



ATLANTIC AIRWAYS



Ársrokskapur

Annual Report

2007



Partafelagsupplýsingar / Information regarding the company

P/F Atlantic Airways

Vagar Airport

FO-380 Sørvágur

Faroe Islands

Tel + 298 34 10 00

Fax +298 34 10 01

Skrásetingar nr. 1223 / *Reg. no. 1223*

Fondskota FO 0000000062 /

ISIN code FO0000000062

V-tal 379778 / *VAT Number 379778*

Heimstaðarkommuna / *Domicile municipality: Sørvágs*

Nevnd / Board of directors

Christian Andreasen, formaður / *chairman*

Erling í Liða, næstformaður / *vice chairman*

Petur J. Eiriksson

Verna Rasmussen

Ingi S. Joensen

Stjórn / Management

Magni Arge, forstjóri / *Managing director*

Marius Davidsen, figgjarstjóri / *Finance director*

Grannskoðan / Auditor

Rasmussen & Weihe

Statsautoriserað grannskoðarafelag P/F

Árið 2007 í stuttum

The year 2007 in brief

Úrslit áðrenn skatt (EBT) var 29 millíónir krónur í mun til 5 millíónir krónur árið fyrri.

The result before tax (EBT) for the year was DKK 29 mill. compared to DKK 5 mill. the previous year.

Ársúrslitið eftir skatt gjørdist góðar 24 mió.kr. samanborið við 4 mió.kr. í 2006.

The result after tax for the year was DKK 24 mill. compared to DKK 4 mill. in 2006.

Úrslit áðrenn avskrivningar og leasingarkostnað (EBITDAR) var 73 mió.kr í mun til 51 mió.kr. árið fyrri.

The total operational result before depreciation and leasing cost (EBITDAR) was DKK 73 mill. compared to DKK 51 mill. the previous year.

Úrslit áðrenn avskrivningar (EBITDA) var 65 mió.kr. samanborið við 47 mió.kr. í 2006.

The total operating result before depreciation (EBITDA) was DKK 65 mill. compared to DKK 47 mill. in 2006.

Umsetningurinn vaks úr 519 millíónum upp í 539 millíónum krónur í 2007.

Total turnover for the year was DKK 539 mill. compared to DKK 519 mill. in 2006.

Við ársenda var eginognin slakar 214 millíónir krónur og solvensprosentíð 54,9%.

Equity at year-end was 214 million, resulting in an equity rate of 54.9%.

Samlaða talið av ferðafólki í fjør øktist 2% úr 351.000 upp í 359.000 ferðafólk.

The total number of passengers increased by 2% from 351.000 to 359.000 passengers.

Nýtsluprosentíð á rutuflogförunum vaks úr 67% upp í 77%.

The load factor on scheduled flight increased from 67% to 77%.

Talið av tímum í leiguflúgvnging var 4.168 í mun til 4.403 í 2006.

Total charter hours were 4,168 compared to 4,403 hours in 2006.

Tyrlurnar vóru á flogi í 1.284 tímar móti 933 tímum í 2006.

The helicopters were airborne for 1,284 hours compared to 933 hours in 2006.

Fíggjarligu inntøkurnar vóru 15 millíónir krónur í mun til 3 millíónir í 2006.

Financial income were DKK 15 millions compared to DKK 3 millions in 2006.

Veðrið darvaði ferðsluni nógv, og kostaði óregluliga flúgvngingin felagnum 14 millíónir krónir í 2007.

The weather hampered operation and costs associated with irregular flight operations increased significantly, and cost the company almost 14 million.

Úrslitið pr. partabræv gjørdist 23 kr.

Earnings per share were 23 kr.

Renting av eginogn áðrenn skatt var 13,6%.

Return on equity before tax 13,6%.

Felagið roknar við betri úrsliti áðrenn fíggjarligar postar í 2008, men roknar ikki við stórvegis fíggjarligum inntøkum.

The company aims to improve on the result before financial items in 2008, while not expecting to realise any notable financial income during the year.

Innihaldsvirlit / *Table of Contents*

	<u>Síða / Page</u>
Partafelagsupplýsingar / <i>Information regarding the company</i>	1
Árið 2007 í stuttum / <i>The year 2007 in brief</i>	2
Gongdin seinastu 5 árin / <i>Five Year Summary</i>	
Rakstur / <i>Income Statement</i>	4
Figgjarstöða / <i>Balance Sheet</i>	4
Lyklatöl / <i>Financial Ratios</i>	5
Partabrøv / <i>Shares</i>	5
Ársfrágreiðing / <i>Annual Report</i>	
Ársfrágreiðing / <i>Annual Report</i>	6
Hendingar eftir árslok / <i>Event after the End of the Financial Year</i>	14
Útlit fyri 2008 / <i>Outlook for 2008</i>	14
Eigaraviðurskipti / <i>Ownership</i>	16
Leiðreglur fyri virkisleiðslu / <i>Corporate Governance</i>	16
Váðastýring / <i>Risk Management</i>	17
Figgjarkalendar 2008 / <i>Financial Calendar 2008</i>	18
Roknskapartøl / <i>Annual Accounts</i>	
Rakstrarroknskapur / <i>Income Statement</i>	19
Figgjarstöða / <i>Balance Sheet</i>	20
Peningastreymisvirlit / <i>Cash flow Statement</i>	22
Notur til ársroknskapin / <i>Notes to the accounts</i>	23
Átekningar / <i>Reports</i>	
Roknskaparáteking / <i>Statement by the Board and Management</i>	29
Grannskoðanaráteking / <i>Auditor's Report</i>	30
Roknskaparháttur / <i>Accounting Principles</i>	
Nýttur roknskaparháttur / <i>Accounting policies</i>	32

Gongdin seinastu 5 árin / *Five Year Summary*

Rakstur / *Income Statement*

(Kr. 1000)	2007	2006	2005	2004	2003
Nettosöla / <i>Net sales</i>	538.797	518.990	379.586	234.365	199.068
Flúgvikostnaður / <i>Flight expenses</i>	-381.826	-392.750	-262.840	-143.908	-123.405
Starvsfólkakostnaður / <i>Employee expenditures</i> ..	-91.894	-79.711	-57.539	-41.551	-34.928
Avskrivningar / <i>Depreciations</i>	-45.248	-39.586	-34.159	-28.201	-24.933
Úrslit áðrenn figgjarligar postar / <i>Result before financial items</i>	19.829	6.944	25.048	20.705	15.801
Figgjarinntøkur / <i>Financial income</i>	15.181	2.581	1.082	753	1.226
Figgjarútreiðslur / <i>Financial expenses</i>	-5.994	-4.455	-2.508	-3.743	-4.864
Úrslit áðrenn skatt / <i>Result before tax</i>	29.016	5.070	23.622	17.714	12.163
Skattur / <i>Tax</i>	-5.235	-913	-2.888	-3.543	-2.433
Úrslit / <i>Profit</i>	23.780	4.157	20.734	14.171	9.731

AKTIV / *ASSETS*

(Kr. 1000)	2007	2006	2005	2004	2003
Materiell stöðisogn í alt / <i>Fixed assets</i>	290.493	237.388	176.334	132.820	137.443
Figgjarlig stöðisogn í alt / <i>Total financial assets</i>	14.052	7.506	1.863	1.642	1.295
Stöðisogn í alt / <i>Total fixed assets</i>	304.545	244.894	178.197	134.462	138.738
Nýtsluværa íalt / <i>Total consumables</i>	1.088	945	1.252	1.384	942
Áogn í alt / <i>Total receivables</i>	45.890	97.144	44.264	26.764	7.167
Tøkur peningur / <i>Cash and cash equivalents</i> ...	37.967	20.670	40.789	41.992	44.002
Ogn í umferð í alt / <i>Total current assets</i>	84.945	118.759	86.305	70.141	52.111
Aktiv í alt / <i>Total assets</i>	389.489	363.653	264.502	204.603	190.848

PASSIV / *LIABILITIES*

(Kr. 1000)	2007	2006	2005	2004	2003
Eginogn í alt / <i>Total</i>	213.677	195.868	136.880	126.146	113.975
Avsetingar í alt / <i>Total provisions</i>	23.250	18.059	16.525	13.637	10.094
Stutt- og langfreista skuld í alt / <i>Total short- and long-term debt</i>	152.563	149.725	111.098	64.820	66.780
Passiv í alt / <i>Total liabilities</i>	389.489	363.653	264.502	204.603	190.848

Lyklatöl / Ratios

	<u>2007</u>	<u>2006</u>	<u>2005</u>	<u>2004</u>	<u>2003</u>
Fígjarlig lyklatöl / Financial ratios					
Úrslit áðrenn avskrivningar og leasingarútreiðslur / <i>EBITDAR</i>	73.131	50.908	61.373	48.906	40.735
Úrslit áðrenn avskr. og leisingarútr. (%) / <i>EBITDAR margin (%)</i>	13,6%	9,8%	16,2%	20,9%	20,5%
Úrslit áðrenn avskrivningar / <i>EBITDA</i>	65.077	46.530	59.207	48.906	40.735
Úrslit áðrenn rentur / <i>Operating profit (EBIT)</i>	19.829	6.944	25.048	20.705	15.801
Úrslit áðrenn skatt / <i>EBT</i> ..	29.016	5.070	23.622	17.714	12.163
Solvensprosent / <i>Solvency ratio</i>	54,9%	53,9%	51,7%	61,7%	59,7%
Renting av eginogn áðrenn skatt / <i>Return on equity before tax</i>	13,6%	2,6%	17,3%	14,0%	10,7%
Hagtöl / Statistics					
Útboð av tókum seturkilometrum - rutuflúgvng / <i>Capacity - scheduled flight (ASK)</i>	360.536	364.220	324.024	205.976	180.226
Seldir seturkilometrar - rutuflúgvng / <i>Traffic - scheduled flight (RPK)</i>	283.721	242.619	228.492	151.759	129.376
Loadfaktorur / <i>Load factor</i>	77%	67%	71%	74%	72%
Samlað ferðafólkatal / <i>Total Passengers Carried</i>	359.462	351.050	247.667	146.944	115.390
Flogfær / <i>Aircrafts operated</i>	7	5	5	3	2
Tyrlur / <i>Helicopters operated</i>	3	2	2	2	2
Flogtímar íalt / <i>Total Airborne hours</i>	11.390	11.434	8.891	5.682	4.551
Starvsfólk (ársverk) / <i>Number of full-time employees</i>	192	177	152	111	96

Partabrøv / Shares

	<u>2007</u>	<u>2006</u>	<u>2005</u>	<u>2004</u>	<u>2003</u>
Tal av partabrøvum / <i>Number of shares</i>	1.035.000	1.035.000	750.000	750.000	750.000
Ársúrslit pr. partabræv / <i>Earnings after tax per share</i>	23	4	28	19	13
Innara virði pr. partabræv / <i>Book value per share</i>	206	189	183	168	152
Vinningsbýti pr. partabræv / <i>Dividend per share</i>	6	-	13	3	1
Kursur við ársenda / <i>Share price year-end</i>	235	-	-	-	-
Kursur við ársenda / Ársúrslit pr. partabræv / <i>Share price year-end / Earnings after tax per share (P/E)</i>	10	-	-	-	-
Kursur við ársenda / Innara virði pr. partabræv / <i>Share price year-end / Book value per share (P/B)</i>	1,14	-	-	-	-

Ársfrágreiðing / Annual Report

Fíggarjarga royndist árið 2007 væl fyri Atlantic Airways. Úrslitið eftir skatt var 23,8 milliúnir krónur og fyri skatt 29 milliúnir krónur. Hetta er besta úrslit, felagið hevur rokkið, síðan farið varð undir virkseimið fyri 20 árum síðani. Samanborið við árið fyri er talan um stóran vøkstur, tí tá var úrslitið eftir skatt góðar fyra milliúnir krónur. Helvtin av inntøkunum stavar úr útlandum og hin helvtin úr Føroyum

Meginorsøkirnar til góða úrslitið stava bæði frá rakstri og vøksstri í figgarjargligum inntøkum. Nýtsluprosentið vaks munandi á rutuflugförunum, talið av framleiddum tímum í leiguflugvng var stabilt, og virkseimið vaks munandi innan tyrluflugvng. Um helmingurin av vinninginum frá hækkanði virði á partabrøvum varð staðfestur í farna ári.

Ávísar útreiðslur hava verið – serliga seinna hálvár – sum eru serstakar, eitt nú í sambandi við einskiljingina. Útreiðslur í sambandi við óregluliga flugvng vóru munandi størri í fjør enn árið fyri – tær vuku úr 10 milliúnur upp í slakar 14 milliúnir. Nógv tann størsti parturin fall í seinna hálvári.

