

# Årsrapport 2002

Norwegian Air Shuttle AS



**norwegian.no** 

ÅRSBERETNING .....	2
RESULTATREGNSKAP .....	6
BALANSE .....	7
KONTANTSTRØMOPPSTILLING .....	9
NOTER TIL REGNSKAPET .....	10
REVISJONSBERETNING .....	16

## ÅRSBERETNING

### Dette er Norwegian

Norwegian Air Shuttle AS er et uavhengig, privateid flyselskap med om lag 300 ansatte.

Siden 1993 har selskapet fløyet som operatør for Braathens på Vestlandet og operasjonen omfattet ved årsskiftet om lag 50 daglige avganger med Fokker F-50.



Selskapet startet i september 2002 lavpris innenriksflygninger med Boeing 737 under merkenavnet Norwegian med omlag 42 daglige avganger mellom Oslo og Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø. Fra april 2003 starter selskapet lavprisflygninger også til Spania og Portugal, og i mai utvides tilbudet innenriks med ruter fra Oslo til Bodø og Evenes, og mellom Trondheim og Tromsø.

Fra april 2003 startet selskapet regionale flyruter i Nord Norge, med Fokker F-50, på rutene Bodø - Andenes - Tromsø og Tromsø - Lakselv, basert på avtale inngått med Samferdselsdepartementet. Samtidig ble oppdragene for Braathens avsluttet. I tråd med strategien om å satse på lavprisflygninger med Boeing 737 vil Fokker F-50 operasjonen bli avviklet i løpet av 2003.

Selskapets hovedkontor ligger på Fornebu.

### Året som gikk

Fra oppstarten av lavprisoperasjonen i september ble det i en periode leiet inn to fly fra utenlandske operatører på wet-lease basis. Operatørene fløy for selskapet frem til midten av desember hvor de ble erstattet med egne fly. I denne perioden hadde

selskapet betydelig høyere leasekostnader enn ved inngangen til 2003.

Norwegian har valgt en driftsmodell som skal redusere kostnadene vesentlig sammenlignet med tradisjonelle flyselskaper. Dette oppnås blant annet ved at selskapet flyr passasjerene fra en destinasjon til en annen (point-to-point), uten at det tar ansvaret for eventuelle videretransport passasjerene måtte ha behov for. Dette gjør blant annet at bakkehåndteringen av passasjerene blir enklere og billigere. Selskapet har heller ikke servering om bord. Tiden flyet trenger å stå på bakken blir dermed kortere og flyene kan derfor utnyttes mer effektivt.

Ved valg av fly har vi prioritert moderne fly av etablert merke. Vårt valg har etter inngående analyser falt på Boeing 737 med moderne, støysvake motorer med lite forurensning. Vi har valgt like fly med standard 148 seter for å forenkle bestilling og operasjonell drift av flyflåten. Vi har også lagt vekt på å ansette flygere med lang erfaring på denne typen, og har i dag et høyt erfaringsnivå sammenlignet med andre operatører.

Selskapet tok høsten 2002 den strategiske beslutning at man ville konsentrere sin satsing fremover på lavprisflygninger med 737. Dette førte til at man la ned ruten selskapet fløy til Newcastle med virkning fra 1. desember. Videre har selskapet akseptert en tidligere avslutning av oppdraget for Braathens mot en kompensasjon. Denne kompensasjonen blir av hensyn til gjeldende regnskapsregler inntektsført i første kvartal 2003. Den forserte avslutningen vil i liten grad føre til vesentlig høyere kostnader enn om operasjonen hadde vært avsluttet etter den opprinnelige kontrakt. Kompensasjonen er derfor forventet å gi et vesentlig resultatbidrag for 2003.

Etter første kvartal i 2003 vil selskapet være en rendyrket 737-operatør i Sør-Norge, og operasjonen med Fokker F-50 i Nord-Norge vil bli avsluttet ved utgangen av 2003. I forbindelse med oppstart av 737-operasjonen ble det gjennomført emisjoner som tilførte selskapet kapital.

### Uforutsette vanskeligheter i fjoråret

Allerede på et tidlig tidspunkt tok selskapet en strategisk beslutning om å gå over til billettløse reiser. Billettløse reiser har ikke latt seg innføre innenfor planlagte frister fordi selskapet ikke har fått den nødvendige

tilgang til IT-systemer på flyplassene. Flere av systemene driftes av Scandinavian IT Group, og Norwegian har sett det nødvendig å innklage enkelte forhold til Konkurransetilsynet. Etter dette har systemet blitt ferdigstilt.

Det er i året som har gått nedlagt et betydelig arbeid i å få et informasjons-/datasystem som til enhver tid gir selskapet styringsinformasjon om hva som bestilles av billetter og hva som reises, og som samtidig legger til rette for at registreringer og faktureringer av de reisende automatiseres. IT-systemet legger til rette for en totalovervåking i tilnærmet sanntid som styringssystem. Dette systemet skal kobles opp slik at våre passasjerer kan reise billettøst på alle destinasjoner. Den forsinkelse vi er blitt påført i forbindelse med innføring av billettøse reiser har ligget utenfor vår kontroll, og har vært en ekstra kostnad for selskapet. Systemet er i drift ved slutten av første kvartal 2003.

Det har også vist seg vanskelig å konkurrere om storkundeavtaler. Så lenge Norwegian bare kan tilby reiser på en begrenset del av innenriksmarkedet, er det vanskelig å vinne kontraktene. SAS-konsernet, som en dominant aktør på alle ruter, vil alltid kunne tilby priser som totalt sett vil være mer fordelaktig for en større innkjøper, uansett hvilke rabatter Norwegian tilbyr. På enkelte ruterstreknings er storkundeavtalene nesten ekskluderende, da en så stor del av de reisende kommer fra nettopp storkunder. Norwegian har alltid vært den billigste anbyder der storkundene legger ut sine tilbud for hver enkeltstrekning, slik staten gjorde i sine tilbud.

