



Rederi AB TransAtlantic (publ)

**Prospekt avseende upptagande till handel av nyemitterade aktier i
Rederi AB TransAtlantic (publ) i september 2010**

VIKTIG INFORMATION

Lista vid NASDAQ OMX Stockholm
Delårsrapport tredje kvartalet 2010
ISIN-kod
Kortnamn på NASDAQ OMX Stockholm

Small Cap
28 oktober 2010
SE0000143521
RABT B

Detta prospekt har upprättats med anledning av att Rederi AB TransAtlantic (publ) ("TransAtlantic") emitterar 1 817 961 nya aktier av serie A och 25 907 715 nya aktier av serie B samt att aktierna av serie B ska tas upp till handel på NASDAQ OMX Stockholm.

TransAtlantic ägde tidigare 50 procent av aktierna och andelarna i de bolag som ingår i det joint venture inom affärsområde Offshore/Icebreaking som TransAtlantic bedrev tillsammans med Viking Supply Ships AS ("Viking Supply Ships"), ägt av norska Kistefos AS ("Kistefos"). Bolagen utgörs av Trans Viking Icebreaking & Offshore AS, Partrederiet Odin Viking DA, TRVI Offshore & Icebreaking AB, TRVI Offshore & Icebreaking 3 AB och TRVI Offshore & Icebreaking 4 AB, gemensamt benämnda "Trans Viking". Utgivandet och upptagandet till handel av nya aktier sker i samband med att TransAtlantic förvärvar återstående 50 procent av aktierna i ovan nämnda bolag.

Prospektet vänder sig inte till personer vars deltagande förutsätter ytterligare prospekt, registrerings- eller andra åtgärder än de som följer av svensk rätt. Prospektet får inte distribueras i något land där sådan distribution kräver åtgärd enligt ovan eller strider mot regler i sådant land. Aktierna i TransAtlantic är inte föremål för handel eller ansökan därom i annat land än Sverige och har inte registrerats, och kommer inte registreras, enligt United States Securities Act från 1933 eller annan utländsk motsvarighet.

Prospektet innehåller framåtriktade uttalanden som grundas på nuvarande antaganden och uppskattningar som gjorts av TransAtlantics styrelse vad gäller framtida händelser och omständigheter. TransAtlantics resultat kan komma att väsentligt skilja sig från vad som uttryckts eller antagits i de framåtriktade uttalandena på grund av olika orsaker, bland annat de risker som angivits under "Riskfaktorer".

De uppgifter om marknadstillväxt, marknadsstorlek, marknadsandelar samt TransAtlantics marknadsposition i absoluta tal eller i förhållande till konkurrenter som anges i prospektet är TransAtlantics samlade bedömning baserad på såväl interna som externa källor. TransAtlantic har inte kännedom om någon enskild tillgänglig marknadsstatistik som ger en relevant bild av TransAtlantics marknader. De källor som TransAtlantic baserat sin bedömning på är bland annat branschstatistik, uppgifter från oberoende undersökningsinstitut samt uppgifter från underleverantörer. TransAtlantic har eftersträvat att i prospektet korrekt återge informationen från dessa källor. TransAtlantic har emellertid inte verifierat informationen från dessa källor. Såvitt TransAtlantic känner till och kan bedöma har inga fakta utelämnats som skulle kunna göra informationen felaktig eller vilseledande.

Siffror som anges i detta prospekt kan ha avrundats, däribland även vissa totalsummor i tabeller. Förutom vad som uttryckligen anges i detta prospekt har ingen information häri granskats eller reviderats av TransAtlantics revisorer.

Svensk lag skall tillämpas på innehållet i detta prospekt. Tvist rörande innehållet i prospektet eller därmed sammanhängande rättsförhållanden skall avgöras av svensk domstol exklusivt.

Detta prospekt har godkänts och registrerats av Finansinspektionen i enlighet med bestämmelserna i 2 kap 25 och 26 §§ lagen (1991:980) om handel med finansiella instrument.

Detta prospekt finns tillgängligt på TransAtlantics huvudkontor och på TransAtlantics hemsida www.rabt.se. SEB Enskilda har agerat som finansiell rådgivare till TransAtlantic.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

VIKTIG INFORMATION	2
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	3
SAMMANFATTNING	4
RISKFÄKTÖRER	6
BAKGRUND OCH MOTIV	10
MARKNAD OCH VERKSAMHET	11
VISION, AFFÄRSIDÉ, MÅL OCH STRATEGI	20
FINANSIELL INFORMATION I SAMMANDRAG OCH KOMMENTARER TILL DEN FINANSIELLA UTVECKLINGEN	21
PROFORMAREDOVISNING	31
REVISORS RAPPORT AVSEENDE PROFORMA-REDOVISNING	36
EGET KAPITAL, SKULDSÄTTNING OCH ANNAN FINANSIELL INFORMATION	37
STYRELSE, LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE OCH REVISORER	45
AKTIEN OCH ÄGARFÖRHÅLLANDEN	52
BOLAGSORDNING	55
LEGALA FRÅGOR OCH KOMPLETTERANDE INFORMATION	57
SKATTEFRÅGOR I SVERIGE	64
ORDLISTA	67
ADRESSER	70

SAMMANFATTNING

Sammanfattningen nedan skall endast ses som en introduktion till prospektet. Varje beslut om att investera i TransAtlantic-aktien skall grunda sig på en bedömning av prospektet i dess helhet. En investerare som väcker talan vid domstol med anledning av uppgifterna i prospektet kan bli tvungen att svara för kostnaderna för översättning av prospektet. Ansvar för uppgifter som ingår i eller saknas i sammanfattningen eller en översättning av den kan göras gällande bara om sammanfattningen eller översättningen är vilseledande eller felaktig i förhållande till de andra delarna av prospektet.

Apportemissionen i korthet

TransAtlantic har, som offentliggjordes den 13 augusti 2010, träffat ett avtal med det norska bolaget Viking Supply Ships, ett helägt dotterbolag till Kistefos AS, om förvärv av Trans Viking – det joint venture inom affärsområde Offshore/Icebreaking som ägs till lika delar av TransAtlantic och Viking Supply Ships. Betalning sker med nyemitterade A- och B-aktier i TransAtlantic.

Som ett resultat av transaktionen kommer Kistefos inte längre att ge något direkt bidrag till finansieringen av Trans Viking. Vid tidpunkten för förvärvet har därför Kistefos tillskjutit 150 MSEK kontant till Trans Viking, vilket kommer att användas för att fullfölja tidigare beslutade och kontrakterade nybyggnationer, inkluderande en engångsamortering före transaktionens genomförande om 5,75 MEUR till en av Trans Vikings långgivare.

Antalet aktier som emitteras är 1 817 961 A-aktier och 25 907 715 B-aktier. Beräknat utifrån den genomsnittliga senaste betalkursen i TransAtlantic under de senaste tio handelsdagarna fram till och med den 12 augusti 2010 (dagen innan den dag då transaktionen offentliggjordes) om 23,3 SEK uppgår det totala förvärvspriset till cirka 645 MSEK.

Transaktionen var villkorad av godkännande vid den extra bolagsstämma i TransAtlantic som hölls den 22 september 2010. Samtliga tillstånd och godkännanden av myndigheter som är nödvändiga för transaktionen har erhållits och vidare har berörda långgivare lämnat sina medgivanden till transaktionen.

TransAtlantic i korthet

Marknad och verksamhet

TransAtlantic är ett av Sveriges största rederier och har sitt säte i Skärhamn. Verksamheten är indelad i affärsområdena Offshore/Icebreaking och Industrial Shipping samt supportenheten koncerngemensamt där enheterna Ship Management, Administration, Finans, HSE (Health, Safety and Environment) och HR ingår. Totalt har koncernen en flotta om 34 fartyg.

Genom sitt affärsområde Offshore/Icebreaking verkar koncernen på marknaden för arktisk offshore. En stor del av den framtida utvinningen av olja och gas förväntas ske i nya fält i arktiska farvatten vilket medför krav på isbrytande offshorefartyg med specialutbildade besättningar. TransAtlantics kompetens att utföra operationer i is och i hårda väderförhållanden är, enligt bolagets bedömning, av stor betydelse när prospekteringen efter olja och gas tar fart i dessa områden. I och med att Trans Viking kommer att ingå till 100 procent i TransAtlantic ökar betydelsen av affärsområde Offshore/Icebreaking. Detta område kommer att utgöra ett av koncernens viktigaste fokusområden i strategin framöver. Koncernen kontrollerar efter transaktionen fem ankarhanteringsfartyg, varav tre även fungerar som isbrytare. Därtill är ytterligare tre ankarhanteringsfartyg i beställning med leverans vid årsskiftet 2010/2011 samt under 2011.

Verksamheten inom Industrial Shipping består av fyra olika divisioner med sammanlagt 29 fartyg som samverkar för att uppnå maximal utnyttjandegrad för fartygen och hög service åt TransAtlantics kunder. Verksamheten är fokuserad på kontraktbaserade transporter, främst för nordisk basindustri men även för stora internationella aktörer. RoRo Baltic erbjuder genom sina specialanpassade RoRo- och containerfartyg ett av de mest heltäckande sjötransportsystemen i Östersjön. Bulk/LoLo är genom sina isklassade fartyg och sin iskompetens en internationell nischaktör inom det specialiserade mindre bulksegmentet. Affärsområdet bedriver även RoRo-trafik över Atlanten, trafik med sidoportsfartyg utmed den amerikanska östkusten och Karibien samt containerbaserad linjetrafik mellan Sverige och England. Kundrelationerna kännetecknas av ett utpräglat kvalitetstänkande, långsiktighet och nära samarbete. Till de större kunderna hör Stora Enso, SCA, Volvo, Kruger, Alcoa, Thiele, Kamin, AbitibiBowater, Norske Skog, M-real och SSAB.