Umsetningurin vaks úr 519 milliúnur upp í 539 milliúnir krónur.

Felagið væntar í komandi ári, at støðið á virkseminum verður á leið tað sama innan rutuflugvng. Munagóður vøkstur verður í tímatalinum innan leiguflugvng, men skiftisavlopið fyri hvønn tíma verður lægri. Útlitini fyri tyrlurakstur eru hampulig. Stórt sæð allar útreiðslur eru vaksandi, og felagið sleppur tí ikki undan at hækka prísirnar á summum tænastrum, eins og útreiðsluøkingin skal talmast, so til ber at tryggja ein sunnan rakstur. Felagið miðar ímóti at fáa eitt betri úrslit áðrenn figgarjarligar postar í 2008. Hinvegin roknað felagið ikki við figgarjargligum inntøkum av stórvegis týðningi komandi ár. Roknað verður við einum úrslitið uppá 20 – 25 milliúnur krónur, um búskapargongdin annars heldur sær á núverandi støði.

Nevnd og stjórn eru nøgd við góðu gongdina í farna ári og leggja dent á framhaldandi optimering av rakstrinum.

Nevndin skjýtur upp fyri aðalfundinum at seks milliúnir krónir verða útgóldnar í vinningsbýti.

The year 2007 was a good year for Atlantic Airways in financial terms. Net profit after tax was 23.8 million, coming out of pre-tax profit of 29 million. This is the best financial result since the company started 20 years ago. The result is significantly better than in 2006, when net profit was just over 4 million. Half the company's revenues derive from abroad, while the other half are domestic.

The main reasons for the good result are to be found in improved operations and in an increase in financial income. Compared to 2006, the load factor on scheduled flights increased significantly, the number of chartered flight hours was stable, and helicopter operations increased significantly as well. By selling part of its holding in shares, the company has realised about half its gain on rising share prices.

Certain non-recurring expenditure has affected the profit and loss account – especially in the second half of 2007 – such as costs related to the privatisation of the company. Costs due to irregular flight operations were higher than in 2006, increasing from 10 to 14 million, and the majority of the cost was incurred in the second half of the year.

Sales increased from 519 to 539 million.

The company expects that the level of scheduled flights for 2008 will be approximately the same as in 2007. The number of chartered flight hours will increase, but the gross margin on each hour will be lower. The outlook for helicopter operations are reasonably good. The general level of costs is increasing, and the company cannot avoid to increase the prices on certain services, while at the same time striving to control cost increases in order to ensure healthy operations. The company aims to improve on the result before financial items in 2008, while not expecting to realise any notable financial income during the year. The company estimates the net profit for 2008 to be in the range from 20 to 25 million, provided the current economic climate prevails.

The board and management are pleased with the positive developments this past year, and place great emphasis on continuing to optimise operations.

The of Directors is proposing that the general meeting approves a dividend of DKK 6 millions.

Hendingar í árinum

Felagið stóð fyri nógvum avbjóðingum í árinum, sum fór.

Felagið hevur lagt nógva orku í at greiða viðurskiftir av ymsum slag, sum tóku seg upp í kjarlívorrinum av vanlukkuni í Stord. Norska skaðanevndin hevur gjørt eina fyribilsfrágreiðing, men hevur ikki boðað frá, nær endaliga frágreiðingin verður skrivað.

Fram móti jólum í 2006 tók felagið yvir ymiskar skyldur, sum annað felag hevði áttikið sær á farleiðini millum Føroyar og Danmark. Hetta førði eitt nú við sær tyngri rakstur fyrstu mánaðirnar, og at felagið leigaði flogfarið av slagnum RJ100, sum varð brúkt á rutuni, frá British Aerospace.

Prísurin á brennievni var framhaldandi høgur í farna ári og tyngir framvegis raksturinn hjá flogfeløgum.

Veðrið darvaði flogferðsluni nógv – serliga seinna hálvár. Útreiðslurnar í sambandi við óregluliga flúgvung vuku nógv og kostaðu felagnum slakar fjúrtan milliónir krónur í 2007.

Málið um einsskiljing av felagnum varð tikið upp aftur á vári 2007. Kaupthing Bank stóð fyri prospektinum og söluni, sum fór fram í november mánaði. Sambært lótingslóg var 1/3 seldur til íleggjarar. 1.370 partaeigarar hava keypt partabrøv í felagnum. Føroya Landsstýri fekk 89 milliónur krónur fyri tey 341.550 partabrøvini, sum seld vórðu – hetta svarar til 33% av øllum partabrøvunum. Felagið varð skrásett á VMF og íslenska keyppskálanum 10. desember 2007.

Flúgvungin fyri Aker Kværner minkaði á sumri 2007 og helt uppat í november, tá verkætlanirnar í Molde og við Hammerfest vóru lidnar. Flúgvungin helt kortini fram væl longri enn upprunaliga ætlað.

Ætlanin var at lata tvey flogfør aftur, sum felagið leigar, tá flúgvungin fyri Aker Kværner lækkaði móti endanum út á heystið. Gingið varð kortini frá hesari ætlan, tí útlit vóru fyri, at felagið fekk brúk fyri flogförunum í 2008. Hetta hendi í sambandi við, at SAS setti DASH 8 flotan og leigaði onnur flogfeløg inn at hjálpa sær við flúgvungini, til onnur flogfør eru fingin til vega. Síðani hevur felagið gjørt sáttmála við SAS um flúgvung við trimum flogförunum fram móti sumri 2009.

Events of the year

The company faced many challenges this past year.

In the wake of the accident at Stord, the company has committed significant resources to deal with the issues arising from the accident. The Norwegian Civil Aviation Authority has issued a preliminary report, but has not announced the publication date of the final report.

Before Christmas in 2006, the company took over various duties that another carrier had entered into on the route between the Faroe Islands and Denmark. This led to worse performance in the first months of 2007, and the company took over the lease of an aircraft of the type RJ100, that was used on the route.

The price of fuel remained high during 2007 and is still a burden on the operations.

The weather hampered operations, especially during the second half of 2007. The costs associated with irregular flight operations increased significantly, and cost the company almost 14 million.

The privatisation process resumed in the spring. Kaupthing Bank managed the prospectus and the sale, which happened in November. According to an Act of Parliament, 1/3 of the shares were sold to investors. 1,370 individual shareholders have purchased shares in the company. The Faroe Islands Government received 89 million for the 341,550 shares sold, corresponding to 33% of total shares. The company was listed on VMF and the Icelandic Stock Exchange on 10 December 2007.

The charter activity from Aker Kværner decreased during the summer of 2007, and ceased in November, when their projects in Molde and Hammerfest were complete. Even though, this was quite some time longer than was originally anticipated.

The company intended to terminate the lease on two aircraft when the charter for Aker Kværner was coming to an end, but the company decided to prolong the leases, since there were indications that the aircraft would be required in 2008. This was in connection with the grounding of SAS' fleet of DASH 8 aircraft, when SAS chartered in other carriers to maintain the routes, until other aircraft became available. Since then the company has been contracted by SAS to operate 3 aircraft until the summer of 2009.

Flotin

Nevndin samtykti á heysti 2006 at endurnýggja flotan í tveimum stigum. Í fyrsta lagi varð lagt upp til at skifta fleiri av verandi BAe 146 flogfór um við tey nýggjaru RJ flogfórini av sama slagi. Í øðrum lagi var lagt upp til, at felagið skuldi taka avgerð um, hvat flogfaraslag skal brúkast frameftir, tá landingarbreytin í Vágum er longd.

Felagið keypti tvey RJ 85 flogfór frá Swiss og tók við levering á heysti 2007. Upprunaliga var ætlanin at lata tvey onnur flogfór aftur tá, men fyrbils varð hetta útsett, sum nevnt omanfyri. Flotin taldi við ársenda sje y flogfór og tríggar tyrlur. Fýra flogfór eru av Avro RJ slagnum, og trý eru av slagnum BAe 146.

Felagið eigur sjálvt fimm av flogfórnum, meðan tvey eru leigað. Tey leigaðu flogfórini kunnu latast aftur á vári og heysti 2009.

Flotin í dag Fleet today	Tal No	Ogn Own	Framleiðsluár Delivery year
Avro RJ 100/85	4	3	1993-1999
BAe 146-200	3	2	1985-1988
Bell 412	2	2	1993-1997
Bell 212	1	1	1975

Eftir drúgt arbeiði við samanberingum og samráðingum við fleiri framleiðarar samtykti nevndin at velja Airbus sum veitara av framtíðar flogfórnum til Føroya flúgvíngina. Í januar 2008 varð sáttmáli undirskrivaður við Airbus um keyp av einum nýggjum flogfari av slagnum A 319 við møguleika fyri seinni at keypa eitt flogfar afturat av sama slag. Flogfarið fer væntandi í rakstur í 2011.

A 319 er eitt av heimsins mest seldu flogfórnum. Talan er um sama slag flogfar, sum var á royndarferð í Føroyum í oktober 2005. A 319 tekur millum 130 og 150 ferðafólk og lastar sostatt munandi meira enn verandi flogfór hjá felagnum.

Tyrluflotin telur í lötuni tryggjar tyrlur. Ein nýggjari Bell 412 kom inn í flotan í farna ári. Felagið hevur eisini gjørt sáttmála við Agusta Westland um levering av eini AW 139 tyrlu í 2008. Enn er ikki avgjørt, nær hendan tyrlan kemur í rakstur hjá felagnum. Væntandi fer hin eldra B212 út úr flotanum, men nær hetta verður, veldst um virksemd hjá felagnum.

Samlaða bókaða virðið fyri flogfórini og tyrlurnar hjá felagnum var 222 milliónir krónur við ársenda.

The Fleet

In the autumn of 2006, the board of directors decided to renew the fleet in two stages. First, some of the existing BAe 146 aircraft would be exchanged for the more recent RJ-type from the same manufacturer. Second, the company would decide which type of aircraft to use in the long term, once the runway at Vágur Airport has been lengthened.

The company purchased two RJ 85 aircraft from Swiss for delivery in the autumn of 2007. The original intention was to let go of two of the older aircraft at that time, but this decision was postponed, as described above. At the end of 2007, the fleet counted seven aircraft and 3 helicopters. Four of the aircraft are of the type Avro RJ, and three are BAe 146.

The company owns 5 of the aircraft, while the remaining 2 are leased. The leased aircraft can be returned in March and October of 2009.

Framtíðartilgongd /Expected delivery	
1 AW 139	April 2008
1 Airbus A319	2011

Frágongd í næstum /Expected sales	
Veldst um virksemd / Depending on activity	1-3 BAe 146
Væntandi / Depending on activity	1 Bell 212

After extensive study and negotiations with manufacturers, the board decided on Airbus to provide the aircraft for the routes to Faroes in the future. In January 2008, a contract was signed with Airbus to purchase one aircraft of the type A319, with an option to purchase a second aircraft later. The aircraft is expected to enter service in 2011.

A319 is one of the most sold aircraft in the world. This is the same type of aircraft that was in the Faroes on a test flight in October 2005. A319 can carry between 130 and 150 passengers, and can carry a higher payload than the company's existing aircraft.

There are currently three helicopters in the fleet. A newer Bell 412 was added last year. The company has also signed a contract with Agusta Westland for delivery of an AW 139 helicopter in 2008, but it has not yet been decided when it will enter service. The older B212 is expected to leave the fleet, but demand will determine when this happens.

Total book value of aircraft and helicopters was 222 million at year-end 2007.

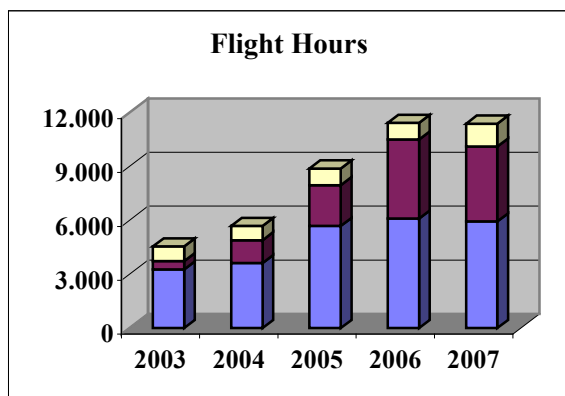
Framleiðslan

Tilsamans flugu flogför og tyrlur á leið sama tímatal í 2007 sum í 2006, men býtið var eitt sindur øðrvísi. Flogförini flugu í 10.106 tímar móti 10.501 árið fyrri. Rutuflúgvíngin minkaði við 160 tímum úr 6.098 niður á 5.938 tímar, og leiguflúgvíngin (charter) minkaði úr 4.403 tímum niður í 4.168 tímar.