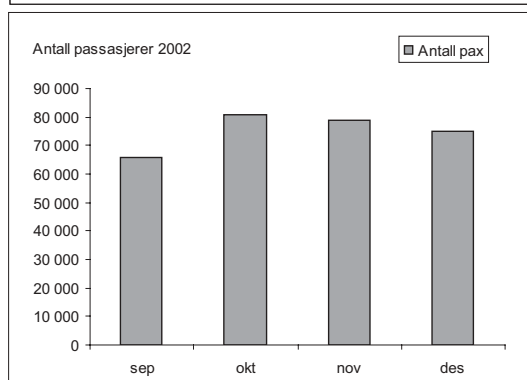
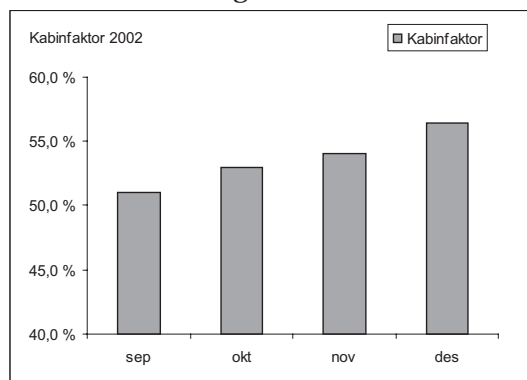
Fra selskapet fattet beslutningen om å starte lavprisoperasjonen og frem til oppstartstidspunktet var tiden ekstremt kort, om lag tre måneder. I denne perioden ble det iverksatt mange aktiviteter for å tilrettelegge for en helt ny flyoperasjon. I tillegg begynte arbeidet med å tilrettelegge IT-systemer, infrastruktur og administrative rutiner. Som følge av ekstremt kort tidshorison har selskapet måttet utføre mange av disse oppstartsaktivitetene samtidig med at selskapet var i en full driftssituasjon. Følgelig hadde selskapet i den første driftsperioden ikke rukket å innarbeide administrative rutiner på det nivå som selskapets ledelse anså som ønskelig. Selskapet har derfor i løpet av høsten iverksatt flere aktiviteter og brukt betydelige ressurser på å få fremskyndet og få på plass dette arbeidet internt, samt påvirke eksterne faktorer som også forsinker prosessen.

## Resultat 2002

Årets salgsinntekter utgjorde for 2002 NOK 386,5 mill. mot NOK 177,1 mill. i 2001. Selskapet har i år hatt NOK 460,3 mill. i utgifter hvilket har ført til et driftsunderskudd på NOK 73,8 mill. i 2002. Ordinært resultat før skattekostnad ble NOK -71,7 mill. Årsresultatet ble således et underskudd på NOK 51,8 mill. etter at regnskapet er godskrevet positiv skattekostnad på NOK 19,9 mill.

Selskapet har i 2002 brukt om lag NOK 48 mill. på oppstart av operasjonen med Boeing 737. Av dette har selskapet aktivert NOK 11,3 mill. De aktiverte postene relaterer seg til utvikling av Norwegians back-office system samt utvikling og lansering av merkenavn.

Selskapet transporterte i 2002 over 320 000 passasjerer (eksklusivt flygninger i forbindelse med Braathensavtalen) og den nye lavprisoperasjon transporterte alene over 300 000 passasjerer. Det ga en gjennomsnittlig kabinfaktor på 54 prosent. Lavprisoperasjonen fløy hver måned flere passasjerer en budsjettert, og totalt for året 10 prosent over budsjettert. Gjennomsnittsprisen ble noe lavere enn forventet. I november og desember falt passasjerantallet i takt med sesongmessige svingninger. Frem til desember var resultatene som forventet, mens innfasing av tre nye fly i november og desember samtidig med utfasing av de innleide flyene ga høyere kostnader enn beregnet i desember.



(Grafene viser tall for lavprisoperasjonen)

## Organisasjon, arbeidsforhold og miljø

Med innføring av lavpriskonseptet Norwegian med Boeing 737 økte selskapets antall ansatte fra 112 (juni) til 300 (desember). Oppstarten og innfasingen av syv nye fly førte gjennom store deler av året til hektiske arbeidsdager og til dels mye overtid for selskapets ansatte. De ansatte har ved innføringen av den nye flytypen gjennomført et omfattende arbeid med høy kvalitet på svært kort tid. Det står det stor respekt av.

Avviklingen av Fokker F-50 flåten og de påfølgende justeringer på personalsiden har skjedd i samarbeid med de ansattes organisasjoner. Samarbeidet med de ansattes organisasjoner er bra.



Selskapets operasjon er meget krevende og stiller store krav både til personell og utstyr. De ansatte er svært motiverte i sitt arbeid. Dette har resultert i et lavt sykefravær til tross for at det har vært harde belastninger for samtlige i forbindelse med oppstarten av 737-operasjonen, og avviklingen av Fokker F-50 virksomheten. Totalt sykefravær for året 2002 var 4,8 prosent mot 5,4 prosent i 2001.

Selskapets virksomhet er av natur energi-krevende og medfører også ulemper i form av støy. Flyparken er imidlertid av en beskaffenhet og standard som gjør at miljøbelastningen ligger innenfor alle normer for flytrafikk. Fokker F-50 kommer også gunstig ut sammenlignet med øvrige flytyper som benyttes i trafikken innenlands. De Boeing 737 vi opererer forurenses lite og er støvsvake sammenlignet med gjennomsnittet av fly som opererer i Europa.

Etter styrets oppfatning har selskapet fulgt alle pålegg som er nødvendig for å begrense forurensing av det ytre så vel som det indre miljø.

## Flysikkerhet og beredskap

Året 2002 har forløpt uten hendelser som har medført stor risiko. Selskapet har hatt noen hendelser som har vært rapporteringspliktige til luftfartsmyndighet. Selskapet har brukt betydelige ressurser på å få utarbeidet en ny og tilpasset beredskapsplan.

## Styrets sammensetning

Generalforsamlingen i Norwegian Air Shuttle vedtok endringer i styre og ledelsen i forbindelse med at selskapet fikk inn nye aksjonærer høsten 2002. Tidligere styremedlem Bjørn Kjos gikk inn som daglig leder. Svein Eskedal overtok vervet som styreleder. De andre medlemmene i styret er fra høsten 2002; Petter A. Stordalen, Bjarthe Kvaale, Brynjar Forbergskog, Erik Braathen, Bjørn Kise. Som representanter for de ansatte i Norwegian fortsatte Halvor Vatnar og Georg Salte.

## Utsikter for 2003

For 2003 planlegger Norwegian å få til en vesentlig utvidelse og større utnyttelse av flyene. Dette vil senke våre enhetskostnader. Selskapet har så langt i løpet av første kvartal 2003 lansert flyginger til Alicante, Malaga og Algarvekysten (Faro). I forbindelse med sommerprogrammet for 2003 starter selskapet nye ruter innenlands, og mottar et nytt fly i april/mai.

Selskapet har tro på at det vil nå et passasjerantall som genererer overskudd i selskapet i løpet av annet tertial. Selskapet vil være vesentlig mer kostnadseffektivt med billett-løse systemer og bruk av egne fly enn hva det var høsten 2002, med innleide fly og tradisjonelle billettsystemer. Med det samme antall passasjerer som selskapet fraktet mot slutten av fjoråret, vil selskapets drift gå i balanse med den nåværende kostnadsstruktur. Vårt mål for 2003 er å få en godt innarbeidet organisasjon som etter annet kvartal skal bringe driften i overskudd, og året som helhet skal vise positive resultater.