Finansiell utveckling i sammandrag

Nedan presenteras TransAtlantics finansiella utveckling i sammandrag för helåren 2007–2009 samt för perioderna januari–juni 2009 och 2010.

Samtliga belopp i MSEK	Januari–juni		Helår		
	2010	2009	2009	2008	2007
Nettoomsättning	1 161	1 176	2 284	2 648	2 530
Rörelseresultat	-98	-61	-243	315	317
Periodens resultat	41	-67	-221	266	186
Resultat per aktie, hänförligt till moderbolagets aktieägare, SEK	1,5	-2,2	-7,7	9,5	6,6
Eget kapital	1 175	1 321	1 175	1 421	1 217
Nettoskuldsättning	1 125	841	1 054	615	823
Operativt kassaflöde	-38	6	-41	444	423
Totalt kassaflöde	-56	-265	-279	195	115
Avkastning på sysselsatt kapital, procent	-7,7	-4,2	-9,0	12,5	14,8
Avkastning på eget kapital, procent	6,7	-9,8	-17,1	20,2	16,2
Räntetäckningsgrad, ggr	-0,9	1,2	0,0	9,2	7,7
Soliditet, procent	38,2	41,7	37,0	42,0	39,0
Skuldsättningsgrad, procent	95,7	63,6	89,7	43,2	67,6
Vinstmarginal, procent	-9,9	-7,0	-12,1	9,8	11,0
Antal anställda	1 088 ¹	1 038	1 050	1 058	1 017

Styrelsens sammansättning, ledande befattningshavare och revisorer

På den extra bolagsstämman, den 22 september 2010, valdes nya styrelseledamöter in i TransAtlantic med anledning av transaktionen. Den nya styrelsen består, efter valet, av Christen Sveaas (ordförande), Folke Patriksson (vice ordförande), Christer Olsson, Håkan Larsson, Åge Korsvold, Magnus Sonnor och Christer Lindgren.

Ledande befattningshavare är Stefan Eliasson (VD), Ola Helgesson (CFO), Britta Stolt (HR-chef), Mårten Carlquist (Affärsområdeschef Industrial Shipping) och Balder Hansson (chef för supportenheten Ship Management). Åke Rohlén är tills vidare ansvarig för Affärsområde Offshore/Icebreaking men ingår inte i koncernledningen.

TransAtlantics revisorer är PricewaterhouseCoopers AB med Helen Olsson Svärdröm som huvudansvarig revisor.

TransAtlantics finansiella rådgivare är SEB Enskilda och legala rådgivare är Advokatfirman Lindahl.

För mer information om styrelsens ledamöter, ledande befattningshavare samt TransAtlantics revisorer, se avsnittet ”Styrelse, ledande befattningshavare och revisorer”.

Risikfaktorer

TransAtlantics verksamhet och ägande av aktier i TransAtlantic är förenat med risker relaterade till konjunktorens påverkan på efterfrågan av råvaror, industrins varuflöden, utvecklingen inom offshoreindustrin, strejker och konfliktåtgärder på de marknader där TransAtlantic verkar, beroende av enstaka kunder, beroende av nyckelpersoner inom koncernen, olyckor som kan påverka både personal och miljö, change of control-klausuler och finansieringsvillkor i låneavtal, politiska faktorer, valutaförändringar, förändringar i räntor, koncernens likviditetsreserv, kundkrediter, svårigheter att förutse det framtida priset på TransAtlantics aktier, framtida utdelningsnivåer samt att ägare med stor andel av rösterna kan utöva betydande inflytande på koncernen. Ovannämnda risker är endast en sammanfattning av de risker som beskrivs i avsnittet ”Riskfaktorer”. Utelämnandet eller införandet av en risk i denna sammanfattning är inte en indikation på dess betydelse.

Redogörelse för rörelsekapital

Det befintliga rörelsekapitalet är, enligt bolagets bedömning, tillräckligt för de aktuella behoven de kommande 12 månaderna.

¹ Ökningen beror på bemanningen av det nybyggda Loke Viking.

RISKFAKTORER

Ett antal faktorer påverkar och kan komma att påverka verksamheten i TransAtlantic. Risker finns beträffande både sådana förhållanden som har anknytning till TransAtlantic och sådana som saknar specifik anknytning till TransAtlantic.

Nedan lämnas en kortfattad och översiktlig redogörelse för vissa riskfaktorer som av styrelsen för TransAtlantic bedömts ha betydelse för TransAtlantic och/eller vid en investering i TransAtlanticaktien.

Riskfaktorerna är inte rangordnade och redogörelsen är inte heller heltäckande. Det innebär att det finns ytterligare risker som i mindre eller högre grad kan ha betydelse för bolagets verksamhet och/eller vid en investering i TransAtlanticaktien. Utöver nedan angivna riskfaktorer och andra förekommande risker, bör läsaren också noggrant beakta övrig information i detta prospekt.

Marknadsrisker och operationella risker

Konjunkturkänslighet

Den allmänna ekonomiska utvecklingen är en viktig faktor för TransAtlantics finansiella utveckling, då konjunkturutvecklingen har en påverkan på efterfrågan på råvaror, såsom olja, samt på varuflödena och dess storlek och därmed efterfrågan för sjötransporter. Främst gäller detta för länder där koncernen har verksamhet men även utvecklingen på andra marknader än de som koncernen är verksam på, kan påverka efterfrågan på koncernens tjänster då sjötransportmarknaden är en mycket internationell marknad.

Effekten av en konjunkturförändring märks främst på den så kallade spotmarknaden. Det allmänna konjunkturläget är en viktig faktor för koncernens framtida utveckling, och en nedgång i konjunkturen kan komma att inverka negativt på koncernens resultat och finansiella ställning.

Den rådande konjunkturedgången har inneburit att det uppkommit obalanser i fraktflödena och lägre utnyttjandegrader för vissa av TransAtlantics linjer. Obalanserna i fraktflödena har därmed medfört att TransAtlantics linjer inom Industrial Shipping idag har för stor kapacitet och är i behov av minskning. TransAtlantics strategi är att reducera kapaciteten och kostnaden för dessa fartyg, att omförhandla fartygshyrorna samt att avyttra mindre lönsamma affärsområden. I den del rådande konjunkturläge skulle medföra svårigheter för TransAtlantic att genomföra denna strategi riskerar detta att försena TransAtlantics mål att nå positivt resultat.

Industrins varuflöden

Varuflöden mellan marknader påverkas, enligt bolagets bedömning, primärt av konjunkturutvecklingen, men kan påverkas av strukturella förändringar, exempelvis flytt av produktion mellan länder och förändrade köpbeteenden.

Atlanttrafiken har under senare år drabbats hårt av ett minskande varuflöde av skogs- och pappersprodukter över Atlanten. Det är TransAtlantics bedömning att denna trafik även framöver kommer att ha lägre lasttillgång. I Europatrafiken, som bygger på varuflöden inom EU, är förväntningarna att ett alltmer integrerat EU-område efterhand ger volymtillväxt som gynnar sjötransporter. En successivt ökad prioritering av sjötransporter istället för landtransporter förväntas också bidra till volymtillväxt.

Även om TransAtlantic gör bedömningen att den framtida utvecklingen inom koncernens affärsområden har goda förutsättningar att utvecklas positivt, kan det inte uteslutas att om negativa förändringar i underliggande industriella marknader och industristrukturer inträffar får detta som följd att efterfrågan på de tjänster som koncernen erbjuder avta. Detta skulle kunna få en negativ inverkan på koncernens resultat och finansiella ställning.

Offshoreindustrin

Den internationella offshoreindustrin påverkas i huvudsak av efterfrågan på olja och gas som styrs av världsekonomin utveckling, samt möjligheten att utvinna olja och gas. Priset på olja och gas har varierat kraftigt under senare år vilket gör att även efterfrågan på offshorespotmarknaden har varierat kraftigt. Låga priser, låga

produktionsnivåer, misslyckad utvinning i Arktis samt politiska missöden riskerar att påverka bolaget negativt. Efterfrågan på TransAtlantics tjänster är även till stor del beroende av tillgången på fartyg som liknar eller kan ersätta bolagets flotta. En ökning av den totala fartygsflottan kan komma att påverka bolaget negativt.

Beställda fartyg

TransAtlantic har investeringsåtaganden gällande tre offshorefartyg. Kundavtal har ännu ej ingåtts för dessa kommande nybyggen. Bolaget riskerar därmed att dra på sig betydande kostnader för vilka man inte kan finna motsvarande intäkter, vilket skulle kunna påverka koncernens resultat och finansiella ställning negativt.