Hinvegin vaks tyrluflúgvíngin nógv. Tímatalið óktist við 351 tímum úr 933 upp í 1.284 tímar. Umframt hetta vóru bæði bjargingartyrla og bjargingarmanningar tilbúgvín alt árið.

Rutuflúgvíngin stóð fyrri 59% av framleiðsluni, meðan charter og onnur leiguflúgvíng stóð fyrri 41% av samlaðu framleiðsluni hjá flogförunum. Hetta býtið er á leið tað sama sum í 2006.

Tilsamans 359.000 ferðafólk sótu í flogförum og tyrlum hjá felagnum í fjør, og tað svarar til ein vøkstur uppá 2% - ella 8.400 ferðafólk fleiri – í mun til árið fyrri.



Rutuflúgvíng

Talið av ferðafólkum við rutuflogförum hjá felagnum vaks úr 184.000 upp í 212.000. Hetta svarar til umleið 28.000 fólk fleiri ella 15%. Útboð av tøkum seturkilometrum, ASK (Available Seat Kilometer), á rutunetinum fall við 1%, meðan talið av seldum seturkilometrum, RPK (Revenue Passenger Kilometer), óktist við 17%. Hetta hevði við sær, at fleiri ferðafólk vóru við á hvørjum túri. Nýtsluprosentið (loadfaktor) á rutunetinum hækkaði úr 67% upp í 77%.

Danmark

Á farleiðunum til Danmarkar (Keypmannahavn, Billund og Aalborg), vaks ferðafólkatalið úr 157.000 til 187.000. Tað er ein vøkstur uppá umleið 19%. Hóast felagið stóð fyrri fleiri fráferðum á farleiðunum til Danmarkar, so hækkaði nýtslustigið í mun til árið fyrri, tí samlaða útboðið av flogsetrum á farleiðini minkaði.

Production

Total airborne hours for aircraft and helicopters in 2007 was on the same level as in 2006, but the distribution between the two was somewhat different. The aircraft flew 10,106 hours compared to 10,501 the previous year. The scheduled flights were 160 hours less with a total of 5,938, down from 6,098. Charter flight hours decreased from 4,403 to 4,168.



Helicopter operations increased significantly. Total hours airborne increased by 351 hours, from 933 to 1,284. In addition, both rescue helicopter and rescue crews were held in readiness for SAR for the whole year.

Scheduled flights accounted for 59% of production, while charter flights were 41%. This distribution is approximately the same as in 2006.

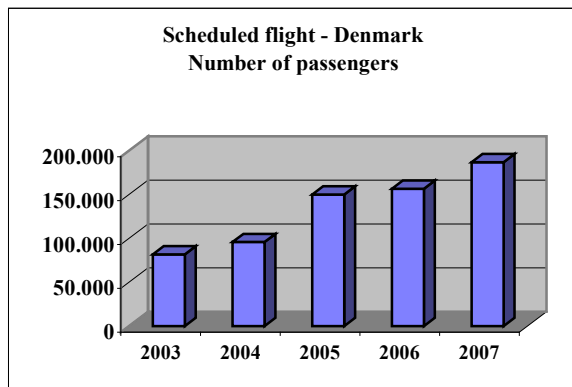
A total of 359,000 passengers travelled in the company's aircraft and helicopters last year, and this is an increase of 2%, or 8,400 more passengers, compared to 2006.

Scheduled services

The number of passengers on scheduled flights increased from 184,000 to 212,000, an increase of 28,000 passengers or 15%. The number of available seat kilometres (ASK) on the route network fell by 1%, while the number of revenue passenger kilometres (RPK) increased by 17%. As a result, more passengers were being carried on each flight. The load factor on the route network increased from 67% to 77%.

Denmark

On the Danish routes (Copenhagen, Billund, and Aalborg), the number of passengers increased from 157,000 to 187,000, an increase of 19%. Even though the number of departures to Denmark increased, the load factor was still higher than the previous year, because the total supply of seats on the route decreased.



Aðrar farleiðir

Búskaparliga úrslitið batnaði á farleiðunum til onnur lond enn Danmark, hóast ferðafólkatalið minkaði eitt vet. Hetta tí útboðið var tillagað eftirspurningin.

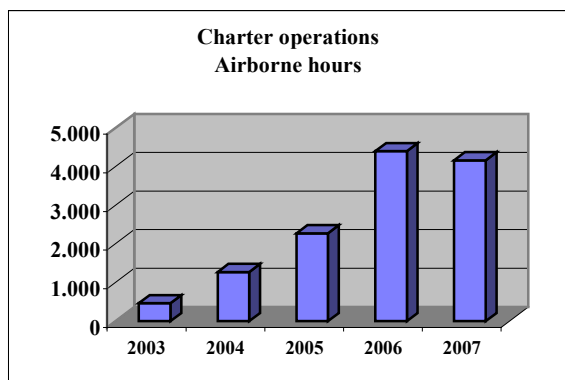
Hóast talið av ferðafólkið minkaði við umleið 2% niður á 14.500 ferðafólk á Íslandsleiðini, so vaks nýtslustigið við 6%. Samstarvið við Air Iceland og Icelandair heldur fram, og Atlantic Airways skal aftur í sumar flúgva til Narsarsuaq í Suðurgrønlandi.

Eisini á farleiðunum til Bretlands vaks nýtslustigið, tí útboðið var tillagað eftirspurningin. Ferðafólkatalið á Bretlandsrutunum fór upp um 9.300.

Tað gongur heldur striltið at fáa í lag burðardyggja flogrutu millum Føroyar og Noreg. Tí varð flogið færri fráferðir til Noregs síðsta ár í mun til árið fyri. Komandi sumar verður ikki flogið til Oslo, men flogið verður í staðin umvegis Stavanger til svenska høvuðsstaðin Stockholm. Hendan nýggja farleiðin tykist fáa góða undirtøku.

Leiguflúgvnging

Leiguflúgvngingin minkaði úr 4.403 tímum niður á 4.168 í 2007. Stórir partur av flúgvngingini var í Noreg fyri Aker Kværner. Seinkingar í byggiprojektunum við Hammerfest og Molde elvdu til, at flúgvngin helt á væl longri enn uprunaliga ætlað.



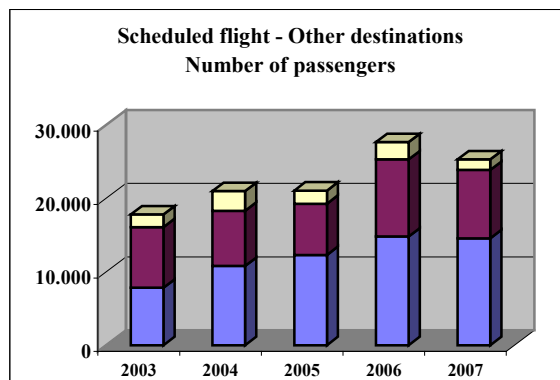
Other destinations

As a result of adjusting capacity to demand, the result of routes to other destinations improved, even though passenger numbers declined by a small number.

Despite a 2% decline in passenger numbers to 14,500 on the Iceland route, the load factor increased 6%. The cooperation with Air Iceland and Icelandair continues, and Atlantic Airways will again this summer fly to Narsarsuaq in the south of Greenland.

As a result of adjusting capacity, load factors also improved on the UK routes. The number of passengers on the UK routes exceeded 9,300.

To reach profitability on the route between the Faroe Islands and Norway is proving to be a drawn out and rather difficult process. Therefore the number of departures were reduced compared to 2006. This summer the flights to Oslo will be replaced with flights to Stockholm with a stop-over in Stavanger. This new route seems to have received a warm welcome.



Charter operations

Total charter hours decreased from 4,403 to 4,168 in 2007. A large part of the activity was in Norway on charter from Aker Kværner. Delays in their construction projects at Hammerfest and Molde meant, that the charters carried on some time longer than was originally planned.

The charters for Aker Kværner decreased over the summer of 2007, and ceased in November, when Aker Kværner completed its construction projects.

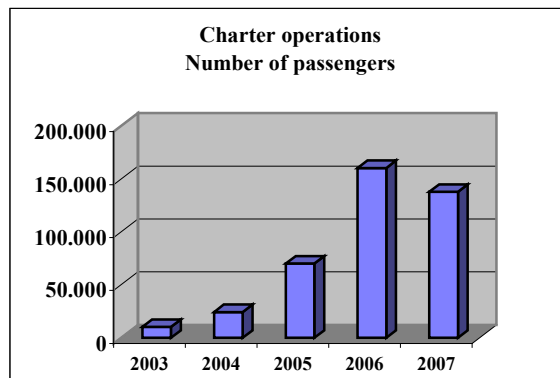
Around that time the company started flying for SAS on their routes to London City Airport and Stavanger. At the end of March 2008, there will be 3 aircraft on service for SAS out of Copenhagen to destinations like London, Birmingham, and Stavanger. In order to fly these routes for SAS, the parties have agreed that Atlantic Airways hires crew from SAS during this period.

Flúgvíngin fyri Aker Kværner minkaði kortini munandi á sumri 2007 og steðgaði í november, tá verkætlanirnar í Molde og við Hammerfest vóru lidnar.

Um somu tíð fór felagið at flúgva fyri SAS á rutunum úr Keypmannahavn til London City Airport og Stavanger. Síðst í mars 2008 økist flúgvíngin upp í trý flogfór, ið skulu røkja rutuflúgvíng fyri SAS úr Keypmannahavn til býir sum London, Birmingham og Stavanger. Til tess at kunna røkja flúgvíngina fyri SAS hava partarnir eisini gjørt sáttmála um , at Atlantic Airways leigar flogmenn frá SAS í sáttmálatíðarskeiðinum.

Umframt flúgvíng fyri Aker Kværner og SAS hevur felagið eisini flogið nakað av aðrari leiguflúgvíng, eitt nú charterflúgvíng fyri túroperatørar úr Danmark, eins og nakað av ad hoc flúgvíngum.

Besides the charters for Aker Kværner and SAS, the company has also had other charters, such as for tour operators in Denmark, and some ad hoc charters.



Tyrluflúgvíng

Tyrlurnar vóru 1.284 tímar á flogi síðsta ár í mun til 933 tímar árið fyri, og tað svarar til ein vøkstur uppá umleið 38%.

Sáttmáli var gjørdur um keyp av eini Bell 412 tyrlu ætlað til virksemi innan fráländavinnuna á heystið 2006. Eftir ætlan skuldi hon fara í rakstur móti sumri 2007. Ymisk viðurskifti høvdu kortini við sær, at arbeiðið at klárgera tyrluna dró út. Hóast tyrlan funktionelt var klár tíðliga á sumri, kom hon ikki í rakstur fyrrenn í byrjan av november.

Sáttmáli varð gjørdur við Bristow um flutning av fólki í sunnara parti av Norðsjónum fyri summarhálvuna. Í vetur røkir felagið flúgvíng fyri BP millum Vágar og boripallin, sum borar Williamsbrunnin á Føroyaleiðini. Royndirnar, felagið hevur vunnið sær í fráländavinnuni farna árið, eru sera týðningarmiklar fyri framhaldandi menning av føroyskari tyrluvinnu.

Viðurskifti rundanum sáttmálan við Fiskimálastýrið og flúgvíngina í fráländavinnuni, áðrenn triðja tyrlan var tøk, elvdu til nógva umrøðu av SAR tænastruni.

Samstarvið millum Fiskimálaráðið/MRCC og felagið hevur verið konstruktivt síðani byrjan, og hava Føroyar í dag eina munadygga føroyska tyrlutilbúgvíng. Partarnir hava tó ynski um ymsar tillagingar, og hava partarnir tikið upp samráðingar um tillagan av sáttmálanum. Hesin sáttmáli gongur út í 2010. Tyrla og bjargingarmanning eru á varðhaldi hvønn dag. Tyrlan var kallað út 32 ferðir í 2007.

Sáttmálin um bygdaflúgvíng gongur út í 2008, og er felagið eisini sinnað at taka upp samráðingar við landsstýrið um hetta samstarv.

Helicopter service

The helicopters were airborne for 1,284 hours last year compared to 933 hours in 2006, an increase of 38%.

A contract to purchase a Bell 412 helicopter was made in the autumn of 2006 in order to service the offshore segment. The helicopter was scheduled to enter service in summer 2007, but due to various circumstances the helicopter entry into service was delayed, and it only started operating in November.

A contract was signed with Bristow to transport crew in the southern part of the North Sea during the summer season. This winter the company has transported BP-crew between Vágar Airport and the drilling rig working on the Williams well in Faroese waters. The experience the company has gained in the offshore business are very important for the further development of Faroese helicopter transport.

