er um að ræða þá óvissu, sem yfirleitt fylgir spá um hugsanlegt markaðsverð, óvissu sem tengist viðbrögðum markaðarins við sölu eignanna, óvissu sem tengist aðstöðu fyrirtækisins á söludegi (paniksala?), óvissu er tengist þróun mála frá matsdegi til „realiserings“-dags, og fleira mætti telja upp.

Í öðru lagi er ljóst að eignir fyrirtækis af stærðargráðu Flugleiða hf. eru aðeins að litlu leyti seljanlegar á Íslandi. Flugvélar seljast úti í heimi, en hvernig er með hótél- og skrifstofubýggingar, með þeim sérhæfðu og -hönnuðu innréttingum, áhöldum og almennu fyrirkomulagi, sem þeim fylgja? Og hvað með sérhæfðar flugrekstrareignir, t. d. á flugvöllum? Aðeins sá aðili, sem hefur í huga flugrekstur myndi bjóða annað en niðurlagsverð í slíkar eignir. „Einokunarstaða“ slíks kaupanda myndi þar af leiðandi gefa honum sterka samningsaðstöðu. Það eru því spurningarnar: fyrirfinnst kaupandi, hver kaupir, á hvaða kjörum, hvers vegna og hvar staðsettur (flutningskostnaður), sem eru afgerandi.

#### Eiginfjárstaða

Bókfærð staða eiginfjár Flugleiða hf., pr. 30. júní 1980 þar með talið hlutafé, var neikvæð um \$ 8 342 000.

Einu og hálfu ári fyrr eða 31.12. 1978 var eigið fé fyrirtækisins \$ 23 235 000 og hefur staðan því versnað um röska 31.0 milljón dollara á þessum tíma.

Í skýrslu Endurskoðunar hf., frá 7. september 1980 er endurmetið eigið fé Flugleiða 25.0 milljónir dollara. Það er skoðun eftirlitsmanna að verulegrar hjart-sýni gæti í þessu endurmati.

Hér skal getið nokkurra atriða:

- (I) Endurmatshækkun vegna flugvéla er talin nema 21 599 þús. US\$. Ekki verður með nokkurri sanngirni sagt að þetta sé varfærnislegt mat:
  - a) Ekkert óvissu- eða öryggisfrádrag er gert. Slíkt var þó talið ráðlegt af endurskoðendum Flugleiða hf. við samskonar endurmat í mars-mánuði s. l.
  - b) Þrátt fyrir ákaflega „passívar“ markaðsaðstæður um þessar mundir varðandi flugvélar, ekki síst vélar af sömu eða svipaðri gerð og DC-8-63 vélar Flugleiða hf., eru þessar vélar metnar á 12 millj. US\$ hver, og ekkert óvissufrádrag framkvæmt.
  - c) Fokker-vélar félagsins eru hátt metnar. Fullyrðingum félagsins um góðar markaðsaðstæður og mikla eftirspurn, er ekki fundið stað í heimildum.
  - d) Tvær DC-8 vélar félagsins eru ekki endanlega orðnar eign félagsins, þar sem þær voru teknar á leigu samkvæmt kaupréttarleigusamningum, og endanleg kaup hafa ekki verið ákveðin. Eignafærslan í bókhaldi félagsins er gerð með tilvísun til bandarískrar reikningsskilavenju.
- (II) Endurmataverð hlutafjár á Cargolux er byggt á yfirvegunum um endurmetna eiginfjárstöðu þess félags. Slíkt er þó ætíð miklum vafa undiropið enda er hér séð ástæða til að framkvæma 20% óvissufrádrag. Hlutabréfin í Cargolux eru sett að veði fyrir stóru láni í banka í Luxembourg. Kvaðir tengjast því sölu á bréfunum, sem ekki varða þó yfirverð bréfanna, heldur fyrst og fremst það reiðufé sem fengist við sölu.
- (III) Metið yfirverð hlutabréfa í Höhenhof og Aerogolf byggist á yfirvegunum varðandi hugsanlega sölu bréfanna, þar sem kaupandi hefur ákveðin skilyrði

- i huga. Verð, sem er mitt á milli hæsta og lægsta hugsanlega verðs, er látið ráða. Þessi bréf eru einnig veðsett, sjá (II).
- (IV) DC-10 er hér metin til verðmætis, þó svo amerísku endurskoðendurnir telji ekki rök fyrir því, út frá bandarískri reikningssskilavenju (sjá d lið undir I)) að eignafæra þessa vél.