Strejker och andra konfliktåtgärder

TransAtlantics verksamhet inom affärsområde Industrial Shipping är framförallt koncentrerad till ett mindre antal hamnar i Europa. Betydelsen av dessa hamnar ökar TransAtlantics utsatthet mot strejker. En eventuell strejk vid någon av de hamnar där TransAtlantic är verksamt skulle ha negativ effekt på TransAtlantic och dess kunder. Även strejker hos TransAtlantics kunder kan ha stor effekt på TransAtlantics resultat.

Bunkerrisker

Kostnadsförändringar för bunkerolja kan påverka resultatet. Trots att fraktkontrakt ofta inkluderar klausuler som innebär att kunden bär risken för prisförändringar och att koncernen ingår terminskontrakt för bunkerolja för hälften av den bedömda förbrukningen där koncernen inte har sådana klausuler är koncernen exponerad mot prisförändringar.

Kundberoende

Inom ett flertal av de segment som koncernen är verksamt, bland annat transporter av skogs-, pappers-, och stålprodukter, domineras industrin av ett mindre antal stora fraktköpare. En tilltagande konsolidering har medfört att denna koncentration ökat under senare år. Även inom segmentet arktisk offshore finns ett fåtal aktörer, främst de större internationella oljebolagen eller transportbolag som arbetar för deras räkning.

På en marknad med ett begränsat antal kunder ökar enligt bolagets bedömning beroendet av enskilda kunder. Även om TransAtlantic strävar efter att teckna längre kundavtal och har goda affärsrelationer till sina stora kunder i dagsläget, skulle koncernens verksamhet och lönsamhet påverkas negativt om nuvarande affärsrelationer ej kan vidmakthållas eller ersättas av motsvarande relationer.

Leverantörsberoende

TransAtlantic är generellt sett inte beroende av någon enskild leverantör i den löpande verksamheten. Samtliga tre nybeställningar av AHTS-fartyg ligger hos skeppsvarvet, Astilleros Zamakona S.A. i Bilbao, Spanien, varför skeppsvarvets fullgörande av nybyggnationerna är av väsentlig betydelse för TransAtlantic. Det förekommer att leveranser av beställda fartyg försenas, vilket skulle kunna påverka koncernens resultat och finansiella ställning negativt.

Nyckelpersoner

Som alla bolag är koncernens framtida utveckling beroende av styrelsens, ledningens och andra nyckelpersoners kunskap, erfarenhet och engagemang, såväl i moderbolaget som i dotterbolagen. Koncernens utveckling kommer i hög grad att vara beroende av koncernledningens förmåga att utveckla verksamheten. Om någon av dessa nyckelpersoner skulle lämna koncernen kan TransAtlantic komma att påverkas negativt. Vidare är koncernen beroende av förmågan att rekrytera nya kvalificerade medarbetare.

Miljö- och säkerhetsrisker

Inom sjöfart finns betydande säkerhetsrisker både för personal och för miljö. Olyckor till sjöss kan ha påverkan på såväl människor som natur och kan leda till betydande förluster för bolaget.

Trots väl utvecklade rutiner och system kan brister eller avbrott inte uteslutas. Därmed riskerar TransAtlantic extra arbete, störningar i leveranser, förlorad last vilket skulle kunna leda till minskat förtroende bland TransAtlantics kunder, skador på TransAtlantics personal och tillgångar och betydande förluster för TransAtlantic.

TransAtlantic är även exponerat mot betydande miljörisker och de omfattande kostnader som kan uppstå vid olyckor eller utsläpp. Internationella konventioner och den amerikanska oljelagstiftningen, OPA 90, ställer krav på redare, fartyg och besättningar. Redare har strikt ansvar inom vissa områden, det vill säga redaren är, med få undantag, ersättningsskyldig oavsett eget vållande. Koncernen är försäkrad mot denna typ av ansvar genom sedvanligt försäkringsskydd på marknaden. Oljeutsläpp orsakade av grov vårdslöshet och uppsåt kan dock medföra ett obegränsat ansvar som inte är täckt av gällande försäkringar.

Legala risker

Change of control-klausuler och finansieringsvillkor i låneavtal

Koncernen har upptagit ett antal lån avseende bland annat rörelse- och förvärvskrediter samt finansiering av förvärv av särskilda fartyg eller fartygsbyggen. Låneavtalen innehåller även sedvanliga villkor vilka bland annat rör åtaganden kopplade till vissa nyckeltal. Under 2009 och 2010 har det inom koncernen förekommit brott mot vissa av dessa nyckeltal. På grund av den negativa lönsamheten har koncernen fört diskussioner med berörda banker om finansieringsvillkor. Dessa diskussioner är delvis avslutade och har lett till förändrade nyckeltalsåtaganden samt försämrade räntemarginaler. Koncernen har inte slutligt avtalat villkoren med en av de berörda bankerna. Förhandlingarna beräknas att vara avslutade under fjärde kvartalet 2010. För det fall att dessa förhandlingar skulle misslyckas finns det en risk att låneavtalen med denna långivare sägs upp. I händelse av omförhandling eller en möjlig uppsägning av något eller några av koncernens nuvarande lån kan ingen garanti ges för att räntekostnaderna för motsvarande omförhandlade eller nya lån kommer att vara på samma nivå som koncernens nuvarande räntekostnader, eller att koncernen kommer att ha möjlighet att uppta sådana lån på acceptabla villkor eller överhuvudtaget uppta sådana lån.

Politiska faktorer

Den verksamhet som bedrivs inom koncernen påverkas av ett antal politiska faktorer som ligger utanför koncernens kontroll. Viktiga politiska faktorer att ta hänsyn till innefattar bland annat det svenska sjöfartsstödet, som ger rederier möjlighet att utnyttja en så kallad nettomodell för ombordanställd personal. Det innebär att innehållen preliminär skatt och lagstadgade sociala avgifter inte betalas in till staten utan kvarstår i rederiet.

Förändrade politiska förutsättningar vad gäller ovan nämnda, och andra, faktorer kan komma att få en negativ inverkan på koncernens intjäningsförmåga.

Finansiella risker

Valutarisker

Sjöfarten är en mycket internationell verksamhet, vilket innebär att endast en del av koncernens kassaflöde är denominerad i SEK. Koncernen har huvudsakligen valutaexponeringar i USD, EUR och NOK. Detta innebär att valutaförändringar kan medföra en negativ påverkan på koncernens resultat, kassaflöden och finansiella ställning.

Ränterisker

Sjöfart är en kapitalintensiv verksamhet, där långfristiga lån är den huvudsakliga finansieringsformen. Ränteförändringar kan därmed ha betydande negativ påverkan på koncernens resultat, kassaflöde och finansiella ställning.

Likviditetsrisk

För att hantera kortfristiga betalningsskyldigheter i den löpande verksamheten, planerade investeringar och amorteringar behöver koncernen en likviditetsreserv. Finansavdelningen tar kontinuerligt fram likviditetsprognoser för koncernen med syfte att förutse koncernens likviditetsbehov för den löpande

verksamheten med beaktande av kommande investeringsbehov och amorteringar. Utifrån detta arbete säkerställs tillräcklig likviditetsreserv genom bibehållande av banktillgodohavanden/placeringar samt erhållna kreditlöften. Överskottslikviditet placeras i enlighet med fastställd finanspolicy. På grund av oförutsedda händelser och kostnader förknippade med dessa kan det dock aldrig garanteras att det vid någon given tidpunkt finns tillräcklig finansiering för verksamheten, vilket skulle kunna ha en väsentligt negativ inverkan på TransAtlantics verksamhet, resultat och finansiella ställning.

Kreditrisk

Koncernen är föremål för kreditrisker i samband med fordringar till kunder och andra affärspartners. Koncernen har en policy som fastställer hur krediter får lämnas till kunder och andra affärspartners. Koncernen lämnar endast korta rörelsekrediter. I huvudsak lämnas dessa krediter till stora kunder där koncernen har långa relationer. Nya kunder genomgår en kreditkontroll innan kredit lämnas. När längre krediter lämnas sker detta mot säkerhet. Om TransAtlantic inte lyckas hantera sina kreditrisker skulle detta kunna ha en negativ inverkan på TransAtlantics omsättning, finansiella ställning och resultat.

Aktiemarknadsrisker

Aktiens utveckling

Även om TransAtlantic redan har B-aktier noterade på NASDAQ OMX Stockholm kan inga garantier lämnas beträffande likviditeten i aktien. Priset på aktien kommer bland annat att påverkas av variationer i bolagets resultat och ställning, förändringar i aktiemarknadens förväntningar om framtida vinster, utbud och efterfrågan på aktierna, utvecklingen inom bolagets marknadssegment och den ekonomiska utvecklingen i allmänhet. Detta innebär att det pris som aktien handlas till kommer att variera.

Framtida utdelning är beroende av flera faktorer

De nyemitterade aktierna i TransAtlantic kommer att vara berättigade till utdelning från och med räkenskapsåret 2010. Beslut om vinstutdelning fattas av bolagsstämman. Storleken på eventuella framtida utdelningar är beroende av bolagets framtida resultat, finansiella ställning, kassaflöden, rörelsekapitalbehov och andra faktorer. Mot bakgrund av TransAtlantics negativa resultat för 2009 och nuvarande finansiella ställning föreslog styrelsen till årsstämman 2010 att ingen utdelning skulle lämnas för verksamhetsåret.