The circumstances surrounding the contract with the Department of Fisheries, and the conflict with the offshore activity before the third helicopter entered service, led to a substantial amount of press exposure of the Search and Rescue Service.

The cooperation between the Department of Fisheries and the Maritime Rescue & Coordination Center on the one hand and the company on the other, has been constructive since its start, and today the Faroe Islands have a quality helicopter SAR service, where helicopter and crew are on standby every day of the year. The parties nevertheless wish to make some amendments to the contract, and have entered into negotiations. The current contract expires in 2010. The helicopter responded to 32 incidents in 2007.

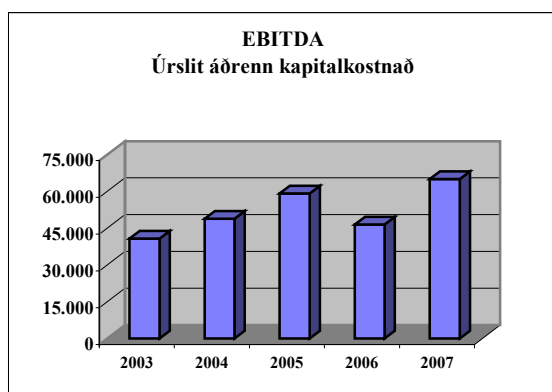
The agreement to service the islands by a regular helicopter schedule expires in 2008, and the company is willing to go into negotiations with the Government to continue the service.

Búskaparliga gongdin

Búskaparliga royndist árið væl í fjør. Úrslitið áðrenn avskrivningar og leasingarkostnað (EBITDAR) gjørdist 73 milliónir krónur í mun til 51 milliónir árið fyri. Raksturin gav eitt avlop uppá 29 milliónir krónur fyri skatt og 23,8 milliónir krónur eftir skatt. Hetta er besta úrslit felagið hevur rokkið í 20 ára søgu felagsins.

Úrslitið fyri skatt var góðar 24 milliónir krónur hægri enn árið fyri.

Rentingin av eginognini áðrenn skatt gjørdist 13,6% í mun til 2,6% í 2006.



Inntøkur og kostnaðir

Samlaði umsetningurin hjá felagnum vaks í fjør úr 519 mió. krónur. upp í 539 mió. krónur. Vøksturinn var góðar 20 mió. krónur, svarandi til 3,8 %. Størsti vøksturinn í inntøkum stavar frá rutuflúgving til Danmarkar, meðan inntøkur frá øðrum flogrutum hava verið heldur minni enn árið fyri.

Inntøkur og útreiðslur í samband við leiguflúgving eru minkaðar nakað í 2007. Hetta partvís tí flogið varð nakað minni, men eisini tí leiguflúgving fyri onnur flogfeløg hevur við sær lægri brutto umsetning og útreiðslur, tí flogfelagið, sum leigar, ber sjálvt munandi part av beinleiðis útreiðslunum í samband við flúgvingina.

Útreiðslurnar til brennievni eru framvegis sera høgar. Somuleiðis vaks útreiðslurnar í sambandi við óregluliga flúgving frá methøgum støði í fjør uppá 10 milliónir krónur til slakar 14 milliónir krónur í ár.

Økt starvsfólkatal, útbúgving av flogfólki og hækkingi lønarstøði vóru høvuðsorsøkurnar til, at starvsfólka-kostnaðurin vaks við tólv milliónum krónum.

Flestu starvsfólkini starvast í Føroyum, men felagið hevur eisini starvsfólk í Danmark, Noregi og Stóra Bretlandi. Størsti starvsfólkabólkur eru flogmanningar.

Financial Statement

The financial performance in 2007 was good. The result before depreciation and leasing costs (EBITDAR) was 71 million compared to 51 million the previous year. Profit before tax was 29 million and net profit was 23.8 million. This is the best result in the whole of the company's 20 year history.

Profit before tax was 24 million higher than the previous year.

Return on equity before tax was 13.6% compared to 2.6% in 2006.

Revenue and costs

Total sales for 2007 increased from 519 million to 539 million, an increase of 20 million or 3.8%. The greatest increase in sales was from scheduled flights to Denmark, while the sales from other routes have been less than the previous year.

Income and expenditure related to charter flights have both decreased somewhat in 2007. This is partly due to fewer hours flown, but also due to the fact that charters from other carriers have meant lower sales and expenditure. The carriers themselves pay for a large portion of the direct costs.

The expenditure on fuel remains very high. Also the costs related to irregular flight operations increased from a record level of 10 million in 2006 to just short of 14 million last year.

Increased numbers of employees, training of crew, and a general increase in the level of wages are the main reasons for employee costs increasing by 12 million.

Most employees work in the Faroe Islands, but the company also employs people in Denmark, Norway, and the United Kingdom. Flight crew is the largest single group of employees.

Depreciation was 45 million compared to 40 million the previous year. The reason for the increase is additions to the fleet.

Financial income increased by approximately 13 million, while financial expenditure increased by 1.5 million. The largest part of the increase in income is from the holding of shares in Atlantic Petroleum, and the company has during 2007 sold around half its holding to realise the gain. The company does not anticipate a gain on shares in 2008.

Avskrivningarnar vóru 45 mió. krónur í 2007 sammett við 40 mió krónur. árið fyri. Orsøkin er tilgongd av flogförum til flotan.

Fíggarinntøkurnar øktust við uml. 13 mió krónum. í fjør, meðan figgjarútreiðslurnar øktust við 1,5 mió. krónum. Størsti parturin av hesum er frá partabrævaogn í Atlantic Petroleum. Um helmingurin av partabrøvunum eru seld í 2007 og vinningurin staðfestur. Felagið roknar ikki við vinningi frá partabrøvum í 2008.

Fíggarstöða

Við árslok javnvigaði figgjarstöðan hjá felagnum við umleið 389 milliónum krónum, sum er 25 milliúnur krónur hægri enn árið fyri.

Materiella støðisognin vaks við 53 milliónum krónum upp í 290 milliónir. Broytingin stavar í høvuðsheitum frá tilgongd av tveimum Avro RJ 85 flogförum og einari Bell 412 tyrlu. Harafturat hevur felagið forútgoldið tilsamans umleið 12 milliónir krónur fyri eina nýggja AW 139 tyrlu og eitt nýtt Airbus A319 flogfar.

Fíggarliga støðisognin vaks við góðum sjei milliónum krónum til slakar fjúrtan milliónir krónur. Vøksturin stavar frá øktum virði á partabrøvum í øðrum feløgnum í árinum, sum fór.

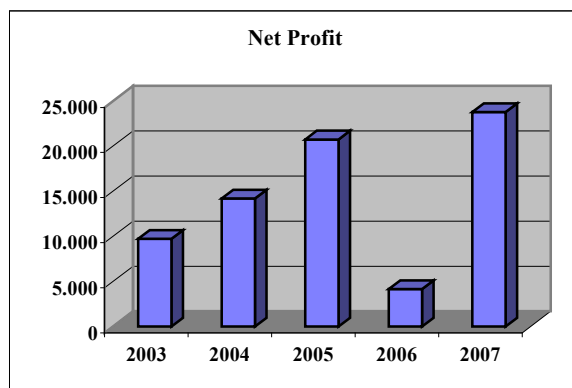
Vøru og tænastuáognin fall við 51 milliónum í farna ári. Stóra broytingin stavar frá útgjalding av tryggingarupphædd fyri flogfarið OY CRG. Hinvegin øktist tøkur peningur úr 21 mió.krónum upp í 38 mió. krónur.

Av samlaðu figgjarstöðuni var eginognin við ársenda slakar 214 milliónir krónur og solvensprosentíð 54,9%.

Samlaða skuldin vaks við 3 mió.krónum upp á 153 mió. krónur í fjør. Harav var langfreistaða skuldin 93 milliónir krónur, ið er 8 milliónir krónur hægri enn í 2006.

Býti av ársúrsliti

Uppskotið um býti av ársúrslitinum framgongur av rakstarroknskapinum.



Balance Sheet

At year-end the balance sheet total was 389 million, an increase of 25 million on the year before.

Material fixed assets increased by 53 million to 290 million. The increase is mainly due to the addition of two RJ 85 aircraft and one Bell 412 helicopter. Furthermore, the company has made total prepayments of 12 million towards a new AW 139 helicopter and a new Airbus A319 aircraft.

Financial fixed assets increased by over 7 million to just under 14 million. The increase is due to increased market value of shares in other companies during the year.

Debtors decreased by 51 million the past year. This large change is due to the payment out of the insurance policy for the aircraft OY CRG. Cash increased from 21 million to 38 million.

Equity at year-end was 214 million, resulting in an equity rate of 54.9%.

Total debt increased by 3 million to 153 million. Out of this, long-term debt was 93 million, which was 8 million more than at year-end 2006.

Allocation of Profit/loss

Recommendation regarding allocation of net profit/loss is disclosed in conjunction to the income statement.

Hendingar eftir árslok / *Event after the End of the Financial Year*

Frá degnum fyri figgjarstöðuni til í dag eru fylgjandi týðandi viðurskipti farin fram:

Felagið gjørði sáttmála við Airbus 30. januar 2008 um at keypa eitt nýtt flogfar av slagnum A 319. Sáttmálin fevnir eisini um eina optión til at keypa eitt flogfar aftrat av sama slag. Flogfarið kemur væntandi í flúgvng í 2011.

Tann 7. februar 2008 skrivaði felagið undir sáttmála við SAS um at leiga SAS Danmark trý flogfør við manningum. Sáttmálatíðarskeiðið byrjar síðst í mars og varar 12 mánaðir fyri fyrsta flogfarið, 13 mánaðir fyri næsta og 14 mánaðir fyri triðja flogfarið. Samstundis hava partarnir avtalað, at Atlantic Airways leigar flogmenn frá SAS í hesum tíðarskeiði. Sáttmálin kann sigast at vera ein munandi víðkan av verandi samstarvi við SAS, ið byrjaði síðsta heyst, tá SAS leigaði tvey flogfør frá Atlantic Airways.

Eftir roknskaparlok er einki annað hent, sum ávirkar metingina av ársroknskapinum.

From the balance sheet date until today, the following significant events have occurred:

The company entered into a contract with Airbus on 30 January 2008 regarding the purchase of a new aircraft of the type A319. The contract includes an option to purchase a further aircraft of the same type. The aircraft is expected to enter service in 2011.

On 7 February 2008 the company signed a contract with SAS about chartering 3 aircraft and crew to SAS Denmark. The agreement comes into force towards the end of March 2008, and lasts 12 months for the first aircraft, 13 months for the second aircraft, and 14 months for the third aircraft. The parties have also agreed, that Atlantic Airways hires crew from SAS during this period. This contract considerably widens the scope of the cooperation that started last autumn, when SAS chartered two aircraft.

Otherwise there have been no events from the balance sheet date until today that might affect the true and fair view of the financial statement.

Útlit fyri 2008 / *Outlook for 2008*

Til tess at mótvirka sveiggjnum í føroyska búskapinum, arbeiðir felagið áhaldandi við at fjøltátta búskapargrundarlagið, so tað fær fleiri bein at standa á.

Sáttmálin við SAS tryggjar felagnum eina skilagóða nýtslu av tøka kapasitetinum til leiguflúgvng í 2008 og stóran part av 2009.

Í sambandi við økta leiguvirksemið hefur felagið longt sáttmálarnar við British Aerospace um leigu av tveimum flogførum fram til ávikavist apríl og oktober 2009.

Tað var ein týðandi strategisk avgerð, sum nevndin tók, tá felagið gjørði av at gera sáttmála við Airbus um keyp av A319 flogfari. Felagið hefur við hesum tryggjað sær hóskaði flogfar til longdu lendingarbreytina í Vágum, sum lögtingið hefur samtykt at fremja, og ivasurningurin um hvørt flogfaraslag felagið skal satsa uppá frameftir er avgreiddur,

Við Airbus flogfarinum verður sjøtil settur á eitt nýtt tíðarskeið í søgu felagsins, tí síðan stovnanina fyri 20 árum síðan hefur felagið einans brúkt flogfør frá British Aerospace. Hóast nýggju flogførini eru dýrari at keypa, so eru tey kortini biligari í rakstri enn verandi

In order to counteract the volatile business cycles in the Faroese economy, the company will continue to diversify its business, so as not to be too exposed to domestic demand.

The contract with SAS ensures that the company makes sensible use of its spare capacity in the charter business in 2008 and towards autumn 2009.

In light of this increased charter activity, the company has extended the lease contracts with British Aerospace on two aircraft until April and October 2009.

