

gående fem-årige garantiperioder været trukket på garantibeløbene af DDL, men ved refinansieringen af SAS i 1961 betragtedes statens garanti for driftsårene 1959-60 og 1960-61 som opfyldt gennem den da foretagne kapitaltilførsel, jfr. § 2 i lov nr. 197 af 16. juni 1961.

Den femårsperiode, den foreslåede garantioverenskomst skal omfatte, må forventes at ville blive præget af en anstrengt økonomi for mange internationale luftfartsselskaber, herunder SAS, som konsekvens af den overkapacitet, der må forudses at ville følge med introduktionen af større jetpassagerfly (jumbo-jets og tilsvarende typer), trods selskabernes bestræbelser på gennem absolutte og relative takstnedsættelser at øge passager- og fragtmængden.

På et møde den 20. januar 1970 har de skandinaviske trafikministre drøftet de tre moderselskabers

andragender og er enedes om at anbefale deres regeringer, at den nuværende overenskomst forlænges med fordoblede garantibeløb for perioden fra den 1. oktober 1970 til den 30. september 1975 — for Norges vedkommende 13,5 mill. n. kr. årlig og for Sveriges vedkommende 15 mill. sv. kr. årlig, men for Danmarks vedkommende 14,5 mill. kr. årlig som følge af devalueringen i 1967 af den danske krone, — men i øvrigt på uændrede vilkår. Dette indebærer, at garantibeløb kun kan kræves udbetalt af DDL i det omfang, et eventuelt underskud bringer selskabets indskudskapital i SAS ned under 65 mill. kr. eller medfører, at SAS ikke kan opfylde ratiobetingerne i de amerikanske lån, der skal afvikles senest i 1974. DDL's andel af indskudskapitalen i SAS udgør pr. 30. september 1969 i alt 231,2 mill. kr.