Ägare med betydande inflytande

Cirka 50 procent av aktierna och cirka 50 procent av det totala antalet röster i TransAtlantic kommer efter emissionen att kontrolleras av Kistefos (via Viking Supply Ships). Folke Patriksson, genom sitt ägande i Enneff Rederi AB och Enneff Fastigheter i Skärhamn AB, kommer efter emissionen att inneha cirka 15 procent av rösterna. I samband med transaktionen har dessa aktieägare ingått ett aktieägaravtal avseende ägandet i TransAtlantic. Dessa aktieägare kommer gemensamt att kunna utöva ett betydande inflytande i frågor där aktieägarna har rösträtt. Inflytandet från mindre aktieägare riskerar därmed att bli begränsat.

BAKGRUND OCH MOTIV

Detta prospekt har upprättats med anledning av att TransAtlantic emitterar 1 817 961 nya aktier av serie A och 25 907 715 nya aktier av serie B samt att aktierna av serie B avses tas upp till handel på NASDAQ OMX Stockholm. Aktierna emitteras till det norska bolaget Viking Supply Ships som betalning för deras andelar i TransViking, bolagens gemensamma joint venture inom Offshore/Icebreaking och beräknas tas upp till handel vid NASDAQ OMX Stockholm omkring den 30 september 2010. Beräknat utifrån den genomsnittliga senaste betalkursen i TransAtlantic under de senaste tio handelsdagarna fram till och med affärens offentliggörande den 12 augusti 2010 om 23,3 SEK uppgår det totala förvärvspriset till cirka 645 MSEK. Apportegendomen har värderats med beaktande av Trans Vikings ställning, resultat och framtida intjäningsförmåga samt en jämförande värdering. Transaktionen genomfördes den 22 september 2010. Transaktionskostnaderna för TransAtlantic för emissionen bedöms uppgå till cirka 7 MSEK.

Verksamheten inom Offshore/Icebreaking etablerades 1998 som ett joint venture mellan TransAtlantic och Viking Supply Ships, ägt av norska Kistefos. Detta joint venture bestod av bolagen Trans Viking Icebreaking & Offshore AS, Partrederiet Odin Viking DA, TRVI Offshore & Icebreaking AB, TRVI Offshore & Icebreaking 3 AB och TRVI Offshore & Icebreaking 4 AB (gemensamt benämnda "Trans Viking").

Trans Viking ägdes till vardera 50 procent av TransAtlantic och norska Viking Supply Ships. TransAtlantic ansvarade för bemanning, teknisk drift och säkerhet medan Viking Supply Ships ansvarade för marknadsföring och befraktning. Flottan, som sedan transaktionen genomförts till fullo ingår i TransAtlantics affärsområde Offshore/Icebreaking, består av fem fartyg, varav tre fartyg är kombinerade AHTS/isbrytarfartyg. Under årets första kvartal är de tre AHTS/isbrytarfartygen tillgängliga för isbrytning för svenska Sjöfartsverket och under övriga delar av året är fartygen tillgängliga för offshoreuppdrag i Nordsjön och arktiska områden. Ytterligare tre ankarhanteringsfartyg är i beställning med första leverans vid årsskiftet 2010/2011. Dessa fartyg, tillsammans med systerfartyget Loke Viking, är speciellt designade för uppdrag i arktiska farvatten.

I december 2008 ingicks en överenskommelse mellan TransAtlantic och Viking Supply Ships om att dela upp ägandet i Trans Viking. Till följd av ändrade förutsättningar för verksamheten inom Offshore/Icebreaking under 2009 genomfördes emellertid ingen uppdelning.

Parterna har dock fortsatt fört en dialog för att finna en långsiktigt optimal lösning för verksamheten, vilket ledde fram till TransAtlantics förvärv av Trans Viking.

TransAtlantic bedömer att betydelsen av säkerhet kommer att öka inom Offshore/Icebreaking, särskilt inom segmentet arktisk offshore. Detta bör leda till en ökad efterfrågan på de tjänster som Trans Viking erbjuder.

TransAtlantic blev genom förvärvet ägare till 100 procent av aktierna i Trans Viking, vilket har givit koncernen full tillgång till verksamhetens kassaflöde samt möjlighet att optimera styrningen av verksamheten och samordna denna med TransAtlantics koncept för arktisk offshore: TransAtlantic IceMaster, TransAtlantic IceAcademy och TransAtlantic IceCouncil.

Transaktionen stärker dessutom TransAtlantics finansiella ställning i och med att det egna kapitalet proforma ökar från 1 175 MSEK till 2 571 MSEK och att soliditeten proforma ökar från 38,2 procent till 47,5 procent. Samtidigt blir koncernstrukturen mer transparent.

Slutligen bedömer TransAtlantic att förvärvet kommer att upplevas som positiv av såväl kunder och leverantörer som koncernens långgivare.

Styrelsen för TransAtlantic, med säte i Skärhamn är ansvarig för informationen i detta prospekt. Härmed försäkras att rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits för att säkerställa att uppgifterna i prospektet, såvitt TransAtlantics styrelse vet, överensstämmer med de faktiska förhållandena och att ingenting är utelämnat som skulle kunna påverka dess innebörd.

Skärhamn den 29 september 2010

Rederi AB TransAtlantic (publ)
Styrelsen

MARKNAD OCH VERKSAMHET

De uppgifter om marknadstillväxt, marknadsstorlek, marknadsandelar samt TransAtlantics marknadsposition i absoluta tal eller i förhållande till konkurrenter som anges i prospektet är TransAtlantics samlade bedömning baserad på såväl interna som externa källor. TransAtlantic har inte kännedom om någon enskild tillgänglig marknadsstatistik som ger en relevant bild av TransAtlantics marknader. De källor som TransAtlantic baserat sin bedömning på är bland annat branschstatistik, uppgifter från International Energy Agency, Douglas Westwood, oberoende undersökningsinstitut samt uppgifter från underleverantörer. TransAtlantic har eftersträvat att i prospektet korrekt återge informationen från dessa källor. TransAtlantic har emellertid inte verifierat informationen från dessa källor. Såvitt TransAtlantic känner till och kan bedöma har inga fakta utelämnats som skulle kunna göra informationen felaktig eller vilseledande.

TransAtlantic är ett av Sveriges största rederier och har sitt säte i Skärhamn. Verksamheten är indelad i affärsområdena Offshore/Icebreaking och Industrial Shipping samt supportenheten koncerngemensamt där enheterna Ship Management, Administration, Finans, HSE (Health, Safety and Environment) och HR ingår. Inom affärsområdet Offshore/Icebreaking är TransAtlantic verksamt i den globala offshoresektorn, där bolaget med sina fem fartyg hjälper de stora oljebolagen med förflyttning av oljeriggar. Verksamheten omfattar även långtidskontrakt för isbrytning i Östersjön. Verksamheten inom Industrial Shipping är främst inriktad på kontraktbaserade transporter för nordisk basindustri. Totalt består bolagets flotta av 19 ägda samt 15 inhyrda fartyg. Affärsområdena är beskrivna i mer detalj nedan.

Affärsområde Offshore/Icebreaking

Flottan består av fem AHTS-fartyg, varav tre även tjänstgör som isbrytare. Därutöver tillkommer tre nybyggnadskontrakt med första leverans vid årsskiftet 2010/2011. Tre av de befintliga offshorefartygen är utvecklade för att klara uppdrag inom både isbrytning och offshore. Under årets första kvartal är de tillgängliga för isbrytning för svenska Sjöfartsverket och under övriga delar av året är de tillgängliga för offshoreuppdrag både i Nordsjön och i arktiska områden. De tre nybyggda samt systerfartyget Loke Viking är ankarhanteringsfartyg speciellt designade för uppdrag i arktiska farvatten. För affärsområde Offshore/Icebreaking var utnyttjandegraden 2009 54 procent.

Ökat energibehov

En stor del av den framtida utvinningen av olja och gas förväntas ske i nya fält i arktiska farvatten vilket medför krav på isbrytande offshorefartyg med specialutbildade besättningar. TransAtlantics unika kompetens att utföra operationer i is och i hårda väderförhållanden är av stor betydelse när prospekteringen efter olja och gas tar fart i dessa områden.

Den kraftiga ekonomiska tillväxten i länder såsom Kina och Indien leder till ett ökat energibehov. Trots en snabb utveckling av exempelvis energieffektiva hus och bilar bedömer International Energy Agency (IEA) att den globala efterfrågan på energi kommer att öka med cirka 30 procent fram till 2030. Då behovet av olika energislag troligen inte förändras mycket kommer även efterfrågan på olja och gas att öka i samma omfattning. Eftersom produktionen från befintliga fält efterhand minskar måste nya fält tas i bruk. Enligt IEA beräknas cirka 75 procent av oljan 2030 komma från nya fält och produktionsområden. Den procentuellt snabbaste produktionsökningen bedöms komma från offshorefält. Investeringarna i oljeproduktionsresurser, kringutrustning och fartyg beräknas enligt analysinstitutet Douglas Westwood öka med cirka 15 procent per år under perioden 2010–2020.

Arktiska farvatten får allt större betydelse

Av de nya fälten bedömer IEA att cirka 50 procent finns i arktiska farvatten och i områden med stora djup (över 500 meter). Att prospektera efter olja och gas i arktiska farvatten är en ny utmaning för oljebolagen. Den begränsade produktion som genomförs idag i Arktis sker i kustnära områden utanför Alaska och Ryssland.