It was an important strategic decision by the board to sign a contract with Airbus for the purchase of one A319 aircraft. By this action, the company has secured suitable aircraft for the extended runway at Vágur Airport. The Parliament has passed the bill regarding extension into law, and the company's doubts concerning which type of aircraft to use in the future have been laid to rest.

With this Airbus aircraft a new chapter of the company's history will begin, because ever since its foundation 20 years ago, the company has only used aircraft from British Aerospace. Despite the fact that the new aircraft are more expensive to purchase, they will be more

flogför, tí tey taka fleiri ferðafólk og brúka minni brennievni. Flogfarið fer væntandi í rakstur millum Føroyar og Danmark og á øðrum leiðum í Evropa, í seinasta lagi í 2011.

Støðan viðvíkjandi ábøtum og nýgerð á flogvøllinum í Vágum er akutt. Nógvu avlýsingarnar kosta felagnum nógv, men tarna eisini samfelagsmenningini, og tí er ongin orsök at bíða við átøkum, sum kunnu gera mun beinanvegin. Her verður millum annað hugsað um at fáa útbygda ljósskipan og gjørt metingar av møguligum GPS skipanum.

Somuleiðis eru viðurskiptini í terminalinum ótíðarhóskandi og als ikki nøktandi fyri nógvu ferðsluna.

Felagið er sinnað at taka upp samstarv við flogvøllin í Vágum til tess at fáa so skilagóðan rakstur í lag sum til ber. Eitt nú ber til at samstarva um tollfría sølu og handling av flogförum og ferðafólki.

Felagið vónar framvegis, at landsstýrið fær avgreitt málið um, at Føroyar gerast partur av europeiska loftferðslusamstarvinum.

Partabrævamarknaðirnir hava verið óstöðugir síðani desember. Hetta hendi um júst somu tíð, sum Atlantic Airways varð skrásett á partabrævamarknaðinum.

Sambært viðmerkingum til lögtingslóg um sølu av einum triðingi av partabrøvunum, var eisini at selja næsta triðingin innan langt um líður. Til tess at styrkja um handilin við partabrøvunum og styrkja um virðið á partabrøvunum, sum landið hevur selt privatum íleggjarum, verður mælt at taka tættin upp um sølu av næsta triðinginum sum skjótast.

Felagið væntar, at stöðið á virkseminum verður á leið tað sama innan rutuflúgvung. Munagóður vøkstur verður í tímatalinum innan leiguflúgvung, men skiftisavlopið fyri hvønn tíma verður lægri. Útlitini fyri tyrluraksturinum eru hampilig. Stórt sæð allar útreiðslur eru vaksandi, og felagið sleppur tí ikki undan at hækka prísirnar á summum tænastum, eins og tiltøk verða sett í verk til at tálma útreiðsluøkingina, so til ber at tryggja einum sunnum rakstri. Felagið miðar ímóti at fáa eitt betri úrslit áðrenn fíggarligar postar í 2008 enn árið fyri. Hinvegin roknað felagið ikki við fíggarligum inntøkum av stórvegis týðningi komandi ár. Roknað verður við einum úrslitið uppá 20 – 25 milliónur krónur, um búskapargongdin annars heldur sær á núverandi stöði.

efficient in operation than our existing fleet, since the new aircraft carries more passengers and burns less fuel. The aircraft is expected to be employed on the route between the Faroe Islands and Denmark, as well as other European routes, no later than 2011.

The situation regarding maintenance and new investment in the facilities at Vágur Airport is most pressing. The large number of cancellations are a direct and severe cost to the company, but also hamper the development of the country as a whole. Therefore there should be no reason to delay measures that will immediately improve the situation, such as expand the lighting systems and evaluation of possible GPS systems.

Similarly, the terminal is outdated and not suitable at all to handle the large volume of traffic.

The company wants to cooperate with the airport authorities in order to reach a suitable and costefficient operation of the airport, for instance by way of duty free sales and handling of passengers and aircraft.

The company is still hopeful that the Government will settle the issue of making the Faroe Islands part of the European Common Aviation Agreement.

The financial markets have experienced fluctuations since December. This occurred at the same time as Atlantic Airways was listed on the stock exchange.

According to the explanatory memorandum to the Act of Parliament to sell the first tranche of 33% of the shares, the Government intends to sell the second tranche of a further 33% of the shares before too long. In order to strengthen the trading of the shares, and also strengthen the value of the shares, the company recommends that this second phase be initiated as soon as possible.

The company anticipates the level of scheduled flight activity to be the same in 2008. The number of chartered flight hours will increase, but the gross margin on each hour will be lower. The outlook for helicopter operations are reasonably good. The general level of costs is increasing, and the company cannot avoid to increase the prices on certain services, while at the same time initiate measures to control cost increases in order to ensure healthy operations. The company aims to improve on the result before financial items in 2008, while not expecting to realise any notable financial income during the year. The company estimates the net profit for 2008 to be in the range from 20 to 25 million, provided the current economic climate prevails.

Eigaraviðurskifti / Ownership

Atlantic Airways varð skrásett á íslenska virðisbrævamarknaðinum (OMX Nordic Exchange Iceland) í samstarvi við Virðisbrævamarknað Føroya (VMF) tann 10. desember. Frammanundan varð fyrsti triðingurin av felagnum einskildur og seldur føroyskum og útlenskum íleggjarum. Í tíðarskeiðnum 19.-27. november í fjør vórðu 341.550 partabrøv, áljóðandi 100 kr., seld fyri kurs 261. 180.959 partabrøv vórðu seld stórum íleggjarum, 139.380 vórðu seld smærri íleggjarum, meðan starvsfólk hjá felagnum keyptu 21.211 partabrøv.

Partabrævamarknaðirnir hava verið óstöðugir síðani desember. Hetta hendi um júst somu tíð, sum Atlantic Airways varð skrásett á partabrævamarknaðinum.

Fram til árslok fullu partabrøvini úr kurs 261 niður á kurs 234,50. Marknaðarvirðið á felagnum fall sostatt í hesum tíðarskeiði við umleið 10% úr góðum 270 mió. kr. niður á 243 mió.kr. Síðani árslok eru flest øll partabrøv fallin upp aftur meiri í virði. Soleiðis er eisini við Atlantic Airways. Lægsti skrásetti kursurin var 175. Miðjan februar var kursurin 187. Marknaðarvirðið á felagnum var hendan dagin 194 milliónir krónur, ið er 9 % lægri enn innara virðið á felagnum.

Stórir partaeigarar í felagnum eru sambært partafelagslógini § 28b: Føroya Landsstýri og Sp/f 07.12.2007. Hesir partaeigarar eiga yvir 5 % av partabrøvum felagsins. Við árslok var samlaða talið av partaeigarum í felagnum 1095.

Atlantic Airways was listed on the Icelandic Stock Exchange (OMX Nordic Exchange Iceland) in cooperation with the Faroese Securities Market (Virðisbrævamarknaður Føroya) on 10 December. Prior to the listing, the first 33% of the company was privatised by way of sale to Faroese and foreign investors. In the period from 19–28 November last year, 341,500 shares with face value DKK 100 were sold at the price of DKK 261 per share. 180,959 shares were sold to large investors, 139,380 shares were sold to minor investors, while employees of the company bought 21,211 shares.

The financial markets have experienced fluctuations since December. This was at the same time as Atlantic Airways was listed on the stock exchange.

In the period from listing until the end of the year, the share price fell from 261 to 234.50. The market value of the company decreased by around 10% from 270 million to 243 million. Since the beginning of 2008, markets have fallen even further, and the shares in Atlantic Airways have fallen also. The lowest registered share price was 175. As of mid-February, the share price was 187, and the market value of the company was about 194 million, which is 9 % less than the equity value of the company.

Large shareholders according to section 28B of the Companies Act are: The Faroe Islands Government and Sp/f 07.12.2007. These shareholders own more than 5% of the company's shares. At year-end, the total number of registered shareholders was 1,095.

Leiðreglur fyri virkisleiðslu / Corporate Governance

Leiðreglur felagsins fyri virkisleiðslu fylgja í høvuðsheitum “Guidelines on Corporate Governance (2nd edition) frá virðisbrævamarknaðinum í Íslandi. Havandi stódd og bygnað felagsins í huga, heldur nevndin ikki, at neyðugt er við serligari grannskoðara- og lønarnevnd.

Aðalfundurin er hægsti myndugleiki felagsins og fer fram eftir ásetingunum í viðtøkunum. Partaeigarar og teirra ráðgevar, fjølmiðlar og umboð fyri virðisbrævamarknaðin hava atgongd til aðalfundin.

Nevndin fyri P/F Atlantic Airways er mannað við 5 limum, harav tvey umboð vald av starvsfólkunum. Aðalfundurin velur 3 nevndarlimir, ið skulu vera óheftir av felagnum. Val av nevndarlimum millum starvsfólkini fer fram sambært galdandi lóggávu á økinum. Í minsta lagi 1-2 nevndarlimir skulu vera óheftir av størri partaeigarum, ið umboða meira enn 10% av parta-
Ársroknskapur 2007 / Annual Report 2007

The Corporate Governance rules of the Company adhere to the main points in the “Guidelines on Corporate Governance” (2nd edition), published by OMX Nordic Stock Exchange in Iceland. Considering the Company's size and organisational structure, the Board of Directors does not find it necessary to operate an Audit Committee nor a Remuneration Committee.

The Annual General Meeting, which is conducted according to the Articles of Association, is the supreme authority in the affairs of the Company. The Annual General Meeting may be attended by shareholders and their advisors, and the meetings are open to representatives of the press and the OMX Nordic Stock Exchange.

The Board of Directors consists of 5 members, of which the 2 represent, and are elected by, employees. Three

peninginum.

Umráðandi er, at allir nevndarlímur hava neyðugu for-
treytirnar og tíð til at vera virknir í nevndararbeiðnum.

Forstjórin og figgjartjórin hava ábyrgdina fyri dagliga
rakstrinum og kunna nevndina regluliga um gongdina í
felagnum.

Felagið verður teknað við undirskrift nevndarformansins
og einum stjóra í felag ella við undirskrift av tveimum
nevndarlímum í felag.

Ríkisgóðkendur grannskoðari verður valdur á hvørjum
ári á aðalfundi felagsins. Felagið hevur tætt samskipti við
grannskoðaran.

Compliance Officer og varamaður eru útnevndir at hava
eftirlit við, at innanhýsisreglur felagsins og kunningar-
skyldan mótvegis virðisbrævamarknaðinum verða hild-
nar. Og at handfaringin av innanhýsisvitan og parta-
brævahandli hjá innanvitanarum eru sambært galdandi
reglum.

Leiðreglurnar fyri virkisleiðslu kunnu lesast í fullari
longd á heimasíðu felagsins www.atlantic.fo.

*Board members, independent of the Company, are
elected at the Annual General Meeting. Election of
Board members among the staff is conducted in
accordance to relevant legislation. 1-2 Board members
must be independent of major shareholders representing
more than 10% of the total share capital.*

*All persons elected to the Board of Directors must be
properly qualified, and be able to devote the time
required by the duties involved.*

*The Managing Director and Financial Director are
responsible for the daily operations of the Company. The
Board is informed on the performance of the Company
on a regular basis.*

*The Company is bound by the joint signature of a
Managing Director and the Chairman of the Board, or
by the joint signatures of two members of the Board of
Directors.*

*A state authorised public accountant is elected at each
Annual General Meeting. The Company maintains a
close cooperation with the auditor.*

*A Compliance Officer and a deputy are appointed to
monitor adherence to the company's internal rules, and
the obligation to make relevant information public to the
stock exchange. The officer also sees to that the handling
of inside information and securities trading by insiders
are in accordance with regulations.*

*Further information about the Corporate Governance
rules of Atlantic Airways is available on the Company's
website, www.atlantic.fo.*

Váðastýring / Risk Management

Flogvinnan hevur lutfalsliga høgar flogútreiðslur knýttar
at tí einstaka flogtúrinum og høgar fastar kostnaðir.
Flogútreiðslurnar eru ikki beinleiðis ávirkaðir av talinum
av ferðafólki í hvørjum flogfari. Tí hevur nýtstlástigið
(tal av ferðafólki pr. túr) og meðalinntøkan pr. ferðafólk
stóran týðning fyri lønsemið í felagnum. Felagið fylgir
neyvt við gongdini á nýtstlástignum og við miðal-
inntøkuni fyri at tryggja ein skynsaman rakstur.

Til tess at mótvirka sveigjgunum í føroyska búskapinum,
arbeiðir felagið áhaldandi við at fjøltátta búskapar-
grundarlagið. Helmingurin av inntøkunum í 2007 stava
frá útlondum og hin helvtin frá Føroyum. Inntøkurnar
eru eisini spjaddar millum rutuflúgvung, leiguflúgvung og
týrlurakstur.