Det hersker selvsagt usikkerhet omkring en vanskelig økonomisk tid som også Norge påvirkes av. Det har imidlertid vist seg at i vanskelig økonomiske tider velger de fleste å tenke økonomi ved sine reiser, og det vil være til fordel for Norwegian. Den spente politiske situasjonen kaster skygger over reiselivet, og vi tror at konflikten i Irak kan endre folks reisemønster, enten det er på

utland eller innland. Konflikten har også innvirkning på blant annet drivstoffprisene. Vi må videre forvente at det ikke blir noe generell stigning av antall reisende i Norge sammenlignet med fjoråret, til tross for at Norwegian har gjort det vesentlig billigere å fly. Siden Norwegian i første rekke er en innenlandsoperatør, og våre utenlandsruter ikke går til destinasjoner nær konflikt-områdene, tror vi at Norwegian totalt sett ikke vil bli direkte berørt av den pågående konflikt.

Norwegian venter derfor en moderat vekst i trafikk tallene som følge av høyere utnyttelse av fly, sammen med åpningen av nye destinasjoner innenlands. Videre har Norwegian fått en varm velkomst ved valget av sine utenlandsdestinasjoner, og det er stor etterspørsel etter billetter til disse reisene. Vi venter derfor en stigning i antall passasjerer per måned sammenlignet med fjoråret.

Kompensasjon for tidlig terminering av Braathensavtalen inntektsføres og innbetales i løpet av første kvartal 2003. Det har ikke inntrådt andre hendelser av vesentlig økonomisk betydning for selskapet etter 31. desember 2002.

I henhold til regnskapslovens § 3-3 bekrefter styret at årsregnskapet er utarbeidet på grunnlag av forutsetningen om fortsatt drift. Til grunn for denne vurderingen ligger selskapets strategi, finansielle situasjon, foreliggende budsjetter og pågående rasjonaliseringsarbeid.

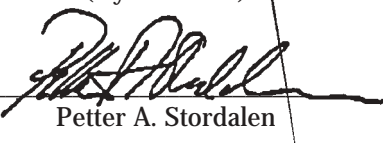
## Disponering av årets resultat

Virksomhetens underskudd for 2002 på NOK 51,8 mill. dekkes med NOK 6,7 mill. av annen egenkapital og med NOK 45,1 mill. av overkursfond.

Fornebu 2. april 2003.



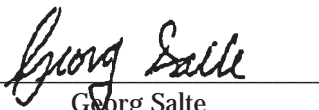
Svein Eskedal  
(styrets leder)



Petter A. Stordalen



Brynjar Forbergskog



Georg Salte  
(ansattes representant)



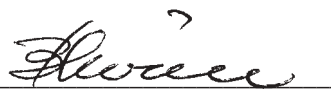
Bjørn Kjos  
(daglig leder)



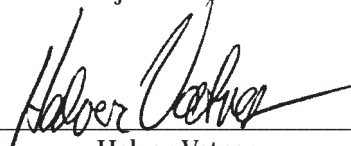
Bjørn Kise



Erik G. Braathen



Bjarte Kvaale



Halvor Vatnar  
(ansattes representant)

## RESULTATREGNSKAP

### Norwegian Air Shuttle AS Resultatregnskap

NOTE	DRIFTSINNEKTER OG DRIFTSKOSTNADER	2002	2001
2	Salgsinntekt	386 482 834	177 108 381
	<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>386 482 834</b>	<b>177 108 381</b>
	Driftsavhengige kostnader	298 736 108	93 843 361
3,10	Lønnskostnad	107 853 067	66 037 118
4,5	Avskrivninger på varige driftsmidler og immaterielle eiendeler	5 805 218	3 828 059
	Annen driftskostnad	47 874 440	8 631 451
	<b>Sum driftskostnader</b>	<b>460 268 833</b>	<b>172 339 989</b>
	<b>Driftsresultat</b>	<b>-73 785 999</b>	<b>4 768 392</b>
	<b>FINANSINNEKTER OG FINANSKOSTNADER</b>		
	Renteinntekt	1 408 227	717 211
	Rentekostnad	-1 033 538	-804 060
	Annen finansinntekt	1 662 626	-198 056
	<b>Netto finansresultat</b>	<b>2 037 315</b>	<b>-284 905</b>
	<b>Ordinært resultat før skattekostnad</b>	<b>-71 748 684</b>	<b>4 483 487</b>
12	Skattekostnad på ordinært resultat	-19 888 700	1 274 510
	<b>Ordinært resultat</b>	<b>-51 859 984</b>	<b>3 208 977</b>
	<b>ÅRSRESULTAT</b>	<b>-51 859 984</b>	<b>3 208 977</b>
	<b>DISPONERINGER OG OVERFØRINGER</b>		
	Overført fra overkursfond	-45 141 906	0
	Avsatt til annen egenkapital	0	3 208 978
	Overført fra annen egenkapital	-6 718 078	0
	<b>Sum disponeringer og overføringer</b>	<b>-51 859 984</b>	<b>3 208 978</b>

## BALANSE

## Norwegian Air Shuttle AS

### Balanse pr 31. desember

NOTE	EIENDELER	2002	2001
	<b>Anleggsmidler</b>		
	<b>Immaterielle eiendeler</b>		
12	Utsatt skattefordel	21 283 429	1 394 729
4	Andre immaterielle eiendeler	<u>11 134 781</u>	<u>0</u>
	<b>Sum immaterielle eiendeler</b>	<u>32 418 210</u>	<u>1 394 729</u>
	<b>Varige driftsmidler</b>		
5	Bygninger	423 612	150 415
5	Fly	35 364 218	0
5	Innstallasjoner på leide fly	1 315 033	1 007 617
5	Reservedeler	9 383 119	9 197 305
5	Driftsløsøre, inventar, verktøy, kontormaskiner o.l.	<u>9 896 687</u>	<u>2 674 063</u>
	<b>Sum varige driftsmidler</b>	<u>56 382 669</u>	<u>13 029 400</u>
	<b>Finansielle anleggsmidler</b>		
7	Andre langsiktige fordringer	<u>14 354 000</u>	<u>22 000</u>
	<b>Sum finansielle anleggsmidler</b>	<u>14 354 000</u>	<u>22 000</u>
	<b>Sum anleggsmidler</b>	<u><b>103 154 879</b></u>	<u><b>14 446 129</b></u>
	<b>Omløpsmidler</b>		
6	<b>Varer</b>	<u>8 822 587</u>	<u>7 427 604</u>
	<b>Fordringer</b>		
	Kundefordringer	19 668 920	7 687 555
16	Andre fordringer	6 103 666	984 248
	Forskuddsbetalte kostnader	14 676 559	1 194 084
	Til gode Fylkesskattesjefen	<u>4 709 613</u>	<u>704 998</u>
	<b>Sum fordringer</b>	<u>45 158 759</u>	<u>10 570 885</u>
15	<b>Bankinnskudd, kontanter o.l.</b>	<u>63 237 490</u>	<u>7 871 200</u>
	<b>Sum omløpsmidler</b>	<u><b>117 218 836</b></u>	<u><b>25 869 689</b></u>
	<b>SUM EIENDELER</b>	<u><b>220 373 715</b></u>	<u><b>40 315 818</b></u>