Under de närmaste tio åren beräknar TransAtlantic att olja och gas kommer att utvinnas i cirka 60 nya fält, många i områden med svåra isförhållanden och stora djup. De operatörer som kommer att verka i dessa områden kommer att ställas inför stora utmaningar. Eftersom miljö- och säkerhetskraven kommer att bli högre än för andra prospekteringsområden måste system införas som minimerar riskerna för att råka ut för olyckor och olika

typer av utsläpp. Dessutom tillkommer krav på att en del av investeringarna och de arbetstillfällen som skapas ska tillfalla det land som prospekteringen sker i, framför allt gäller det områden som tillhör USA och Ryssland.

Ökad aktivitet i arktiska farvatten

Även om det är förhållandevis få arktiska områden som är exploaterade, så har länderna som kontrollerar dessa områden bjudit ut fler och fler licenser för exploatering i dessa områden. USA, Kanada, Grönland och Ryssland har redan sålt ett antal licenser och kommer att sälja fler licenser under 2010 och 2011. De oljebolag som köpt licenserna har därmed redan gjort stora investeringar och åtaganden för arktiska farvatten. Eftersom licenserna i många fall går ut 2016–2017 så måste prospekteringen påbörjas senast 2013–2014 för att oljebolagen ska hinna med att grundligt genomsöka sina respektive licensområden. Det innebär att upphandlingen av vilka leverantörer som ska bistå med tjänster och utrustning behöver ske senast 2010–2011, bland annat eftersom helt nya specialanpassade fartyg måste designas och byggas.

Snabb ökning av antalet offshorefartyg

De långsiktigt goda marknadsutsikterna för offshoreindustrin har under de senaste åren lett till ett stort antal beställningar på nya riggar och offshorefartyg. Antal beställda fartyg i de större offshoreklasserna motsvarar en ökning av flottan med cirka 50 procent. Den finansiella krisen och en svagare efterfrågan det senaste året innebär troligen att många av beställningarna skjuts upp eller avbeställs. Eftersom det förväntas en större ökning av produktion av olja på fält med stora djup, har beställningarna av riggar som klarar detta varit relativt sett stor. Utvecklingen har även inneburit att beställningarna av AHTS-fartyg som klarar kraven för djuphavsoperationer också varit relativt sett stor. För stora AHTS-fartyg förväntas det under de närmaste tre till fem åren råda balans mellan utbud och efterfrågan.

Få fartyg klarar arktiska farvatten

Eftersom det ännu bara finns ett fåtal oljeproducerande fält i arktiska farvatten bedömer TransAtlantic att endast ett fåtal av de befintliga fartygen och nybeställningarna som är utrustade för att klara de krav som ställs för operationer i is (isklass 1 A eller högre). För att kunna möta den framtida höga efterfrågan behövs troligen nybeställningar av cirka 125–150 isgående offshorefartyg, varav merparten bör ha en isbrytarkapacitet som motsvarar den som finns hos de största isbrytarna i världen idag. Eftersom tiden för prospektering i arktiska farvatten ofta är begränsad till sommarhalvåret är det en fördel om de fartyg som används för isoperationer kan användas för andra uppdrag under resterande del av året i syfte att öka intjänningen.

Unik kompetens inom TransAtlantic

TransAtlantics, enligt bolagets bedömning, unika kompetens att utföra operationer i is och i hårda väderförhållanden är av stor betydelse när prospekteringen efter olja och gas tar fart i arktiska farvatten. Den ökade aktiviteten i dessa områden kommer att skapa möjligheter till fleråriga kontrakt med oljebolagen och därmed kunna bidra till en bättre balans i den totala intjänningen för affärsområde Offshore/Icebreaking. Kundanpassning och kreativitet är tillsammans med en ledande position inom säkerhet och miljö avgörande faktorer för framgång. Förutom en modern flotta anpassad för operationer i is förfogar TransAtlantic över en, enligt bolagets bedömning, ledande kompetens inom området. Befälhavarna ombord på AHTS-fartygen har i genomsnitt över 20 års erfarenhet av isbrytning och offshorearbeten. Dessutom har uppdrag redan utförts i arktiska farvatten, åt kunder såsom Shell, Capricorn, Exxon och Statoil/Hydro. Under första halvåret 2010 har nya kontrakt tecknats med internationella oljebolag.

Ledande koncept för arktisk offshore

TransAtlantics ambition är att, för kundernas räkning, kunna ansvara för hela operationen för offshorefartyg i arktiska farvatten. Därför har TransAtlantic utvecklat en, som bolaget bedömer, unik integrerad offshore/ice managementservice som bygger på en dokumenterad operationsmodell, erfarna och välutbildade besättningar samt specialdesignade fartyg, vilket ger kunderna en effektivare, säkrare och miljövänligare operation. TransAtlantic Ice Management är ett system för att säkerställa att operationer kan genomföras med minimal påverkan av is. Förutom att bryta is inkluderar systemet prognosmetoder för isrörelser, meteorologi, säkerhets- och hälsosystem.

Nybyggnadsprogram

Trans Viking har vid det spanska varvet Astilleros Zamakona S.A. i Bilbao, Spanien, beställt fyra isförstärkta AHTS-fartyg, varav ett levererats i juni 2010 och nästa fartyg är planerat att levereras vid årsskiftet 2010/2011. Fartygen har en design som gör dem lämpliga för operationer i områden med is eller i djuphavsområden. De är dock inte isbrytande vilket innebär att de inte självständigt kan operera i ishavsområden. Målet är att fartygen ska operera på längre kontrakt när de levereras med start 2011.

Ny fartygsdesign

Utöver det befintliga nybyggnadsprogrammet har TransAtlantic, i samråd med kunder och varv och genom olika tester och simuleringar, tagit fram en helt ny fartygsdesign för säkra och effektiva operationer i arktiska farvatten. Den nya isbrytande fartygstypen, som går under namnet TransArctica, är 103 meter lång, 27 meter bred och har 32 500 hästkrafter. Förutom att bryta tjock is ska de fungera som bland annat ankarhanterare. Genom ett stort däck och stora lastutrymmen ska de även kunna transportera stora mängder varor och förmödenheter. Dessutom kommer fartygen att vara förberedda för att kunna utföra olika typer av konstruktionsuppdrag samt ha en stor hyttkapacitet i syfte att kunna medföra ett större antal experter och annan personal som kunderna behöver i prospekteringsarbetet.

Fartygen avses utföra offshoreuppdrag på längre kontrakt i arktiska farvatten under sommarhalvåret. Under vintern kan fartygen användas till isbrytning, antingen i de nya trafikområdena i Ryssland eller i Östersjön där behovet av moderna isbrytare blir allt större. Ett alternativ är att använda fartygen för traditionella offshoreuppdrag i djuphavsområden. Fartygstypen är tänkt att kunna möta kundernas hårda krav vid en eventuell ökad efterfrågan och framtida expansion av flottan. Inga fartyg kommer att beställas utan att långa hyresavtal först tecknats med kunderna. TransAtlantic har varit delaktig i framtagandet av den nya fartygsdesignen men har ingen ensamrätt eller något mönsterskydd till den nya designen.

Befintlig isbrytarkapacitet

Trans Vikings långtidskontrakt med Sjöfartsverket innebär att de tre kombinationsfartygen, under första kvartalet varje år, vid behov ska vara tillgängliga för isbrytning i Östersjön. Avtalet löper fram till 2015 med möjlighet till förlängning upp till ytterligare 15 år. Avtalets konstruktion innebär att fartygen vid milda vintrar kan användas inom offshore även under årets första kvartal. Fartygens användningsområde begränsas då till det område där man kan infinna sig för isbrytning med kort inställningstid, vilket normalt är de södra delarna av Nordsjösektorn. På sikt förväntas även arktiska områden, som Nordostpassagen, växa till ett nytt stort marknadsområde för TransAtlantics isbrytare. TransAtlantic samarbetar även med svenska Sjöfartsverket i syfte att kunna använda de statliga isbrytarna, vilka TransAtlantic idag har driftsansvar för, för offshoreuppdrag när de inte behövs för isbrytning i svenska farvatten. Samarbetet ger TransAtlantic ett bredare marknadserbjudande.

Strategi

Marknadsföringen av arktisk offshore kommer att intensifieras. Kanada är en prioriterad marknad där diskussioner om samarbete förs med flera av de oljebolag som ska inleda prospektering i arktiska farvatten 2013–2014. Dessutom ska bearbetningen av ryska kunder fortsätta, bland annat genom kontoret i Moskva. Arbetet med att finna långtidskontrakt för befintligt tonnage och för nybyggnadskontrakten kommer att intensifieras.

Konkurrens

Förutom Maersk är det enbart mindre rederier såsom DOF, Farstad, Solstad, Havila, Siem, Artica, Rieber Shipping, FESCO, Swire och Trans Viking som opererar inom segmentet arktisk offshore. När aktiviteten så småningom tilltar kommer troligen flera av de större aktörerna se över möjligheterna att etablera sig i Ryssland och andra arktiska områden.