Búskaparliga gongdin í felagnum kann ávirkast av
broytingum í gjaldoyrakursum, serstakliga broytingum
millum donsku krónuna og amerikanska dollaran.
Útreiðslur til keyp av flogfórum og brennievni eins og
meginparturin av viðlíkahaldi eru í amerikanskum
dollarum. Ávísur partur av inntøkum og útreiðslum eru í
bretskum pundum.

*The airline industry has relatively high fixed costs in
connection with each flight. These expenses are not
directly influenced by the number of passengers carried
on each flight, and thus changes in load factor
influences the profitability of the Company. Atlantic
Airways monitors the load factor closely to ensure
prudent operation of flights.*

*In order to counteract the volatile Faroese economy the
Company continues to work towards diversifying its
economic base. In 2007, half the Company's revenues
were from abroad, and the other half domestic.
Furthermore, revenues are also divided among the main
business areas scheduled flights, charter flights, and
helicopter flights.*

*The financial performance of the Company can be
significantly affected by changes in foreign exchange
rates, especially between DKK and USD. Capital
expenditure on aircraft, and fuel and maintenance
expenditure are mainly in USD. Part of revenues and
cost are in GBP.*

Útreiðslur til brennievni eru millum størstu útreiðslur í felagnum og hava sostatt stóra ávirkan á raksturin. Felagið fær ein part av útreiðsluvøkstrinum innaftur við oljuavgjaldi fyri hvørt ferðafólk. Umleið triðingurin av mettu oljuútreiðslum fyrra hálvár 2008 eru prístryggaðar.

Fuel is one of the main items of expenditure, and therefore fuel prices affect the profit and loss account. A part of the fuel price increases are being recouped by levying surcharges on passengers. The Company has hedged approximately 33% of estimated fuel costs for the first half of 2008 against price increases.

Veðrið hevur tarnað flogferðsluni til og úr Føroyum rættuliga nógv í 2007. Tað hevur tí skund at fáa í lag batar á flogvøllinum í Vágum, so tað ber til at halda regularitetinum uppí.

The weather interrupted the flight operations on numerous occasions in 2007. Improving facilities Vágur Airport must have top priority to enhance regularity.

Tann 31. desember var rentuberandi skuldin í felagnum 93 milliónur krónur, harav vóru 54% læntar við flótandi rentu. Rentubroytingar kunnu tískil ávirka búskaparligu gongdina í felagnum. Hinvegin er eginognin stór í mun til samlaða ogn. Solvensprosentin var 56,4% um ársskiftið.

As of 31 December 2007 the Company had DKK 93 million in interest bearing liabilities, of which 54% are at variable interest rates. Changes in the level of interest rates could therefore have a impact on the financial performance of the Company. On the other hand the total equity is high in proportion to total assets. The equity rate was 56,4% at the end of last year.

Fíggjarkalendar 2008 / Financial Calendar 2008

20. Februar	Ársroknskapur 2007	20 February	Annual Report 2007
03. Apríl	Ársaðalfundur	03 April	Annual General Meeting
22. Mai	Roknskaparfráboðan, 1. ársfjórðing	22 May	Interim Statement Q1
21. August	Hálvársroknskapur	21. August	Interim Statement Q2
20. November	Roknskaparfráboðan, 3. ársfjórðing	20. November	Interim Statement Q3

Rakstrarroknskapur / *Income Statement*

	Nota / Note	2007	2006
Nettosöla / <i>Net sales</i>	1	538.797.016	518.990.160
Flúgvikostnaður / <i>Flight expenses</i>		-381.826.094	-392.749.695
Starvsfólkakostnaður / <i>Employee expenditures</i>	2	-91.894.022	-79.710.545
Avskrivningar / <i>Deprecations</i>	4	-45.247.740	-39.586.417
Úrslit áðrenn fígjarligar postar / <i>Result before financial items</i>		19.829.159	6.943.503
Fígjarinntøkur / <i>Financial income</i>		15.180.777	2.580.823
Fígjarútreiðslur / <i>Financial expenses</i>		-5.994.313	-4.454.661
Úrslit áðrenn skatt / <i>Result before tax</i>		29.015.623	5.069.665
Skattur / <i>Tax</i>	3	-5.235.412	-912.540
Úrslit / <i>Profit</i>		23.780.211	4.157.125
Býti av úrsliti / <i>Allocation of profit/loss</i>			
Hin tóka upphæddin er / <i>The amount at disposal is :</i>			
Flutt fram frá undanfarnum árum / <i>Retained earnings opening</i> .		68.390.034	
Úrslit / <i>Result for the period</i>		23.780.211	
Íalt / <i>Total</i>		92.170.245	
Verður skotið upp av nevdini at býta soleiðis / <i>Proposal from the board of allocation:</i>			
Vinningsbýti til partaeigarar / <i>Proposed dividen to shareholders</i>		6.000.000	
Burturlagt til uppskrivingargrunn / <i>Adjustments to other reserves</i>		114.593	
At flyta fram til næsta ár / <i>To carry forward to next year</i>		86.055.652	
Býtt / <i>Allocated</i>		92.170.245	

Fígjarstöða pr. 31. desember / *Balance Sheet as at 31 December*

Flogfær og viðlíkahald / <i>Aircrafts and maintenance</i>	221.560.324	167.056.919
Eykalutir / <i>Spare parts</i>	14.366.798	15.064.903
Rakstrargögn / <i>Operating equipment</i>	10.603.598	9.449.140
Hangarur, skrivst.hóli og sethús / <i>Buildings</i>	43.962.362	45.817.480
Materiell stöðisogn í alt / <i>Fixed assets</i>	4 <u>290.493.081</u>	<u>237.388.442</u>
 Kapitalpartar í atkn. virkjum / <i>Shares in associated companies</i> ..	 2.138.236	 1.995.727
Virðisbrøv / <i>Other shares</i>	11.913.360	5.510.000
Fígjarlig stöðisogn í alt / <i>Total financial assets</i>	5 <u>14.051.596</u>	<u>7.505.727</u>
 STÖÐISOGN Í ALT / <i>TOTAL FIXED ASSETS</i>	 <u>304.544.677</u>	<u>244.894.169</u>
 Nýtsluværa / <i>Consumables</i>	 1.087.790	 944.537
Nýtsluværa íalt / <i>Total consumables</i>	<u>1.087.790</u>	<u>944.537</u>
 Vöru- og tænaðuágn / <i>Trade receivables</i>	 6 40.382.399	 92.458.736
Tíðarskeiðsbókingar / <i>Accrued income and deferred expenses</i> ..	1.258.885	2.879.528
Önnur ágn / <i>Other receivables</i>	4.249.067	1.805.958
Ágn í alt / <i>Total receivables</i>	<u>45.890.351</u>	<u>97.144.222</u>
 Tökur peningur / <i>Cash and cash equivalents</i>	 37.966.505	 20.669.786
 ÖGN Í UMFERÐ Í ALT / <i>TOTAL CURRENT ASSETS</i>	 <u>84.944.646</u>	<u>118.758.545</u>
 AKTIV Í ALT / <i>TOTAL ASSETS</i>	 <u>389.489.323</u>	<u>363.652.714</u>

Fígjarstöða pr. 31. desember / *Balance Sheet as at 31 December*

Partapeningur / <i>Share capital</i>	7	103.500.000	103.500.000
Yvirkursur við partabrévaútgávu / <i>Share premium reserve</i>		23.500.000	23.500.000
Tiltakspenin. av nettouppskriving eftir innanvirðisháttinum / <i>Reserve shares in associated companies</i>	8	620.945	478.436
Flutt úrslit / <i>Retained earnings</i>	9	86.055.652	68.390.035
EGINOGN Í ALT / <i>TOTAL EQUITY</i>		213.676.597	195.868.471
Sett av til útsettan skatt / <i>Provisions for deferred taxes</i>	3	23.249.736	18.059.324
AVSETINGAR Í ALT / <i>TOTAL PROVISIONS</i>		23.249.736	18.059.324
Veðlán / <i>Mortgage loans</i>		93.390.355	85.160.801
Vøru- og tænauskuld / <i>Trade payables</i>		44.982.769	58.745.668
Tíðaravmarkingar / <i>Accruals and deferred income</i>		8.189.865	5.818.450
Skyldugt vinningsbýti / <i>Proposed dividend</i>		6.000.000	0
STUTT- OG LANGFREISTAÐ SKULD Í ALT / <i>TOTAL SHORT- AND LONG-TERM DEBT</i>	10	152.562.989	149.724.919
PASSIV Í ALT / <i>TOTAL LIABILITIES</i>		389.489.323	363.652.714
Veðsetingar og møguligar skyldur v.m. / <i>Mortgaging and contingent liabilities etc.</i>	12		
KAPITALFRÁGREIÐING			

Peningastreymisvirlit / *Cash Flow Statement*

Úrslit áðrenn fígjarligar postar / <i>Result before financial items</i> .	19.829	6.944
Avskrivningar / <i>Depreciation</i>	45.248	39.586
	65.077	46.530
Broyting í umferðarfæi, burturleggingum og stuttfreistaðari skuld / <i>Change in current assets, provisions and short-term liabilities</i> :		
+/- vöru- og tænaúaógn / <i>trade receivables</i>	51.254	-52.880
+/- goymsla / <i>stock</i>	-143	307
+/- onnur virðisbrøv og kapitalpartar / <i>shares in associated companies and other shares</i>	-6.546	-5.643
+/- vöru- og tænauskuld / <i>trade payables</i>	-13.763	25.435
+/- onnur skuld og tíðaravmarkingar / <i>other liabilities and accrued expenses</i>	2.355	2.704
+/- broyting í kapitalviðurskiftum / <i>Changes in sharecapital</i>	0	55.453
	33.157	25.376
Peningastreymur frá rakstri / <i>Cash flow from operations</i>	98.234	71.906
Rentu-inntøkur/útreiðslur / <i>Interest income/expenses</i>	9.186	-1.874
Nettóilögur í útbúnað / <i>Net investment in equipment</i>	-98.352	-100.640
Lántøka og avdráttir av lánum (netto) / <i>New loans and payments of loans (net)</i>	8.230	20.488
Útgöldið vinningsbýti / <i>Paid dividends</i>	0	-10.000
	-80.936	-92.026
LIKVIDITETSÚRSLIT / <i>LIQUIDITY SURPLUS</i>	17.298	-20.120
Tøkur peningur primo / <i>Cash and cash equivalents at the beginning of the period</i>	20.669	40.789
Tøkur peningur ultimo / <i>Cash and cash equivalents at the end of the period</i>	37.967	20.669

Notur / Notes

1. Útgreining av ferðafólkatali / Specification of numbers of passengers :

Ferðafólk flogfær, ruta / <i>Passengers fixed wing</i>	212.071	184.121
Ferðafólk flogfær, leigutúrar / <i>Passengers fixed wing, charter</i>	137.954	160.548
Ferðafólk flogfær / <i>Passengers fixed wing</i>	350.025	344.669

Ferðafólk tyrlur innanlanda/oljupallar / <i>Passengers by Helicopters, domestic/oilrigs</i>	9.437	6.381
Ferðafólk tilsamans / <i>Total passengers</i>	359.462	351.050

Flúgvítimar / Airborne hours:

Flogfær, ruta / <i>Airborne hours</i>	5.938	6.098
Flogfær, leigutúrar / <i>Airborne hours, charter</i>	4.168	4.403
Flúgvítimar flogfær / <i>Airborne hours</i>	10.106	10.501

Tyrlur innanlanda/oljupallar / <i>Helicopters domestic/oilrigs</i>	629	933
Tyrlur uttanlanda offshore/ <i>Helicopters foreign offshore</i>	655	0
Flúgvítimar tilsamans / <i>Total airborne hours</i>	11.390	11.434

Uttanlanda inntøka / income overseas :

Útflutningsvirði í kr. / <i>Export value in DKK</i>	270.582.767	294.682.616
Útflutningsvirði í % / <i>Export value in %</i>	50%	57%

2. Starvsfólkakostnaður (kr.) / Employee expenditures (DKK)

Lønir / <i>Wages and salaries</i>	-84.897.993	-73.744.420
Eftirlønargjöld / <i>Pensions</i>	-4.455.159	-3.676.277
Gjald til almennar tryggingar / <i>Expenses for social security</i>	-2.540.870	-2.289.848
	-91.894.022	-79.710.545

Samsýning til stjórn og nevnd / Salaries and compensations paid to Management and Board :

Stjórn / <i>Management</i>	-2.667.894	-1.841.400
Nevnd / <i>Board</i>	-420.000	-420.000
Í alt	-3.087.894	-2.261.400