Ekkert öryggisfrádrag er framkvæmt.

Samkvæmt ofansögðu er því vart hægt að styðja fullyrðingu um varfærnislegt mat sannfærandi rökum.

#### Veðsetningar

Veðsetningar í eignum félagsins eru mjög miklar. Í endurmati Endurskoðunar hf., á eignum eru flugvélar (DC-10 undanskilin) metnar á \$ 63.7 milljónir en veðsetningar vegna þessara véla eru rúmar \$ 65.0 milljónir, eða yfir 100%.

Helstu fasteignir félagsins, þ.e. hótelin og skrifstofubýggingarnar í Reykjavík eru samkvæmt framreiknuðu fasteignamati metnar á \$ 17 588 411, en eru veðsettar á \$ 9 886 561, eða um 56%. Í reglum ríkisábyrgðasjóðs er ákvæði um að veð af fasteignum megi ekki fara yfir 60% af sérstöku matsverði sjóðsins. Nú hefur fjármálaráðherra tilnefnt sérstaka matsmenn í þetta verkefni. Þeirra niðurstaða liggur enn ekki fyrir.

Alls eru eignir félagsins veðsettar fyrir \$ 79 412 255.

#### Áætlanir

Í skýrslu Endurskoðunar hf., frá 7. september s.l. er áætlaður rekstrarhagnaður Flugleiða 1. nóvember 1980 til 31. október 1981 \$ 1 109 000 og Air Bahama \$ 724 000 eða alls \$ 1 833 000. Þá er miðað við að leggja Atlantshafsflugið niður. Hagnaður Air Bahama er ekki rökstuddur og ólíklegt að hægt sé að draga úr kostnaði eins og reiknað er með í móðurfélaginu.

Til dæmis er gert ráð fyrir að sölukostnaður í Íslandi lækki um 40% og starfsmönnum fækki um 52% í söludeild. Meðaltalslækkun skrifstofu- og stjórnunarkostnaðar er áætluð 40%, gert er ráð fyrir 50% samdrætti í auglýsingum og að almennar verðhækkningar á áætlunartímanum verði 7%.

Á hluthafafundinum 8. október s.l. skýrði forstjóri fyrirtækisins frá niðurstöðum endurskoðaðrar áætlunar vegna Atlantshafsflugs. Þar kom fram að áætlað tap á fluginu er \$ 7.6 milljónir. Frá er síðan dregin \$ 1.1 milljón vegna áætlaðs hagnaðar af grundvallarfluginu og alls er því tapið áætlað \$ 6.5 milljónir. Reiknað er með að framlög ríkis og Luxembourgarmanna nemi \$ 5.5 milljónum og rekstrar-tap félagsins verði því \$ 1.0 milljón.

Eftirlitsmönnum er ekki kunnugt um forsendur þessarar spár og geta því ekki lagt efnislegt mat á gildi hennar.

Áætlanir félagsins hafa hins vegar á undanförunum árum ekki staðist sem skyldi.

	Áætlun	Í raun
árið 1978 .....	tap \$ 2 milljónir	tap \$ 6 milljónir
árið 1979 .....	tap \$ 7 milljónir	tap \$ 20 milljónir
árið 1980 .....	tap \$ 4 milljónir	tap væntanl. 12—13 millj.

Endurskoðuð rekstraráætlun félagsins sem í skýrslunni er sögð vera frá 1.8.'80, en félagið upplýsir nú að sé frá 1.5.'80, segir að áætlaður hagnaður í júní verði \$ 4 854 000 en varð í raun \$ 2 512 000, í ágúst \$ 4 094 000 en varð í raun \$ 2 815 000. Þetta eru bestu mánuðir ársins, en þarna er um veruleg frávík að ræða. Enn hefur ekki borist yfirlit um rauntölur í september.

Í viðræðum samgönguráðherra Luxembourgar og Íslands í Luxembourg 25. mars 1980 gerðu Flugleiðamenn ráð fyrir að tap á Atlantshafsfluginu næsta ár yrði 90 millj. franka. Þannig er sú tala til komin sem Luxembourgarmenn buðu fram til

aðstoðar. Nokkrum vikum seinna er þessi tala orðin helmingi hærri og samkvæmt nýjustu áætlun er tap \$ 7.6 milljónir.