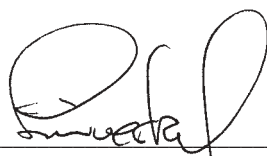


# Norwegian Air Shuttle AS

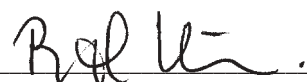
## Balanse pr 31. desember

NOTE	EGENKAPITAL OG GJELD	2002	2001
	<b>Egenkapital</b>		
	<b>Innskutt egenkapital</b>		
8,9	Aksjekapital	790 210	400 000
9	Overkursfond	70 367 051	0
	<b>Sum innskutt egenkapital</b>	<b>71 157 261</b>	<b>400 000</b>
	<b>Opptjent egenkapital</b>		
9	Annen egenkapital	0	6 718 078
	<b>Sum opptjent egenkapital</b>	<b>0</b>	<b>6 718 078</b>
	<b>Sum egenkapital</b>	<b>71 157 261</b>	<b>7 118 078</b>
	<b>Gjeld</b>		
	<b>Avsetning for forpliktelser</b>		
10	Pensjonsforpliktelser	2 365 314	608 165
13	Avsetning for periodisk vedlikehold	7 363 456	679 453
	<b>Sum avsetninger for forpliktelser</b>	<b>9 728 770</b>	<b>1 287 618</b>
	<b>Annen langsiktig gjeld</b>		
11	Annen langsiktig gjeld	32 049 547	0
	<b>Sum annen langsiktig gjeld</b>	<b>32 049 547</b>	<b>0</b>
	<b>Kortsiktig gjeld</b>		
	Leverandørgjeld	44 624 546	4 665 365
	Trafikkavregningsgjeld	24 470 209	0
	Betalbar skatt	0	3 064 320
	Skyldige offentlige avgifter	11 528 796	5 202 168
	Annen kortsiktig gjeld	26 814 586	18 978 269
	<b>Sum kortsiktig gjeld</b>	<b>107 438 137</b>	<b>31 910 122</b>
	<b>Sum gjeld</b>	<b>149 216 454</b>	<b>33 197 740</b>
	<b>SUM EGENKAPITAL OG GJELD</b>	<b>220 373 715</b>	<b>40 315 818</b>

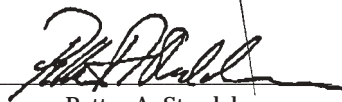
Fornebu 2. april 2003.



Svein Eskedal  
(styrets leder)



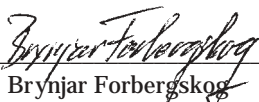
Bjørn Kise



Petter A. Stordalen



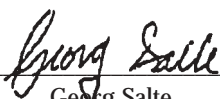
Erik G. Braathen



Brynjar Forbergskog



Bjarte Kvaale



Georg Salte  
(ansattes representant)



Halvor Vatnar  
(ansattes representant)



Bjørn Kjos  
(daglig leder)

## KONTANTSTRØMOPPSTILLING

### Norwegian Air Shuttle AS

#### Kontantstrømoppstilling

	2002	2001
<b>KONTANTSTRØMMER FRA OPERASJONELLE AKTIVITETER:</b>		
Ordinært resultat før skattekostnad	-71 748 684	4 483 488
Periodens betalte skatt	-3 064 320	-3 212 739
Ordinære avskrivninger	5 805 218	3 828 059
Pensjonskostnad uten kontanteffekt	1 757 149	1 821 332
Effekt av valutakursendringer	-1 942 192	0
Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler	0	1 331 877
Endring i varer	-1 394 983	244 726
Endring i kundefordringer	-11 981 365	2 351 890
Endring i leverandørgjeld	39 959 181	-5 329 415
Endringer i trafikkgjeld	24 470 209	0
Endring i andre omløpsmidler og andre gjeldsposter	13 595 812	2 134 675
<b>Netto kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter</b>	<b>-4 543 975</b>	<b>7 653 893</b>
<b>KONTANTSTRØMMER FRA INVESTERINGSAKTIVITETER:</b>		
Utbetalinger til depositum	-14 350 000	0
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-11 209 132	-5 291 664
Utbetalinger til investering i immatrielle eiendeler	-11 285 124	0
Innbetalinger fra investeringer i finansielle anleggsmidler	18 000	0
Utbetalinger til investeringer i finansielle anleggsmidler	0	-6 763 400
<b>Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>	<b>-36 826 256</b>	<b>-12 055 064</b>
<b>KONTANTSTRØMMER FRA FINANSIERINGSAKTIVITETER:</b>		
Utbetalinger ved nedbetaling av langsiktig gjeld	-6 262 770	0
Innbetalinger ved opptak av ny kortsiktig gjeld	0	7 728 645
Netto endring i kassekreditt	0	-10 024
Innbetaling av egenkapital	102 999 292	0
<b>Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter</b>	<b>96 736 522</b>	<b>7 718 621</b>
Netto endring i bankinnskudd, kontanter og lignende	55 366 290	3 317 450
Beholdning av bankinnskudd, kontanter og lignende pr 01.01.	7 871 200	4 553 750
<b>Beholdning av bankinnskudd, kontanter og lignende pr 31.12.</b>	<b>63 237 490</b>	<b>7 871 200</b>

## Norwegian Air Shuttle AS

**Note 1 Regnskapsprinsipper**

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med regnskapsloven av 1998 og god regnskapsskikk i Norge.

Selskapet ble fisjonert pr. 01.01.2002. NAS Holding AS ble skilt ut fra den øvrige del av selskapet som fortsetter som et rent driftsselskap. Den delen som ble utfisjonert besto av aksjene i Luftransport AS og Luftransport Svenska AB samt leasingkontrakter for tre stk Fokker 50. Leasingkontraktene var inngått med Elcon Finans AS. Disse leasingkontraktene er senere overdratt fra NAS Holding AS tilbake i Norwegian Air Shuttle AS.

Fisjonen er regnskapsmessig gjennomført etter kontinuitet. Sammenligningstallene 2001 er endret i tråd med samme prinsipper.

Utarbeidelse av regnskap medfører bruk av estimater og forutsetninger som påvirker de rapporterte beløp. Det endelige resultatet kan avvike fra de benyttede estimater. Forsinkelser med implementering av IT systemer for Boeing 737 operasjonen, har medført et større bruk av estimater og manuelle kontroller enn forutsatt.

**Fortsatt drift**

Oppstart av det nye virksomhetsområdet, passasjerbefordring, har gått med underskudd i 2002. Selskapet gjennomførte tidlig på høsten emisjoner for å sikre selskapet en bedret finansiell situasjon. Selskapet får også tilført en betydelig kompensasjon fra terminering av Vestlandsoperasjonen i første kvartal 2003.