Tal av starvsfólki / <i>Number of employees</i>	192	177
---	-----	-----

3. Skattur (kr.) / Tax (DKK)

Beinleiðis skattur / <i>Taxes</i>	0	0
Regulering til undanfarin ár / <i>Adjustment to previous years</i>	-45.000	0
Broyting av eventualskatti í árinum / <i>Changes in deferred taxes during the year</i>	-5.190.412	-912.540
	-5.235.412	-912.540

Útsettur Skattur primo / <i>Deferred taxes as of Jan 1st</i>	18.059.324	16.525.130
Broyting av eventualskatti í árinum / <i>Changes in deferred taxes during the year</i>	5.190.412	912.540
Regulering til primo / <i>Adjustment to previous years</i>	0	621.654
	23.249.736	18.059.324

Notur / Notes

4. Materiell stöðisogn (kr.) / Tangible fixed assets (DKK)

	Flogför og viðlíkahald / <i>Aircrafts and maintenance</i>	Eykalutir / <i>spare parts</i>	Rakstrargögn / <i>Operating Equipment</i>	Hangarur, skrivst.hólrir og sethús / <i>Buildings</i>	Í alt <i>Total</i>
Útveganarvirði primo / <i>Acquisition value as of Jan 1st</i>	249.925.973	35.822.800	21.224.083	46.866.356	353.839.212
Tilgöngd í árinum / <i>Additions during the year</i>	98.954.608	7.417.114	4.909.755	0	111.281.477
Frágöngd í árinum / <i>Disposal during the year</i>	-17.750.562	-7.032.656	-2.445.084	0	-27.228.302
Útveganarvirði ultimo / <i>Acqui-sition value as of Dec 31st</i>	331.130.019	36.207.258	23.688.754	46.866.356	437.892.387
Av- og niðurskrivingar primo / <i>Depreciations as of Jan 1st</i>	-82.869.055	-20.757.898	-11.774.943	-1.048.876	-116.450.772
Avskrivningar í árinum / <i>Depreciations during the year</i>	-39.004.210	-1.226.103	-3.162.311	-1.855.116	-45.247.740
Avskr. viðv. frágöngd í árinum / <i>Depreciations of disposal</i>	12.303.569	143.540	1.852.097	0	14.299.206
Avskrivningar ultimo / <i>Depreciations as of Dec 31st</i>	-109.569.696	-21.840.461	-13.085.157	-2.903.992	-147.399.306
Bókað virði ultimo / <i>Book value as at Dec 31st 2007</i>	221.560.323	14.366.797	10.603.597	43.962.364	290.493.081
Bókað virði primo / <i>Book value as at Dec 31st 2006</i>	167.056.919	15.064.903	9.449.140	45.817.480	237.388.442

Felagið hefur forútgildið kr. 9.755.405 fyri rættindi til eina nýggja Bell/Augusta tyrlu. Avskrivað er ikki uppá hesa upphædd. / *The company has prepaid DKK 9.755.405 for the rights to buy a new Bell/Augusta helicopter. No depreciations has been made to this amount.*

Felagið hefur goldið kr. 1.928.745 fyri rættindi til eitt nýtt flogfar. Avskrivað er ikki uppá hesa upphædd. / *The company has prepaid DKK 1.928.745 for the rights to buy a new airplane. No depreciations has been made to this amount.*

Notur / Notes

5. Fíggjarlig stöðisogn (kr.) / Financial assets (DKK)

	<u>Kap.atkn.</u>	<u>Virðisbrøv</u>	<u>Total</u>
Bókað virði primo / Book value as of Jan 1st	1.995.727	5.510.000	7.505.727
Tilgongd í árinum / Additions during the year	0	0	0
Frágongd í árinum / Disposal during the year	0	-7.289.406	-7.289.406
Regulering til undanfarin ár / Adjustment to	27.916	0	27.916
Virðisbroytingar / Revaluations	114.593	13.692.766	13.807.359
Bókað virði ultimo / Book value at the end of the period	2.138.236	11.913.360	14.051.596

6. Vøru- og tænastrúgagn / Trade receivables

	<u>31.12.07</u>	<u>2006</u>
Tryggingarendurgjald / Insurance claim	4.794.632	37.815.445
Vøru- og tænastrúgagn / Trade receivables	35.587.768	54.643.291
Vøru- og tænastrúgagn í alt / Trade receivables total	40.382.399	92.458.736

7. Partapeningur (kr.) / Share capital (DKK)

Partapeningurin kr. 103.500.000 er lutaður sundur í 1.035.000 stk. á 100 kr.

Partabrøvini eru ikki býtt upp í flokkar / The share capital amounting to DKK 103.500.000 is divided in 1.035.000 shares of DKK 100. The shares are not divided in different categories

Partapeningur primo / Share capital as of Jan 1st	103.500.000	75.000.000
Apportinnskot / Non cash contribution	0	52.000.000
Flutt til yvirkursgrunn / Allocated to share premium reserve	0	-23.500.000
Partapeningur ultimo / Share capital at the end of the period ..	103.500.000	103.500.000

8. Tiltakspenin. av nettouppskrivning eftir innanvirðisháttinum (kr.) / Reserve shares in subsidiaries (DKK)

Tiltakspenin. av nettouppskrivning eftir innanvirðisháttinum primo / Reserve shares in associated as of Jan 1st	478.436	0
Regulering eftir innanvirðisháttinum til undanfarin ár / Adjustment acc. to the equity method for previous years	27.916	178.436
Virðisbroytingar / Revaluations	114.593	300.000
Tiltakspenin. av nettouppskrivning eftir innanvirðisháttinum ultimo / Reserve shares in subsidiaries at the end of the period	620.945	478.436

9. Flutt úrslit (kr.) / Retained earnings (DKK)

Flutt frá undanfarnum árum / Retained earnings opening	68.390.034	61.879.564
Flutt til uppskrivingargrunn / Amount allocated to other reserves	-114.593	-478.436
Regulering til kursvirði undanfarin ár / Adjustment to other shares for previous years	0	3.453.436
Regulering til primo viðv. útsettum skatti / Adjustment to previous years for deferred taxes	0	-621.654
+ Ársúrslit / Net profit	23.780.211	4.157.125
- avsett til vinningsbýti / dividend	-6.000.000	0
	86.055.652	68.390.035

Notur / Notes

10. Stutt- og langfreistað skuld (kr.) / Short- and longterm debt (DKK)

	Skuld 31.12.07 / Debt Dec 31st 2007	At gjalda innan 1 ár / Short term debt 0-1 year	At gjalda eftir 5 ár / Due for payment after 5 years	Skuld 31.12.06 / Debt Dec 31st skuld 2006
Veðlán / Mortgage debt	93.390.355	11.729.328	55.555.168	85.160.801
Vøru- og tænastruskuld / Trade payables	44.982.769	44.982.769	0	58.745.668
Tíðaravmarkingar / Accrued expenses	8.189.865	8.189.865	0	5.818.450
Skyldugt vinningsbýti / Proposed dividend	6.000.000	6.000.000	0	0
Stutt- og langfreistað skuld í alt / Total short- and longterm debt	152.562.989	70.901.962	55.555.168	149.724.919

Hetta kann sundurgreinast soleiðis / Specified
as follows:

Stuttfreistað skuld í alt / Short-term debt	70.901.962	71.506.948
Langfreistað skuld í alt / Long-term debt	81.661.027	78.217.971

11. Grannskoðara samsýning / Auditors remuneration

	31.12.07	2006
Grannskoðan / Audit	120.000	120.000
Onnur arbeiði / Other services	390.350	245.900
	510.350	365.900

Notur / Notes

12. Veðsetingar og möguligar skyldur v.m. / *Mortgaging and contingent liabilities etc.*

Flogför við einum bókaðum virði pr. 31/12-2007 uppá kr. 223 mió. eru veðsett /
Aircraft with a book value of DKK 223 mill. are mortgaged.

Av tóka peninginum eru 2,1 mió. kr. veðsettar /
2,1 million DKK of the Cash and cash equivalents have been mortgaged.

Felagið hefur gjørt sáttmála við Bell/Augusta Aerospace Company, um keyp av tyrlu fyri US\$ 13.031.720. Av hesum hefur felagið goldið depositum á US\$ 1.750.000. Tyrlan verður væntandi leverað síðst í 1. ársfjórðingi 2008 / *The company has entered into a contract with Bell/Augusta Aerospace Company, about purchasing a helicopter for US\$ 13.031.720. The company has so far paid a deposit of US\$ 1.750.000. The delivery of the helicopter is expected to be in the 1. Quarter 2008.*

Felagið hefur gjørt sáttmála við Airbus, um keyp av einum flogfari fyri US\$ 40,8 mill., og móguleika fyri at kunna keypa eitt afturat. Av hesum hefur felagið goldið depositum á US\$ 350.000. Flogfarið verður væntandi leverað síðst í 2011 / *The company has entered into an contract with Airbus, about purchasing a aircraft for US\$ 40,8 mill., with an option to extend it with an aircraft. The company has so far paid a deposit of US\$ 350.000. The delivery of the first aircraft is expected to be at the end of 2011.*

Tað áhvíður felagnum ein árlig leasingskylda uppá US\$ 900.000 fyri leasing av flogförum / *The company is obligated to pay a sum of US\$ 900.000 a year for the lease of two aircrafts*

13. Partabrøv hjá nevnd og stjórn í P/F Atlantic Airways / *Directors and Management at year-end 2007 and their related parties holdings of shares in P/F Atlantic Airways*

Nevndarlimir / Board of Directors	Starvsheiti / Position	Tal av partabrøvum Number of shares	Atknýttir partar / Related parties	Áljóðandi virði / nominal value
Christian Andreasen	Nevndarformaður / <i>Chairman</i>	957	0	95.700
Erling í Liða	Næstformaður / <i>Vice-chairman</i>	957	0	95.700
Petur J. Eiriksson	Nevndarlimur / <i>Boardmember</i>	2.000	0	200.000
Verna Rasmussen	Nevndarlimur / <i>Boardmember</i>	197	191	38.800
Ingi S. Joensen	Nevndarlimur / <i>Boardmember</i>	197	0	19.700
Tilsamans / total		4.308	191	449.900
Leiðsla / Management				
Magni Arge	Forstjóri / <i>Managing director</i>	-	11.494	1.149.400
Marius Davidsen	Fíggarstjóri / <i>Finance director</i>	3.486	-	348.600
Tilsamans / total		3.486	11.494	1.498.000

Notur / Notes

14. Samsýning til stjórn og nevnd í P/F Atlantic Airways / Remuneration of Management and the Board of Directors

Nevndarlimir / Board of Directors		2007	2006
Christian Andreasen	Føst løn / <i>fixed salary</i>	132.000	132.000
Erling í Liða	Føst løn / <i>fixed salary</i>	90.000	90.000
Petur J. Eiriksson	Føst løn / <i>fixed salary</i>	66.000	66.000
Verna Rasmussen	Føst løn / <i>fixed salary</i>	66.000	66.000
Ingi S. Joensen	Føst løn / <i>fixed salary</i>	66.000	66.000
Leiðsla / Management			
Magni Arge	Føst løn / <i>fixed salary</i>	1.113.510	1.035.000
	Bonus / <i>bonus</i>	434.144	-
Marius Davidsen	Føst løn / <i>fixed salary</i>	830.810	806.400
	Bonus / <i>bonus</i>	289.430	-

Roknskaparátekning / *Management's Report*

Nevnd og stjórn felagsins hava í dag viðgjørt og góðkent ársroknskapin fyri P/F Atlantic Airways fyri 2007.

The Board of Directors and the Management have today approved the Financial Statement of P/F Atlantic Airways for 2007

Roknskapurin fyri tíðarskeiðið 1. januar – 31. desember 2007, sum er greiddur av okkum, er settur upp samsvarandi føroyskari lóggávu og í samsvari við leiðreglur fyri skrásett felag á virðisbrævamarknaðinum OMX Nordic Exchange í Íslandi.

The Financial Statement for the period 1 January – 31 December 2007, which is prepared by us, is set up in accordance with provisions of Faroese legislation, and in accordance with the guidelines for companies listed on the OMX Nordic Exchange Iceland.

Tað er okkara fatan, at ársroknskapurin gevur eina rættvísandi mynd av ognum og skyldum felagsins og fíggarligu støðuni 31. desember 2007, og rakstrarúrslitinum og peningastreyminum í farna ári 1. januar til 31. desember 2007.

The Financial Statement gives a true and fair view of the company's assets and liabilities, financial position and profit/loss for the concerning period.

Ársroknskapurin verður lagdur fram til góðkenningar á aðalfundinum.

The Financial Statement is put before the Annual General Meeting for approval.