Affärsområde Industrial Shipping

Verksamheten inom Industrial Shipping består av fyra olika divisioner med sammanlagt 29 fartyg som samverkar för att uppnå maximal utnyttjandegrad för fartygen och hög service åt TransAtlantics kunder. Verksamheten är fokuserad på kontraktbaserade transporter, främst för nordisk basindustri men även för stora internationella aktörer.

Kundrelationerna kännetecknas av ett utpräglat kvalitetstänkande, långsiktighet och nära samarbete. Till de större kunderna hör Stora Enso, SCA, Volvo, Kruger, Alcoa, Thiele, Kamin, AbitibiBowater, Norske Skog, M-real och SSAB. Inom affärsområde Industrial Shipping hade division Bulk/LoLo under 2009 en utnyttjandegrad om 83 procent, division RoRo Baltic hade en utnyttjandegrad om cirka 70 procent, division Atlanten hade en utnyttjandegrad om cirka 80 procent och division Container hade en utnyttjandegrad om cirka 70 procent.

Division RoRo Baltic

Divisionen bedriver Östersjöbaserad systemtrafik för skogsindustrin med dedikerade RoRo- och containerfartyg. För Stora Enso sker en omfattande systemtrafik med skogsprodukter i både norra och södra Östersjön. I norra Östersjön går tre egna RoRo-fartyg i fast slinga mellan Bottenviken, Göteborg och Lübeck under namnet TransLumi Line.

Den tonnagekapacitet som Stora Enso inte fyller marknadsförs av TransAtlantic till tredje part för ett effektivt utnyttjande av lastkapaciteten.

I södra Östersjön, där trafiken övertogs från Stora Enso den 1 januari 2009, går tre inhyrda RoRo-fartyg i fast slinga mellan Kotka, Lübeck och Göteborg under namnet TransSuomi Line. Linjen bedriver TransAtlantic helt i egen regi, där Stora Enso har ingått ett fraktavtal för sina volymer. För att öka fyllnadsgraden och därmed generera en bättre lönsamhet i linjen har under kvartal tre ett fartyg återlämnats. Kontrakten med Stora Enso är under omförhandling, vilka beräknas slutföras senast den 31 december 2010.

Erbjudandet till kundsegmenten kompletteras genom TransFeeder North, som omfattar två inhyrda containerfartyg som går mellan norra Finland och de stora omlastningshamnarna i norra Tyskland. Dessutom hyr divisionen ut, under långa avtal, anpassade RoRo-fartyg till SCA och M-real för deras systemtrafik med skogsprodukter i Östersjön.

Division Bulk/LoLo

Divisionen omfattar tre mellanstora och fyra mindre isklassade bulkfartyg för kontraktinriktade bulktransporter i Östersjön, Medelhavet, Nordsjön samt över Atlanten för främst skogs-, stål- och den agrara industrin. Genom sina isklassade fartyg och besättningarnas iskompetens är divisionen en nischaktör inom dessa specialiserade mindre bulksegment. Av divisionens tre mellanstora bulkfartyg är ett inhyrt fram till och med 2010. Detta fartyg kommer att ersättas med ett mellanstort bulkfartyg, inchartrat på fem år. I detta segment har TransAtlantic för avsikt att expandera inför den kommande konjunkturuppgången varför flottan beräknas att öka i storlek under 2011.

Division Container

Divisionen bedriver containerbaserad linjetrafik i två linjer mellan Mälardals-/Stockholmsområdet och England respektive Tyskland.

Englandstrafiken, TransPal Line, består av tre egna moderna containerfartyg med hög isklass och inbyggda avfuktare för transport av fukt känsliga stålprodukter. Den höga isklassen innebär att fartygen har möjlighet att gå igenom den tjocka is som bildas i nordliga farvatten. Linjen trafikerar hamnar i Mellansverige och södra Sverige, hamnen i engelska Goole samt Amsterdam. Linjen har egen stuveri- och terminalverksamhet i Goole.

Den andra linjen, TransFeeder South, betjänas av ett helägt och ett inhyrt containerfartyg med hög isklass. Linjen trafikerar hamnar i Mellansverige och Hamburg och Bremerhaven, där många av de stora oceanrederierna är kunder. Med feedertrafiken som bas genomförs kontinuerligt genomfraktsaffärer på en mängd översjödestinationer. Även ett stort antal projektlastar utförs. I divisionen ingår även klarerings-, lagrings- och expeditiönsverksamhet.

Division Atlanten

Divisionen fraktar tidningspapper, bestruket finpapper och andra förädlade skogsprodukter från produktionsområdena i norra Europa och Kanada till marknaderna i USA, Europa samt Karibien.

Tre fartyg går sedan i oktober 2009 i en transatlantisk slinga från Lübeck i Östersjön och Zeebrugge i Nordsjön där Lübeck utgör en gemensam hub för de flesta av kunderna. Lasten består till största delen av bestruket papper, som används i bland annat tidskrifter. Efter lossning i USA lastas tidningspapper från Kanada till Europa. Tre fartyg trafikerar den amerikanska ostkusten med lastning i Kanada och lossning i ett flertal hamnar i USA och/eller Karibien och norra Sydamerika. Nordgående last från USA till Kanada består av returpapper och kolanoder.

Strukturella problem inom shipping

De nuvarande problemen inom shipping beror inte bara på en svag konjunktur. När efterfrågan på sjötransporter väl ökar igen kvarstår den allvarliga situation som branschen själv skapat. Förutom att det redan råder överkapacitet på marknaden är fartygsvarvens orderböcker fulla. Totalt finns över 9 000 fartyg på sammanlagt 560 miljoner ton dödvikt i beställning, vilket motsvarar halva dagens världshandelsflotta. Alla beställda fartyg kommer dock inte att levereras. En del avbeställs förmodligen, andra beställningar skjuts upp och ett antal varv förväntas gå i konkurs. Trots detta kommer nyleveranserna att vara omfattande. Den svaga fraktmarknaden under 2009 innebär att en stor del av de nya fartyg som levererades lades upp, i avvaktan på bättre tider. Vid årsskiftet var cirka 14 procent av det sammanlagda containertonnaget och 14 procent av det sammanlagda bulktonnaget upplagt. Det stora utbudet av tonnage bedöms hålla nere fraktraterna under de närmaste åren, även om en viss återhämtning förväntas under 2011 till följd av ett ökat transportbehov i världen.

Strategi

Synergierna och fördelarna mellan de olika divisionerna ska utnyttjas i ännu större utsträckning än tidigare. Affärsområdets serviceutbud till gemensamma och nya kunder ska breddas ytterligare. Marknadsföring och försäljning intensifieras genom divisionernas organisationer samt kontoren i Helsingfors och Lübeck.

Förutom fortsatt fokus på nordisk basindustri ska kundbasen breddas med nya kunder i andra branscher som ser fördelarna med helheten istället för endast en linje.

Arbetet med att utveckla systemtrafiken inom Östersjön, både inom RoRo och container, ska fortsätta. Målet är att genom rationaliseringar bli en så kallad common carrier åt skogsindustrin, det vill säga att vara den leverantör som är bäst lämpad för laster för skogsindustrin oavsett vem kunden är.

Konkurrens

En generell trend är att sjöfartsoperatörerna blir allt större genom förvärv och sammanslagningar i syfte att möta kundernas behov och uppnå skalfördelar. De största konkurrenterna inom segmentet RoRo/LoLo utgörs idag av Österströms, Spliethoff, Finnlines, DFDS Tor Line, Transfennica och Wagenborg. Konkurrenterna är aggressiva inom samtliga segment och det pågår många nybyggnadsprogram. Dessutom är affärsområdet utsatt för konkurrens från andra transportslag såsom lastbil och järnväg.

Koncerngemensamt

För att vara ett konkurrenskraftigt rederi måste effektiva system för fartygsdrift, kompetenta medarbetare och effektiva fartyg finnas. TransAtlantic fokuserar på att ständigt utveckla sina system, medarbetare och fartyg för att vara ett ledande rederi.

TransAtlantics fartyg ingår i transportsystem där kunderna ställer höga krav på tillförlitlighet, säkerhet och miljöhänsyn. Inom division RoRo Baltic och division Container går fartygen på fasta slingor enligt turlistor som upprättas i samarbete med kunden/kunderna. För att uppfylla kundernas krav behövs integrerade system för kvalitets-, säkerhets- och miljöarbetet som omfattar hela TransAtlantics organisation, såväl land- som ombordanställda. En förutsättning för att kunna hantera dessa system är att det finns kompetenta och välutbildade medarbetare som alltid arbetar för att uppfylla kundernas krav samt att operationer genomförs på ett säkert och miljövänligt sätt. Fokus ligger på att minimera miljöpåverkan och att genom förebyggande arbete förhindra att olyckor och tillbud förekommer.

TransAtlantic arbetar ständigt med att utveckla sina system och medarbetare, så att rederiet även i framtiden kan möta och överträffa kundernas önskemål och krav. En viktig del i denna utveckling är ett effektivt tonnage. TransAtlantic ser därför kontinuerligt över vilka fartyg som behövs och hur både befintligt och nytt tonnage kan

utvecklas för att möta de kundkrav som ställs. TransAtlantics mål är att genom system, medarbetare och fartyg leverera en service som är effektiv, säker och miljövänlig.