Budsjettet for 2003 viser at virksomheten skal gi overskudd på driften etter utgangen av andre kvartal 2003 og at året som helhet skal vise positive tall. Budsjettene samt selskapets strategi og pågående rasjonaliseringsarbeid ligger til grunn for forutsetningen om fortsatt drift.

**Hovedregel for vurdering og klassifisering av eiendeler og gjeld**

Eiendeler bestemt til varig eie eller bruk er klassifisert som anleggsmidler. Andre eiendeler er klassifisert som omløpsmidler. Fordringer som skal tilbakebetales innen et år er klassifisert som omløpsmidler. Ved klassifisering av kortsiktig og langsiktig gjeld er tilsvarende kriterier lagt til grunn.

Anleggsmidler er vurdert til anskaffelseskost. Dersom virkelig verdi av anleggsmidler er lavere enn balanseført verdi og verdifallet forventes ikke å være forbigående, er det foretatt nedskrivning til virkelig verdi. Anleggsmidler med begrenset økonomisk levetid avskrives lineært over den økonomiske levetiden.

Omløpsmidler er vurdert til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi.

Annen langsiktig gjeld og kortsiktig gjeld er vurdert til nominell verdi.

**Salgsinntekter**

Inntekter fra passasjertrafikken bokføres på grunnlag av reiste passasjerer. Verdien av solgte men ikke benyttede billetter på balansedagen er rapportert som trafikkavregningsgjeld. En del av billettinntektene stammer fra avregning mot andre flyselskaper. Det er et betydelig etterslep i disse oppgjørene og både antall og gjennomsnittspris regnskapsføres løpende etter beste estimat. Det samme gjelder inntektsføring av billetter som ikke er refunderbare og som heller ikke er brukt. Øvrige inntekter registreres i den periode hvor en vare er levert eller tjenesten er utført.

**Eiendeler og gjeld i utenlandsk valuta**

Pengeposter i utenlandsk valuta i balansen er omregnet til balansedagens kurs. Resultatposter er omregnet etter kursen på transaksjonstidspunktet.

**Immaterielle eiendeler**

Immaterielle eiendeler, herunder utgifter til utvikling, balanseføres når det er sannsynlig at de fremtidige økonomiske fordelene knyttet til eiendelene vil tilflytte selskapet og anskaffelseskost kan måles pålitelig.

Immaterielle eiendeler med begrenset økonomisk levetid avskrives planmessig. Immaterielle eiendeler nedskrives til virkelig verdi dersom de forventede økonomiske fordelene ikke dekker balanseført verdi og eventuelle gjenstående tilvirkningsutgifter.

**Leieavtaler vedrørende driftsmidler**

Driftsmidler som leies på betingelser som i det vesentlige overfører økonomisk risiko og kontroll til selskapet (finansiell leasing), balanseføres under varige driftsmidler og tilhørende leieforpliktelse medtas som forpliktelse under rentebærende langsiktig gjeld til nåverdien av leiebetalingene. Driftsmidlene avskrives planmessig, og forpliktelsen reduseres med betalt leie etter fradrag for beregnet rentekostnad.

For driftsmidler som er balanseført, vil periodisk vedlikehold være reflektert i driftsmidlenes avskrivningsplan. I de tilfeller hvor selskapet har en operasjonell lease, vil selskapets forpliktelser til periodisk vedlikehold ut over det kontraktsfestede nivået fremkomme som en avsetning.

**Andre fordringer klassifisert som anleggsmidler**

Andre fordringer er balanseført til anskaffelseskost. Andre fordringer nedskrives til virkelig verdi ved verdifall som forventes ikke å være forbigående.

**Varer**

Varebeholdning som består av forbruksmaterieil, vurderes til laveste av anskaffelseskost og netto salgsverdi hensyntatt ukurans. Anskaffelseskost tilordnes etter FIFO metoden.

**Fordringer**

Kundefordringer og andre fordringer er oppført til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av en individuell vurdering av de enkelte fordringene.

**Bankinnskudd, kontanter o.l.**

Bankinnskudd, kontanter o.l. inkluderer kontanter, bankinnskudd og andre betalingsmidler med forfallsdato som er kortere enn tre måneder fra anskaffelse.

**Pensjoner**

Ved regnskapsføring av pensjon er lineær opptjeningsprofil og forventet sluttlønn som opptjeningsgrunnlag lagt til grunn. Estimataavvik og virkningen av endrede forutsetninger amortiseres over forventet gjenværende opptjeningsstid i den grad de overstiger 10 % av den største av pensjonsforpliktelsen og pensjonsmidlene (korridor). Virkningen av endringer i pensjonsplan fordeles over gjenværende opptjeningsstid. Arbeidsgiveravgift er inkludert i tallene. Pensjonsmidlene vurderes til virkelig verdi.

## Skatter

Skattekostnaden sammenstilles med regnskapsmessig resultat før skatt. Skatt knyttet til egenkapitaltransaksjoner er ført mot egenkapitalen. Skattekostnaden består av betalbar skatt (skatt på årets direkte skattepliktige inntekt) og endring i netto utsatt skatt. Utsatt skatt og utsatt skattefordel er presentert netto i balansen.

## Endring av regnskapsprinsipp og sammenligningstall

Selskapet har i 2002 økt sin virksomhet betraktelig ved å gå inn på et nytt tilhørende marked. Dette har medført at tallene som vises fra 2001 ikke vil være direkte sammenlignbare med 2002.

## Avvikling av Fokker-50 operasjonen

Terminering av Vestlandsoperasjonen og kompensasjon for dette mottatt fra Braathens inntektsføres ved utgangen av første kvartal 2003. Frikjøpsbeløpet anses opptjent ved avtalens utløp som er 31. mars 2003, og vil bli innteksført tilsvarende. Inntektsføringstidspunktet er styrende for kostnadsføring, og de beregnede avviklingskostnader vil bli kostnadsført tilsvarende ved avtalens utløp. Kompensasjonen dekker de kostnader som forventes å resultere fra avviklingen av Fokker 50 operasjonen.

## Note 2 Salgsinntekt

	2002	2001
<b>Pr virksomhetsområde:</b>		
Avtalefestet flyvning	176 178 728	165 372 987
Passasjerbefordring	208 236 123	0
Andre inntekter	2 067 983	11 735 395
<b>Sum</b>	<b>386 482 834</b>	<b>177 108 381</b>
<b>Pr geografisk marked:</b>		
Norge	363 081 322	177 023 031
Andre EU-land	23 401 512	85 350
<b>Sum</b>	<b>386 482 834</b>	<b>177 108 381</b>

## Note 3 Lønnskostnad, antall ansatte, godtgjørelser, lån til ansatte mm

Lønnskostnad	2002	2001
Lønn	85 397 646	47 791 959
Folketrygdavgift	12 882 705	8 048 423
Pensjonskostnader (se note 11)	8 433 303	6 787 210
Andre ytelser	1 139 413	3 409 526
<b>Sum</b>	<b>107 853 067</b>	<b>66 037 118</b>

Gjennomsnittlig antall ansatte **198** **116**

Ytelser til ledende personer	Lønn	Pensjonskostnader	Annen godtgjørelse
Daglig Leder	988 018	0	69 384
Styret	36 000	0	0

Det er i løpet av året skiftet daglig leder.