Eftirlitsmenn munu leggja endanlegt mat á þessa rekstraráætlun þegar borist hafa svör við fyrirspurnum þeim og athugasemdum sem við höfum gert við áætlunina svo og sú nýja áætlun sem nú liggur fyrir varðandi Atlantshafsflugið. Það má ljóst vera að vegna mikilla frávika í áætlanagerð fyrirtækisins á undanförunum árum er ekki hægt að byggja mjög á því að þessar áætlanir standist, enda teljum við að í þeim komi fram veruleg bjartsýni á rekstur félagsins á næsta ári.

#### Greiðslustaða

Greiðslustaða fyrirtækisins er mjög slæm og greiðslustöðvun blasir við. Þessi staða er alveg óháð því hvort Atlantshafsflugið heldur áfram eða ekki. Gerð hefur verið fjárstreymisáætlun til loka október 1981. Gallinn við þessa áætlun er að hún er gerð á rekstrargrunni en ekki greiðslugrunni, þ.e. sýnir aðeins lausafjárstöðu í lok hvers mánaðar en ekki gjalddaga krafna. Þannig fæst ekki nógu skýr mynd af því hversu bráður vandinn er. Eftirlitsmenn hafa hvað eftir annað óskað eftir að fá fjárstreymisáætlun á greiðslugrunni, en því miður hefur hún ekki enn borist.

Í þeirri fjárstreymisáætlun sem fyrir liggur kemur þó fram, að lausafjárstaðan er talin neikvæð um \$ 9 milljónir í byrjun október, neikvæð um \$ 12 millj. í desemberlok og neikvæð um \$ 1.6 milljónir í byrjun mars. Í þessari áætlun er reiknað með sölu á Boeing 727-100 vélunum fyrir samtals \$ 8 milljónir með varahlutum. Þar sem ekki verður af þessari sölu vex vandinn verulega.

Í bréfi Flugleiða frá 15. september er beðið um aðstoð ríkisins við lántökur að upphæð \$ 12 milljónir, en alls ekki er víst að það nægi eins og nú horfir. Eftirlitsmenn telja að miðað við núverandi veðsetningar á eignum félagsins og reglum ríkisábyrgðasjóðs þurfi sérstaka lagasetningu ef verða á við þessari beiðni. Hitt er ljóst, að komi ekki til aðstoðar ríkisins stöðvast allur rekstur félagsins.

#### Sala eigna

Eftirlitsmenn telja ekki óeðlilegt að hluta að fjárhagsvanda Flugleiða sé mætt með því að selja eignir fyrirtækisins. Í því sambandi virðist eðlilegt að fremur beri að selja þær eignir félagsins sem eru ekki í tengslum við beinan flugrekstur.

Í bréfi Flugleiða til samgönguráðherra 1. október s.l. eru taldar upp eignir fyrirtækisins og hugsanlegt söluverð þeirra. Í lok bréfsins kemur fram að Flugleiðir telja æskilegast að selja hlutabréfin í Cargolux og skrifstofubyggingu félagsins á Reykjavíkflugvelli. Þar segir enn fremur að fyrirtækið telji rétt að ekki verði um frekari eignasölu að ræða. Án efa er það rétt mat hjá félaginu að þessar eignir eru þær auðseljanlegustu. Reyndar eru allar aðrar veigamiklar eignir félagsins illseljanlegar. Flugleiðamenn telja sjálfir nær enga von um að þeim takist í bráð að selja flugvélar sínar, þ.e. DC-8 og Boeing 727-100 vélarnar. Það skýrir betur en flest annað hversu nauðsynlegt er að fara varlega í að endurmeta eignir fyrirtækisins.

#### Beiðni Flugleiða um fyrirgreiðslu

Í bréfi Flugleiða, dags. 1. þ.m., þar sem svarað er fyrirspurn samgönguráðuneytisins um afstöðu fyrirtækisins til fram kominna tillagna um aðstoð stjórnvalda hér og í Luxembourg vegna Atlantshafsflugsins, segir að ákvörðun um það atriði tengist svörum „um þau fjárhagslegu atriði sem til umræðu eru milli félagsins og íslensku ríkisstjórnarinnar.“

Þessi atriði eru:

- a) Ríkisábyrgð vegna \$ 12 000 000 láns
- b) Greiðslu baktryggingar v/Atlantshafsflugs
- c) Afnáam lendingargjalda frá 1979 og 1980

Eftirlitsmenn vilja vekja athygli á því að hér er framhald Atlantshafsflugsins tengt jákvæðri afgreiðslu ríkisábyrgðarinnar, erindis sem barst 15. f. m. þegar fyrir lá að slíku flugi yrði hætt.

Birgir Guðjónsson.

Baldur Óskarsson.