Supportenheten Ship Managements ansvar för drift och bemanning omfattar inte enbart den egna flottan, utan även externa fartyg och svenska statens isbrytare. Sammanlagt bemannar TransAtlantic 36 fartyg, varav 17 externa fartyg, med 1 028 medarbetare. Ship Managements uppdrag för Atlantic Container Line (ACL) kommer inte att förlängas och kommer därför att avvecklas runt årsskiftet 2010/2011. Hela driftsorganisationen och samtliga fartyg möter kraven i ISM-koden och är dessutom certifierade enligt kvalitetsledningssystemet ISO 9001 och miljöledningssystemet ISO 14001.

En effektiv drift av fartygen har en avgörande betydelse för TransAtlantic. TransAtlantics kunder består till övervägande del av stora, internationella företag med höga krav på sina leverantörers miljö- och säkerhetsarbete och för att möta dessa krav ska TransAtlantic utvecklas framgångsrikt och vara ledande inom miljö och säkerhet samt kunna rekrytera de bästa medarbetarna.

Säkerhetsarbete

Säkerhetsfrågor är ett prioriterat område och TransAtlantic arbetar aktivt med förebyggande åtgärder för att förhindra tillbud och olyckor både för personal och för fartyg. TransAtlantics Safety Management System (SMS) syftar till att främja och bidra till ett säkerhetsarbete som, både till land och till sjöss, hela tiden förbättras. Rutiner och checklistor ombord på fartygen förbättras och utvecklas kontinuerligt ihop med personalen för att minimera risker.

Satsningen på arktisk offshore innebär att de stora oljebolagen är TransAtlantics kunder. Dessa har mycket hårda krav på säkerhetsarbetet hos sina leverantörer. För de rederier som ska bistå oljebolagen vid prospektering i arktiska farvatten införs nu samma typ av kravspecifikation som gäller för tankerredier. Kraven, som går under benämningen Offshore Vessels Management Self Assessment (OVMSA), omfattar tolv områden som måste uppfyllas. I grunden handlar det om krav på ett systematiskt säkerhetsarbete enligt fastställda rutiner med kombinerade kvalitets- och miljöledningssystem. TransAtlantic har inlett arbetet med att implementera dessa krav i hela organisationen. Implementeringen innebär bland annat att befintliga kvalitets-, säkerhets- och miljöledningssystem binds samman så att de omfattar hela verksamheten.

Ett av kraven som omfattas av OVMSA är utbildning av alla bryggbefäl i systematiskt säkerhetstänkande. Under slutet av 2009 påbörjades utbildningen av alla bryggbefäl inom affärsområde Industrial Shipping i Maritime Resource Management (MRM). Det är ett system som bygger på det säkerhetstänkande som utvecklats inom flyget, där bland annat checklistor och rutiner medför att riskerna för olyckor begränsas till ett minimum. Förutom att minska risken för navigatoriska fel och olyckor som grundstötningar och kollisioner bidrar MRM till att öka förståelsen för ett bra ledarskap och teamwork samt nyttan av en gemensam terminologi. System för säkerhetstänkande som motsvarar MRM finns redan på TransAtlantics offshorefartyg. Implementeringen av OVMSA beräknas vara klar 2010 och i full funktion från och med 2011. Utöver detta har beslut tagits att flytta HSE-avdelningen (Health, Safety and Environment) från supportenheten Ship Management till en egen supportfunktion, som rapporterar direkt till VD.

Trots väl utvecklade rutiner och system kan brister eller avbrott inte uteslutas. Därmed riskerar TransAtlantic extra arbete, störningar i leveranser, förlorad last vilket skulle kunna leda till minskat förtroende bland TransAtlantics kunder, skador på TransAtlantics personal och tillgångar och betydande förluster för TransAtlantic. För en del av fartygsflottan, primärt för de fartyg som går i linjetrafik, har en s.k. loss of hire-försäkring tecknats, som ger en ekonomisk kompensation vid längre driftsstörningar.

TransAtlantic är även exponerat mot betydande miljörisker och de omfattande kostnader som kan uppstå vid olyckor eller utsläpp. Internationella konventioner och den amerikanska oljelagstiftningen, OPA 90, ställer krav på redare, fartyg och besättningar. Redare har strikt ansvar inom vissa områden, det vill säga redaren är, med få undantag, ersättningsskyldig oavsett eget vållande. Koncernen är försäkrad mot denna typ av ansvar genom sedvanligt försäkringsskydd på marknaden. Oljeutsläpp orsakade av grov vårdslöshet och uppsåt kan dock medföra ett obegränsat ansvar som inte är täckt av gällande försäkringar.

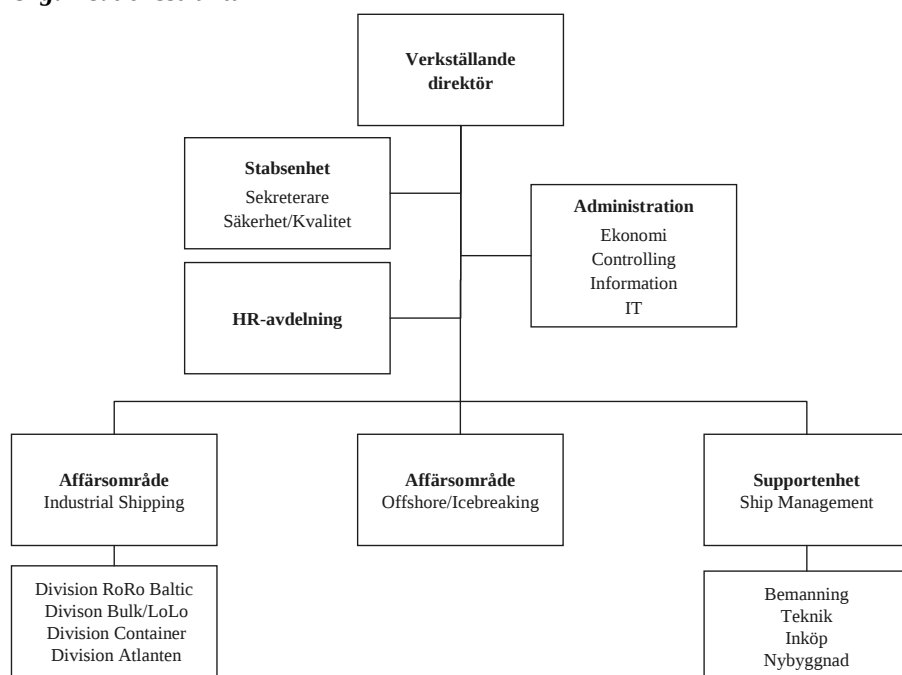
Organisation och anställda

Rederi AB TransAtlantic är moderbolag i koncernen. Koncernen har totalt 41 dotterbolag, varav 18 ägs indirekt, samt ett intressföretag. Under 2009 hade koncernen i medeltal 182 anställda inom landorganisationen, varav merparten fanns vid huvudkontoret i Skärhamn. Antal anställda ombord uppgick till 868.

Medelantal anställda

<u>Medelantal anställda, 2009</u>	<u>Antal anställda</u>	<u>Varav kvinnor, %</u>
Moderbolaget		
Sverige		
landanställda	85	42%
ombordanställda.....	332	2%
Totalt i moderbolaget	417	10%
Dotterföretag		
Sverige		
landanställda	49	39%
ombordanställda.....	536	9%
Storbritannien		
landanställda	44	28%
Finland		
landanställda	4	25%
Totalt dotterföretag.....	633	13%
Koncernen totalt.....	1 050	12%

Organisationsstruktur



Förändringar i verksamheten till följd av förvärvet av Trans Viking

I och med att Trans Viking kommer att ingå till 100 procent i TransAtlantic ökar betydelsen av affärsområde Offshore/Icebreaking som kommer att utgöra ett av koncernens viktigaste fokusområden i strategin framöver. TransAtlantic bedömer att säkerhetsaspekter kommer att få en allt större betydelse inom offshore, särskilt inom segmentet arktisk offshore. TransAtlantic är, enligt bolagets bedömning, väl positionerat inom detta segment och har, enligt bolagets bedömning, en unik kompetens att utföra operationer både i is och hårda väderförhållanden. Den ökade fokuseringen på säkerhet bedöms leda till ökad efterfrågan på de tjänster som Trans Viking tillhandahåller.

Trans Viking kommer att samordnas med TransAtlantics koncept för arktisk offshore: TransAtlantic Ice Master, TransAtlantic Ice Academy och TransAtlantic Ice Council. Den personal inom Viking Supply Ships som tidigare har ansvarat för marknadsföring, befraktning och teknik, totalt sex personer samt även det site team som bevakar nybyggena i Spanien, har erbjudits anställning i TransAtlantic.