Daglig leder har ikke resultatlønn, etterlønnsavtale eller avtale B4810m opsjoner. Styret har heller ingen avtaler om opsjoner eller andre tilsvarende fordeler.

## Revisor

Kostnadsført revisjonshonorar i 2002 utgjør kr 240.000,-.

I tillegg kommer godtgjørelse for andre revisjonsrelaterte tjenester med kr 149.527,-.

## Note 4 Immaterielle eiendeler

	Programvare	Varemerke	SUM
Anskaffelseskost 01.01.02	0	0	0
Tilgang	6 693 844	4 591 279	11 285 124
Avgang	0	0	0
Anskaffelseskost 31.12.02	6 693 844	4 591 279	11 285 124
Akkumulerte avskrivninger 31.12.02	0	150 342	150 342
<b>Bokført verdi pr. 31.12.02</b>	<b>6 693 844</b>	<b>4 440 937</b>	<b>11 134 782</b>
Årets avskrivninger	0	150 342	150 342
Økonomisk levetid	Ikke tatt i bruk	5 år	
Avskrivningsplan		Lineær	

Aktiverte immaterielle eiendeler er relatert til eksterne konsulentkostnader ved utvikling av eget bestillingssystem for billettløse reiser, BONO, samt kostnader til utvikling og lansering av merkenavn.

Pr 31.12.2002 er BONO ikke ferdig utviklet.

Når det gjelder utvikling og innarbeiding av merkenavn er dette en prosess som normalt strekker seg over en lang periode. Imidlertid er fasen fra beslutning om lavprisoperasjonen og fram til oppstartstidspunkt i dette tilfellet ekstremt kort - ca 3 måneder. Selve lanseringen og innarbeidelsen av merkenavnet er fremdeles en delaktivitet, men er vanskelig å avgrense mot den ordinære markedsføringen. Følgelig har selskapet valgt kun å aktivere den delen av prosessen som ble gjennomført før selve oppstartstidspunktet av den nye operasjonen.

**Note 5 Varige driftsmidler**

	Bygninger	Fly	Installasjon på leide fly	Reserve-deler	Driftsløsøre, inventar, verktøy o.l.	SUM
Anskaffelseskost 01.01.02	568 340	0	1 516 251	18 274 652	7 689 816	28 049 059
Tilgang kjøpte driftsmidler	325 027	37 704 097	376 070	1 276 330	9 231 705	48 913 229
Avgang	0	0	0	0	0	0
<b>Anskaffelseskost 31.12.02</b>	<b>893 367</b>	<b>37 704 097</b>	<b>1 892 321</b>	<b>19 550 982</b>	<b>16 921 521</b>	<b>76 962 288</b>
Akkumulerte avskr. og nedskr. 31.12.02	469 755	2 339 879	577 288	10 167 863	7 024 834	20 579 619
<b>Bokført verdi pr. 31.12.02</b>	<b>423 612</b>	<b>35 364 218</b>	<b>1 315 033</b>	<b>9 383 119</b>	<b>9 896 687</b>	<b>56 382 669</b>
Årets avskrivninger	51 830	2 339 879	163 569	1 090 516	2 009 082	5 654 876
Årets nedskrivninger	0	0	0	0	0	0
Økonomisk levetid	5 år	10 år	10 år	6 år	3-5 år	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	
Restverdi	0 %	0 %	0 %	25 %	0 %	
		<b>Fly</b>			<b>Biler</b>	<b>SUM</b>
Årlig leie av ikke balanseførte driftsmidler		72 943 578			243 254	73 186 832
Fly er behandlet som finansiell leasing		35 364 218				35 364 218

Leieavtaler vedrørende Fokker flyene vil bli avviklet med en i april 2003 og de resterende innen februar 2004.

Leieavtalene på Boeing 737 flyene varer i 5 år fra inngått dato i 2002.

Pr 31.12.02 utgjør løpende leie 72,9 mill på årsbasis. For Boeing 737 vil leien i løpet av leieperioden bli justert. I størrelsesorden vil dette tilsvare den forventede kostnadsutviklingen i perioden. Leien bokføres løpende i henhold til inngått avtale.

Selskapet vil få levert ett 8. fly fra mai 2003.

**Note 6 Varer**

	2002	2001
Forbruksmaterieell	8 514 171	7 345 037
Modifikasjonsutstyr	308 416	82 567
Sum	8 822 587	7 427 604

**Note 7 Fordringer med forfall senere enn ett år**

	2002	2001
Langsiktig fordring på ansatte	4 000	22 000
Depositum	14 350 000	0
Sum	14 354 000	22 000

I forbindelse med oppstart av lavprisoperasjonen har selskapet inngått avtaler om innbetaling av depositum som sikkerhet for selskapets forpliktelser ovenfor enkelte av leverandørene. Dette gjelder bl. annet som sikkerhet for leasingforpliktelser og luftfartsavgifter. Innbetalt depositum i valuta bokføres til en verdi som er omregnet til balansedagens valutakurs.

**Note 8 Aksjekapital og aksjonærinformasjon**

Aksjekapitalen i selskapet pr 31.12.02 består av følgende aksjeklasser:

	Antall	Pålydende	Bokført
A-aksjer	79 021	10	790 210

**Eierstruktur**

De største aksjonærene i selskapet pr 31.12.02 var:

	A-aksjer	Eierandel	Stemmeandel
Kjos, Bjørn	22 000	28 %	28 %
Lufftransport AS	10 351	13 %	13 %
Torghatten Trafikkselskap	5 025	6 %	6 %
Ankerløkken Holding AS	4 000	5 %	5 %
Choice Hotels	3 350	4 %	4 %
Nord-Norsk Finans AS	3 350	4 %	4 %
OJADA AS	3 350	4 %	4 %
Klev, Svein	3 000	4 %	4 %
NAS Holding AS	2 493	3 %	3 %
Eggan, Arne	2 100	3 %	3 %
Eskedal, Svein	2 000	3 %	3 %
Kise, Bjørn	2 000	3 %	3 %
Jacobsen & Sønner AS	1 675	2 %	2 %
Skagen Vekst	1 675	2 %	2 %
Hovengen, Øyvind	1 200	2 %	2 %
Nobuss Eiendomer AS	1 005	1 %	1 %
T. K. Brødvig AS	1 005	1 %	1 %
Westco AS	1 005	1 %	1 %
AS Kvaale & co	1 000	1 %	1 %
Ribe, Arne	1 000	1 %	1 %
Øvrige	6 437	8 %	8 %
<b>Totalt antall aksjer</b>	<b>79 021</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