Sørvágur, hin 20. februar 2008 / *Sørvágur the 20th of February 2008*

Stjórn / *Management:*

Magni Arge
Forstjóri / *Managing director*

Marius Davidsen
Fíggarstjóri / *Finance director*

Nevnd / *Board of directors*

Christian Andreasen
Formaður / *Chairman*

Erling í Liða
Næstformaður / *Vice-chairman*

Petur J. Eiriksson

Verna Rasmussen

Ingi S. Joensen

Átekning frá óheftum grannskoðara / *Independent Auditor's Report*

TIL PARTAEIGARARNAR Í ATLANTIC AIRWAYS P/F

Vit hava grannskoðað ársroknskapin hjá Atlantic Airways P/F fyri roknskaparárið 1. januar – 31. desember 2007. Ársroknskapurin er gjørdur eftir ársroknskaparlógini. Harumframt er ársroknskapurin gjørdur í samsvari við íslensk krøv um upplýsingar í ársroknskapum hjá skrásettum feløgum.

Ábyrgd leiðslunnar av ársroknskapinum

Leiðslan hevur ábyrgdina av at gera ein ársroknskap, ið gevur eina rættvísandi mynd í samsvari við ársroknskaparlógina. Henda ábyrgd ber í sær, at felagið støðugt hevur tað innanhýsis eftirlit, ið skal til fyri at ársroknskapur kann gerast, sum gevur eina rættvísandi mynd uttan týðandi skeivleikar, uttan mun til um skeivleikarnir standast av sviki ella mistøkum, at nýttur verður hóskaði roknskaparháttur, og at roknskaparligu metingarnar, sum gjørdar eru, eftir umstøðunum mugu ætlast at vera rímiligar.

Grannskoðanin og ábyrgd grannskoðarans

Okkara ábyrgd er við stóði í grannskoðanini at gera eina niðurstøðu um ársroknskapin. Vit hava grannskoðað samsvarandi galdandi feroyskum grannskoðanarreglum, ið krevja, at vit halda tey etisku krøvini og leggja til rættis og grannskoða fyri at fáa grundaða vissu fyri, at tað ikki eru týðandi skeivleikar í ársroknskapinum.

Grannskoðanin ber í sær, at gjørt verður tað arbeiði, sum skal til fyri at fáa grannskoðanarprógv fyri upphæddum og upplýsingum í ársroknskapinum. Grannskoðarin metir um, hvat arbeiði skal gerast, herundir metir hann um vandan fyri týðandi skeivleikum í ársroknskapinum, uttan mun til um skeivleikarnir standast av sviki ella mistøkum. Grannskoðarin metir eisini um innanhýsis eftirlitið, ið skal til fyri at felagið kann gera ein ársroknskap, sum gevur eina rættvísandi mynd, hetta verður gjørt fyri at leggja grannskoðanina til rættis eftir umstøðunum og ikki fyri at gera eina niðurstøðu um dygdina á innanhýsis eftirlitinum. Grannskoðanin ber eisini í sær, at stóða verður tikin til, um roknskaparhátturin, sum leiðslan nýtir, er hóskaði, um tær roknskaparligu metingar, sum leiðslan hevur gjørt, eru rímiligar, og hvussu ársroknskapurin sum heild er gjørdur.

Tað er okkara fatan, at vit hava fingið nøktandi grannskoðanarprógv, ið kann vera grundarlag undir okkara niðurstøðu.

Grannskoðanin hevur ikki givið orsök til fyrivarni.

TO THE SHAREHOLDERS OF ATLANTIC AIRWAYS P/F

We have audited the Annual Report of Atlantic Airways P/F for the financial year 1 January – 31 December 2007, which comprises the Statement of the Board of Directors and Board of Executives on the Annual Report, a summary of significant accounting policies, the income statement, balance sheet, cash flow statement for the year then ended and notes. The Annual Report has been prepared in accordance with the Faroese Financial Statements Act. Furthermore, the Annual Report has been prepared in accordance with additional Icelandic disclosure requirements for annual reports of listed companies.

The Board of Directors and Board of Executives' Responsibility for the Annual Report

The Board of Directors and Board of Executives are responsible for the preparation and fair presentation of this Annual Report in accordance with the Danish Financial Statements Act. This responsibility includes: designing, implementing and maintaining internal control relevant to the preparation and fair presentation of an Annual Report that is free from material misstatement, whether due to fraud or error; selecting and applying appropriate accounting policies; and making accounting estimates that are reasonable in the circumstances.

Auditor's Responsibility and Basis of Opinion

Our responsibility is to express an opinion on this Annual Report based on our audit. We conducted our audit in accordance with Faroese Standards on Auditing. Those standards require that we comply with ethical requirements and plan and perform the audit to obtain reasonable assurance whether the Annual Report is free from material misstatement.

An audit involves performing procedures to obtain audit evidence about the amounts and disclosures in the Annual Report. The procedures selected depend on the auditor's judgement, including the assessment of the risks of material misstatement of the Annual Report, whether due to fraud or error. In making those risk assessments, the auditor considers internal control relevant to the entity's preparation and fair presentation of the Annual Report in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the entity's internal control. An audit also includes evaluating the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates made by the Board of Directors and Board of Executives, as well as evaluating the overall presentation of the Annual Report.

Niðurstøða

Tað er okkara fatan, at ársroknskapurin gevur eina rættvísandi mynd av felagsins ognum, skyldum og fíggarligu støðu 31. desember 2007 og av úrslitinum av virksesemi og peningastreymi felagsins í roknskaparárinum 1. januar – 31. desember 2007 samsvarandi ársroknskaparlógini. Harumframt er ársroknskapurin gjørdur í samsvari við íslendsk krøv um upplýsingar í ársroknskapum hjá skrásettum feløgum.

Tórshavn, hin 20. februar 2008

We believe that the audit evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our audit opinion.

Our audit has not resulted in any qualification.

Opinion

In our opinion, the Annual Report gives a true and fair view of the Company's financial position at 31 December 2007 and of the results of its operations and its cash flow for the financial year 1 January - 31 December 2007 in accordance with the Faroese Financial Statements Act. Furthermore, the Annual Report has been prepared in accordance with additional Icelandic disclosure requirements for annual reports of listed companies.

Tórshavn, the 20th of February 2008

Rasmussen & Weihe

Statsautoriserað grannskoðarafelag P/F

Hans Laksá
statsaut. revisor /
State Authorized Public Accountant

Jóannes Olsen
skrás. revisor
Registered Public Accountant

Roknskaparhátur / Accounting Principles

Alment

Ársroknskapurin er greiddur í samsvar við ársroknskaparlógina, og tann nýtti roknskaparháturin er óbroyttur í mun til undanfarna ár.

Roknskaparárið er álmanakkaárið.

Umrokning av fremmandum gjaldoyra

Flytingar í útlenskum gjaldoyra eru í árinum roknaðar um til kursin dagin, flytingin er framd.

Áogn, skuld og aðrir postar í útlenskum gjaldoyra, sum ikki eru avroknaðir við árslok, verða roknaðir um til kursin við árslok.

Staðfestar og ikki-staðfestar gjaldoyrabroytingar eru tiknar við í rakstrinum undir “fígjarligir postar.”

Nettosøla

Søla av ferðaseðlum verður inntøkuførd, so hvørt sum seldir ferðaseðlar verða nýttir av ferðafólki.

Virðisáseting av materiellari støðisogn og avskrivningum

Materiell støðisogn er virðisásett til útveganarvirði við frádrátti av gjørdum avskrivningum.

Avskrivningar verða gjørdar við eins stórum upphæddum, grundaðar á eina meting av brúkstíðini av ognunum.

Flogfør	5 – 10 ár
Tyrlur.....	5 – 16 ár
Eykalutir	17 ár
Rakstrargøgn, innbúgv.....	3 – 10 ár
Høvuðsviðlíkahaldsútreiðslur	5 – 12 ár
Hangarur, skrivstovuhøli og sethús	5 – 30 ár

Avskrivningin uppá flogførini verður roknað við 5 mió. í restvirði.

Forútgjaldingar fyri flogfør og tyrlur verður bókað sum tilgongd, men verður ikki avskrivað.

Høvuðsviðlíkahaldsútreiðslur verða avskrivaðar yvir tíðarskeiðið fram til næsta høvuðsviðlíkahald. Høvuðsviðlíkahaldsútreiðslur eru bókaðar saman við flogførum í ársroknskapinum.

General

The Annual report has been prepared in accordance with provisions of the Faroese annual accounts act. Generally accepted accounting principles are applied on a basis consistent with that of the preceding year.

The financial period endures from January 1st. to December 31st.

Conversion of foreign currency

Expenses in foreign currencies are recorded at the official exchange rates applicable at the date of payment.

Receivables, debt and other items in foreign currencies are converted into DKK at the official exchange rates applicable on the balance sheet date.

Realized as well as non-realized exchange fluctuations are recorded under “financial items” in the profit and loss account.

Net revenue

Sales of airline tickets during the year is recognised as income, when sold tickets are used by passengers.

Fixed assets and depreciations

Tangible fixed assets are valued at cost less accumulated depreciation.

Depreciations are made with identical yearly amounts, based on an assessment of the period of use for the assets.

Aircrafts	5 – 10 years
Helicopters.....	5 – 16 years
Spare parts.....	17 years
Operating equipment.....	3 – 10 years
Primary maintenance expenses.....	5 – 12 years
Buildings	5 – 30 years

The depreciation on the aircrafts is calculated with 5 mill. DKK in scrap value for each aircraft.

Prepayments for aircrafts and helicopters are booked as addition during the year, but are not depreciated.

Primary maintenance expenses are depreciated over the period of time until the next primary maintenance. Primary maintenance expenses are recorded with the aircrafts in the accounts.

Kapitalpartar í atknýttum felögum og onnur virðisbrøv

Partabrøv í atknýttum felögum eru virðisásett til innara virðið.

Virðisbrøv skrásett á einum keypsskála verða virðisásett til kursin galdandi fyri virðisbrævið á keypsskálanum á statusdegnum.

Onnur virðisbrøv verða mett til útveganarvirði.

Vørugoymslur

Vørugoymslur verða virðisásettar til útveganar- ella kostvirði, gjørt upp eftir FIFO-meginregluni, ella til nettorealisationvirði, har hetta er lægri.

Niðurskriving verður gjørd fyri ókurantar vørur, herundir eisini vørur, ið eru seint umsetiligar.

Áogn

Skuldarar verða virðisásettir við frádrátti av møguligum tapsvanda, grundað á eina meting av hvørjum einstøkum skuldara.

Skuld til veðhavarar

Skuld til veðhavarar er tikin upp til kostprís, tá skuldin er stovnað. Síðani er skuldin gjørd upp til restvirði. Útreiðslur í samband við upptøku av lánum eru útreiðsluførdar í upptøkuárinum, meðan møgulig kurstap av lánsbrøvum verða útreiðsluførd samsvarandi avdráttartíðini.

Onnur skuld

Øll onnur skuld er tikin upp til restvirði pr. 31. desember.

Skattur

Skattur av ársúrslitinum er roknaður við 18% við støði í úrsliti áðrenn skatt, tillagað fyri ikki skattskyldugar inntøkur og útreiðslur.

Útreiðsluførdi skatturin fevnir um aktuellan skatt av skattskylduga úrslitinum og broyting í útsettum skatti.

Útsettur skattur verður roknaður við 18% av teimum tíðarbundnu frávikunum, sum stava frá, at inntøkur og útreiðslur ikki verða tiknar við í rakstrarroknskapinum og skattskylduga inntøkuna í sama tíðarskeiði.

Shares in associated companies and other shares

Shares in associated companies are assessed at net valuation according to the equity method.

Shares listed on a stock exchange are valued at market price on the last day of the financial period for the company.

Other shares are valued at cost .

Stocks

Stocks are stated at purchase price based on the first-in first-out principle, or at the lower of net market value.

Depreciation is made concerning obsolete stock, including goods with slow transferability.

Receivables

Receivables are assessed at nominal value less provisions for losses. The amounts are individually assessed.

Debt to mortgage holders

Debt to mortgage holders has been entered into the annual accounts at acquisition value. The debt has hence been assessed to residual value. The expenditure connecting to the raising of the loan is posted in the year of the raising, while potential currency losses concerning bonds are expensed during the instalment period.

Other debts

All other debts has been posted at residual value as of Dec. 31st.

Tax

Actual tax is calculated as 18% of pre-tax profit adjusted for non-taxable incomes and expenditures.

The taxes include both actual tax and deferred tax.

Deferred tax is calculated as 18% of timing differences between the annual accounts and the tax accounting by the Faroese tax administration.