**Aksjer og indirekte kontrollerte poster eiet av medlemmer i styret og daglig leder:**

Navn	Verv	A-aksjer	Totalt antall aksjer
Svein Eskedal	Styreformann	2 000	2 000
Bjørn Kise	Styremedl.	2 000	2 000
Salte, Georg	Styremedl.	42	42
Vatnar, Halvor	Styremedl.	42	42
Brynjar Forbergskog	Styremedl.	335	335
Erik Braathen	Styremedl.	3 350	3 350
Bjarte Kvaale	Styremedl.	1 000	1 000
Petter Stordalen	Styremedl.	3 350	3 350
Bjørn Kjos	Daglig leder	26 000	26 000

**Note 9 Egenkapital**

	Aksje-kapital	Overkurs-fond	Annen EK	Sum EK
<b>Egenkapital 01.01.02</b>	<b>400 000</b>	<b>0</b>	<b>6 718 078</b>	<b>7 118 078</b>
<i>Årets endring i egenkapital:</i>				
Aksjesplitt*	0	0	0	0
Kapitalforhøyelse v/tingsinnskudd	16 750	4 983 125	0	4 999 875
Kapitalforhøyelse v/kontantinnskudd	78 230	22 919 505	0	22 997 735
Kapitalforhøyelse v/gjeldskonvertering	25 280	7 874 720	0	7 900 000
Kapitalforhøyelse v/kontantinnskudd	245 900	73 155 225	0	73 401 125
Kapitalforhøyelse v/kontantinnskudd	24 050	6 576 382	0	6 600 432
Årets resultat	0	-45 141 906	-6 718 078	-51 859 984
<b>Egenkapital 31.12.02</b>	<b>790 210</b>	<b>70 367 051</b>	<b>0</b>	<b>71 157 261</b>

I ekstraordinær generalforsamling 8. august ble det gjennomført en aksjesplitt ved at hver aksje, pålydende kr. 1.000, ble delt i 100 aksjer, pålydende kr. 10. I samme ekstraordinære generalforsamling ble det gitt styrefullmakt til erverv av egne aksjer inntil en pålydende verdi av kr. 40.000. Selskaper eier ingen egne aksjer.

**Note 10 Pensjonskostnader, -midler og -forpliktelse**

Selskapet har pensjonsordninger som omfatter i alt 290 personer. Ordningene gir rett til definerte fremtidige ytelser. Disse er i hovedsak avhengig av antall opptjeningsår, lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder og størrelsen på ytelsene fra folketrygden. Forpliktelsene er dekket gjennom et forsikrings-selskap. I tillegg har enkelte ledende ansatte en tilleggspensjon utover den generelle ordning.

	2002	2001
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	7 970 493	6 144 473
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	2 582 242	1 977 107
Avkastning på pensjonsmidler	-2 745 223	-2 256 332
Resultatført estimeringstap/(gevinst)	167 573	94 962
Periodisert arbeidsgiveravgift	458 218	827 000
<b>Netto pensjonskostnad</b>	<b>8 433 303</b>	<b>6 787 210</b>

	Sikrede (kollektive)	Usikrede (AFP)	Sum
Opptjente pensjonsforpliktelse	42 843 010	149 199	42 992 209
Beregnet effekt av fremtidig lønnsregulering	8 836 920	26 329	8 863 249
Beregnete pensjonsforpliktelse	51 679 930	175 528	51 855 458
Pensjonsmidler (til markedsverdi)	-42 256 411	0	-42 256 411
Ikke resultatført virkning av estimatavvik	-7 600 067	74 039	-7 526 028
Periodisert arbeidsgiveravgift	257 107	35 188	292 295
<b>Forskuddbetalt pensjon (netto pensjonsforpliktelse)</b>	<b>2 080 559</b>	<b>284 755</b>	<b>2 365 314</b>

**Økonomiske forutsetninger:**

	2002	2001
Diskonteringsrente	6 %	6 %
Forventet lønnsregulering/pensjonsøkning/G-regulering	3 %	3 %
Forventet avkastning på fondsmidler	7 %	7 %

Som aktuarmessige forutsetninger for demografiske faktorer og avgang er det lagt til grunn vanlig benyttede forutsetninger innen forsikring.

Pensjonsmidlene hadde en faktisk avkastning på 4,0 % for 2001. Det tilsvarer den garanterte avkastningen.

I 2002 ble det inngått nye tariffavtaler for flygende personell. I den forbindelse ble pensjonsalderen hevet fra 60 til 62 år. Samtidig ble ytelsene fra pensjonsalderen og fram til folketrygdens ytelser trer i kraft øket til 65%. Den samlede effekten av dette gir selskapet en redusert årlig premie til forsikrings-selskapet.

**Note 11 Annen langsiktig gjeld**

Gjeld som forfaller mer enn fem år etter regnskapsårets slutt:	2002	2001
Gjeld til leasing-selskap (finansiell leasing)	0	0

Annen langsiktig gjeld er i sin helhet relatert til finansielle leasingavtaler. Resterende gjeldsbeløp på kr. 32.049.547 forfaller i sin helhet i 2003.

## Note 12 Skattekostnad

<b>Årets skattekostnad fremkommer slik:</b>	<b>2002</b>	<b>2001</b>
Betalbar skatt	0	3 064 320
Endring i utsatt skatt	-19 888 700	-1 789 810
Skattekostnad ordinært resultat	-19 888 700	1 274 510

### Avstemning fra nominell til effektiv skattesats:

	<b>2002</b>	<b>2001</b>
Ordinært resultat før skatt	-71 748 684	4 483 488
Årsresultat før skatt	-71 748 684	4 483 488
Forventet inntektsskatt etter nominell skattesats (28%)	-20 089 632	1 255 377
Skatteeffekten av følgende poster:		
Ikke fradragsberettigede kostnader	200 932	22 403
Ikke skattepliktige inntekter	0	-3 266
Andre poster	0	-4
Skattekostnad	-19 888 700	1 274 510
Effektiv skattesats	27,7 %	28,4 %

### Spesifikasjon av midlertidige forskjeller og underskudd til framføring, og netto skatteeffekt av disse:

	<b>2002</b>		<b>2001</b>	
	Fordel	Forpliktelse	Fordel	Forpliktelse
Driftsmidler	0	33 450 719	0	1 269 993
Kortsiktig gjeld	7 363 456	0	5 643 008	0
Langsiktig gjeld	32 049 547	0	0	0
Forpliktelser	2 365 314	0	608 165	0
Underskudd til framføring	67 684 649	0	0	0
Sum	109 462 966	33 450 719	6 251 173	1 269 993
Utsatt skatt fordel/forpliktelse	21 283 429	0	1 394 730	0
Ikke balanseført utsatt skattefordel	0	0	0	0
Netto utsatt fordel/forpliktelse i balansen	21 283 429	0	1 394 730	0

Utsatt skattefordel er oppført med utgangspunkt i fremtidig inntekt.

Ved årsslutt 2002 hadde selskapet skattemessig framførbare underskudd på 67.684.649 kroner. Framførbare underskudd utløper i 2012.

## Note 13 Andre avsetninger for forpliktelser

<b>Avsetninger:</b>	<b>2002</b>	<b>2001</b>
Periodiske vedlikeholdsavsetninger Fokker flyene	2 001 151	679 453
Periodiske vedlikeholdsavsetninger Boeing 737 flyene	5 362 305	0
Sum	7 363 456	679 453

For leide fly innbetales det løpende til vedlikeholdsfond hos utleier. De avsatte forpliktelser i regnskapet er estimerte kostnader ut over dette.

## Note 14 Pantstillelser og garantier m.v.

<b>Bokført gjeld som er sikret ved pant o.l.:</b>	<b>2002</b>	<b>2001</b>
Øvrig langsiktig gjeld	32 049 547	0
Sum	32 049 547	0

I tillegg er bankinnskudd stillet som sikkerhet for leieforpliktelser i leasingkontrakter og kreditt til drivstoffleverandør, og det er stillet bankgaranti for leiebetalinger for fly.

Bokført verdi av eiendeler stilt som sikkerhet for forpliktelsene

Kontantdepot	12 882 695	0
Factoringpant	19 668 920	37 000 000
Varelager	8 822 587	5 000 000
Driftstilbehør	21 018 451	0
Fly	35 364 218	0
Totalt	97 756 871	42 000 000

Eiendomsretten til de tre balanseførte Fokker 50 maskiner tilhører leasingselskapet.

**Note 15 Bankinnskudd**

Bankinnskudd, kontanter o.l. omfatter bundne skattetreksmidler med kr. 6.819.990, samt bankinnskudd stillet som sikkerhet for leieforpliktelser og kreditt til drivstoffleverandør med kr. 12.882.695.

**Note 16 Nærstående parter**

Daglig leder er hovedaksjonær i selskapet, og kontrollerer ytterligere 5% av aksjene gjennom selskapet Ankerløkken Holding AS. Daglig leder er styreformann i Lufttransport AS og Norwegian Air Shuttle Holding som eier hhv 13% og 3% av aksjene i Norwegian Air Shuttle. Bjørn Kise er partner, og daglig leder er tidligere partner, i advokatfirmaet Vogt & Wiig som er selskapets juridiske rådgiver. Ifbm oppstarten av Lavpris-operasjonen har enkelte styremedlemmer via deres selskaper bistått Norwegian med økonomisk rådgivning og for dette mottatt konsulenthonorar. Norwegian Air Shuttle AS utfører tjenester relatert til kjøring av lønn for Lufttransport AS og fakturerer selskapet for dette. Lufttransport AS utfører tjenester relatert til IT drift for Norwegian Air Shuttle og fakturerer selskapet for dette. Ved årsslutt har selskapet en fordring på Norwegian Air Shuttle Holding AS på kr.1.263.277 og en gjeld til Lufttransport AS på kr. 125.207.

**Note 17 Avvikling av Fokker 50 operasjonen**

Selskapet tok høsten 2002 den strategisk beslutning at man ville konsentrere sin satsning fremover på lavpriskonseptet med Boeing 737. Selskapets Fokker 50 operasjoner vil derfor bli avviklet i løpet av 2003. Selskapet aksepterte en tidligere avslutning av vestlandsoperasjonen mot en omforent kompensasjon. Avtalen med Samferdselsdepartementet om operasjon i Nord-Norge er sagt opp og avvikles ved utgangen av 2003.

Kompensasjonen for tidlig terminering av Vestlandsoperasjonen forventes å dekke de kostnader som er beregnet å resultere fra avviklingen av Fokker 50 operasjonen, og vil dessuten gi et vesentlig netto bidrag for 2003.

**Note 18 Finansiell risiko**

Selskapet har vesentlige kostnader som påløper i utenlandsk valuta. Selskapets lease og relaterte kostnader er i det vesentligste i US dollar, og en andel av salg- og flydriftskostnader er eksponert i Euro. I 2002 har selskapet ikke benyttet finansielle instrumenter for å redusere eksponeringen i valuta eller fuelpris.



# REVISJONSBERETNING

Deloitte & Touche  
Statsautoriserte Revisorer AS  
Assurance  
Karenslyst allé 20  
Postboks 347 Skøyen  
N-0213 Oslo

Telefon: 23 27 90 00  
Telefax: 23 27 90 01  
www.deloitte.no

**Deloitte  
& Touche**

Til generalforsamlingen i Norwegian Air Shuttle AS

## REVISJONSBERETNING for 2002

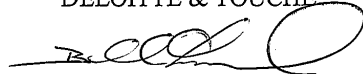
Vi har revidert årsregnskapet for Norwegian Air Shuttle AS for regnskapsåret 2002, som viser et underskudd på kr 51.859.984. Vi har også revidert opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til dekning av underskuddet. Årsregnskapet består av resultatregnskap, balanse, kontantstrømoppstilling og noteopplysninger. Årsregnskapet og årsberetningen er avgitt av selskapets styre og daglig leder. Vår oppgave er å uttale oss om årsregnskapet og øvrige forhold i henhold til revisorlovens krav.

Vi har utført revisjonen i samsvar med revisorloven og god revisjonsskikk i Norge. God revisjonsskikk krever at vi planlegger og utfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon. Revisjon omfatter kontroll av utvalgte deler av materialet som underbygger informasjonen i årsregnskapet, vurdering av de benyttede regnskapsprinsipper og vesentlige regnskapsestimer, samt vurdering av innholdet i og presentasjonen av årsregnskapet. I den grad det følger av god revisjonsskikk, omfatter revisjon også en gjennomgåelse av selskapets formuesforvaltning og regnskaps- og intern kontrollsystemer. Vi mener at vår revisjon gir et forsvarlig grunnlag for vår uttalelse.

Vi mener at

- årsregnskapet er avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et uttrykk for selskapets økonomiske stilling 31. desember 2002 og for resultatet og kontantstrømmene i regnskapsåret i overensstemmelse med god regnskapsskikk i Norge
- ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god regnskapsskikk i Norge
- opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til dekning av underskuddet er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

Oslo, 2. april 2003  
DELOITTE & TOUCHE



Bernhard Lyngstad  
statsautorisert revisor

**Deloitte  
Touche  
Tohmatsu**

Bergen Florø Førde Grenland Haugesund Knarvik Kristiansand Lyngdal Oslo  
Sogndal Stavanger Steinkjer Trondheim Tønsberg

Medlemmer av Den norske Revisorforening  
Org.nr.: 980 211 282



## Norwegian Air Shuttle AS

Gamle Snarøyvei 25

Postboks 115

1330 Fornebu

Telefon 67 59 30 00

Telefaks 67 59 30 01

post@norwegian.no

Org.nr. 965 920 358 MVA