Historik

- 1972–1989 Nordsjöfrakt bildas i och drivs från Skärhamn, Tjörn och utvecklas successivt med mindre bulk och RoRo-tonnage. Verksamheten omfattar år 1989 femton fartyg, inklusive tre kylfartyg som nyförvärvats tillsammans med Bylock Group.
- B&N, Bylock & Nordsjöfrakt bildas den 31 december 1989 genom en sammanslagning av Nordsjöfrakts verksamhet och Bylock Group. En blandad investmentportfölj med bland annat fartyg, aktier och fastigheter är basen för Bylock Groups verksamhet.
- 1990 Gorthon Lines förvärvas från Bilspedition (nuvarande Schenker).
- 1991 B&N börjsnoteras på Stockholmsbörsens O-lista.
- 1993 1990-1993 växer verksamheten genom olika fartygsköp. 1993 förvärvas dessutom Svenska Orient Linien från Bilspedition. B&N flyttas till Stockholmsbörsens A-lista.
- 1994–1996 Det holländska rederiet Moerman (med en mindre flotta av bulk- och RoRo- tonnage) och Panmax-operatören Transbulk förvärvas. Tre nybyggda RoRo-fartyg levereras och hyrs in av Gorthon Lines för att betjäna SCA i ett långt charterkontrakt.
- 1997 B&N omstruktureras. Gorthon Lines delas ut till aktieägarna och noteras på Stockholmsbörsens O-lista. Svenska Orient Linien avyttras till 75 procent genom en börsnotering (också på O-listan). Även B&N flyttas till O-listan. Den kvarvarande verksamheten består huvudsakligen av bulkverksamhet samt en flotta av time charter-uthyrda RoRo-fartyg. En del av bulkverksamheten baseras på Atlantrafik genom deltagande i trafikpoolen F-ships.
- 1998–2000 B&N köper 74 procent av Paltrans Shipping, bas för nuvarande Europadivisionen. Det nya affärsområdet Isbrytning/Offshore etableras för vars verksamhet tre nya kombinationsfartyg byggs. Nya fartyg beställs dessutom för den Atlantrafik som bedrivs genom F-ships.
- 2001–2003 B&N förvärvar 34 procent i Gorthon Lines. Isbrytning/Offshore har samtliga tre fartyg i operation. 2001–2002 sätts totalt fyra nya fartyg i trafik över Atlanten. Tonnagesamarbete med Gorthon Lines inleds. Under 2002–2003 visar bulksegmentet liksom RoRo-verksamheten väsentliga förluster vilket bl.a. leder till stora omstrukturings- och nedskrivningskostnader. Under 2002 avslutas F-shipspoolen och B&N övertar hela trafiken.
- 2004 I april bildas det 50/50 ägda samtrafikbolaget Gorthon-B&N TransAtlantic. Utestående andel i Paltrans förvärvas och blir därmed helägt.
- I oktober offentliggörs förslaget om ett fullständigt samgående med Gorthon Lines.
- 2005 Fusionen mellan B&N Nordsjöfrakt och Gorthon Lines slutförs i mars och B&N Nordsjöfrakt ändrar namn till Rederi AB TransAtlantic.
- B&N Transbulk säljs under det första kvartalet. Under året flyttas TransAtlantics aktie till Stockholms Attract 40-lista. Antalet aktieägare stiger till 7 500. Kontrakt tecknades med ett tyskt varv om förlängning av de tre skogsproduktsfartygen m/v FinnWood, m/v FinnPine och m/v Finnfighter. Därigenom ökar lastkapaciteten med ca 20 procent och fartygen får efter förlängningen en dödvikt om ca 15 000 dwt.
- TransAtlantic startar bolaget TransLumi Line AB.
- 2006 Affärsområde Offshore/Isbrytning förvärvar ytterligare ett ankarhanteringsfartyg, Odin Viking. Ytterligare två isgående ankarhanteringsfartyg beställs för leverans 2009–2011.

- Under andra halvåret sker leverans av två av tre nya fartyg i långtidskontrakt för Stora Enso. Avtalet löper på 15 år. StoraEnso kommer att fylla fartygen med sina laster till ca 60 procent och därefter marknadsför TransLumi Line den kvarvarande tonnagekapaciteten till tredje part för att effektivt utnyttja lastkapaciteten. Äldre fartyg inom Atlantdivisionen avyttras och återhyrs tillbaka på kortare period.
- 2007 VD Håkan Larsson meddelar att han avgår vid årsskiftet och rekryteringen av ny VD påbörjas. I augusti meddelas att Carl-Johan Hagman anställs som ny VD för TransAtlantic.
- Ytterligare två isgående ankarhanteringsfartyg beställs för leverans 2011. Det tredje fartyget TransTimber, som går i långtidskontrakt för Stora Enso, levereras.
- 2008 I mars meddelar VD Carl-Johan Hagman att han kommer att lämna koncernen vid slutet av året eller när ny efterträdare har utsetts.
- I november tillträder Anders Källström som ny VD och koncernchef.
- En ny integrerad offshoreservice för operationer i arktiska farvatten utvecklades. Systemen TransAtlantic Ice Academy och TransAtlantic Ice Council lanseras.
- I december ingicks en överenskommelse mellan TransAtlantic och Viking Supply Ships AS om att dela upp ägandet i joint-venture bolagen Trans Viking mellan sig. TransAtlantic utökar samarbetet med Stora Enso och startar en ny linjetrafik mellan Finland-Tyskland-Sverige. Avtalet löper på tre år.
- 2009 På årsstämman i april tas beslut om att inleda ett återköpsprogram av egna aktier. I juni förvärvas 200 000 B-aktier i enlighet med beslutet. Totalt har bolaget 704 800 B-aktier i eget förvar.
- I juni meddelas att den tidigare aviserade försäljningen av division Atlanten avbrutits.
- I december avslutar Anders Källström sin anställning. Stefan Eliasson, chef för affärsområde Offshore/Icebreaking, tillträder som t.f. VD och koncernchef.
- 2010 TransAtlantic förvärvar utestående aktier och andelar i Trans Viking.
- Stefan Eliasson tillträder som VD.

VISION, AFFÄRSIDÉ, MÅL OCH STRATEGI

Vision

TransAtlantics vision är att vara det naturliga valet för våra kunder inom de segment där vi opererar. Detta ska ske genom att TransAtlantic framstår som en professionell partner med förmåga att med kvalitet och effektivitet utveckla kundanpassade transportlösningar och system.

Affärsidé

TransAtlantic erbjuder...

kundnära...	Genom hög kundkännedom kan vi erbjuda lösningar som skapar mervärde för kunderna.
och kostnadseffektiva...	Ett effektivt utnyttjande av resurser ger maximalt värde för varje insats.
sjötransporter och tjänster...	Vi fokuserar på de områden och segment där förutsättningar finns att bli ledande aktörer.
genom hög kompetens...	Med kompetens menar vi vår förmåga att lösa uppgifter genom kunskap, erfarenheter och vilja.
effektiva system...	Vi skapar optimala logistiksystem genom att vara kreativa, innovativa och anpassningsbara.
och anpassat tonnage.	Vi utvecklar fartygsflottan för att skapa effektivare system.

Finansiella mål och utdelningspolicy

- Årlig tillväxt om 5-10 procent
- Kapitalavkastning över en konjunkturcykel med minst
 - 12 procent för eget kapital
 - 10 procent för sysselsatt kapital
- Soliditet på minst 30 procent
- Genomsnittlig utdelning av årlig nettovinst på 33 procent

Strategi

TransAtlantics strategi är att leverera långsiktiga transporttjänster till kunderna baserat på förståelse om rådande och framtida behov.

FINANSIELL INFORMATION I SAMMANDRAG OCH KOMMENTARER TILL DEN FINANSIELLA UTVECKLINGEN

TransAtlantic tillämpar International Financial Reporting Standards, IFRS (tidigare IAS), såsom de antagits av den Europeiska Unionen (EU) samt Rådet för finansiell rapportering RFR 1.3 Kompletterande redovisningsregler för koncerner och årsredovisningslagen. De aktuella koncernredovisningarna är reviderade av PricewaterhouseCoopers AB. Revisionsberättelserna avviker inte från standardutformningen. De aktuella delårsrapporterna är ej reviderade eller översiktligt granskade.

Införlivat genom hänvisning

Följande dokument införlivas genom hänvisning:

- Reviderad årsredovisning Rederi AB TransAtlantic (publ) 2007
- Reviderad årsredovisning Rederi AB TransAtlantic (publ) 2008
- Reviderad årsredovisning Rederi AB TransAtlantic (publ) 2009
- Delårsrapport Rederi AB TransAtlantic (publ) 2010-01-01–2010-06-30, ej reviderad

Reviderade årsredovisningar samt delårsrapport för TransAtlantic finns att tillgå i elektronisk form på Bolagets hemsida www.rabt.se.

Koncernens räkenskaper

Resultaträkningar i sammandrag

<u>Samtliga belopp i MSEK</u>	Januari–juni		Helår		
	2010	2009	2009	2008	2007
Nettoomsättning	1 161	1 176	2 284	2 648	2 530
Övriga rörelseintäkter	0	1	3	32	7
Direkta resekostnader ¹	-613	-525	-1 116	-1 170	-1 185
Personalkostnader	-362	-332	-648	-609	-451
Övriga kostnader	-207	-293	-531	-399	-440
Avskrivningar / nedskrivningar	-77	-88	-235	-187	-145
Rörelseresultat	-98	-61	-243	315	317
Finansnetto	-17	-21	-33	-56	-39
Resultat före skatt	-115	-82	-276	259	278
Skatt på periodens resultat ²	156	15	55	7	-92
Periodens resultat ³	41	-67	-221	266	186
Hänförligt till:					
Moderföretagets aktieägare	40	-62	-214	266	186
Minoritetsintresse	1	-5	-7	0	0
Periodens resultat	41	-67	-221	266	186
Resultat per aktie, hänförligt till moderbolagets aktieägare, SEK	1,5	-2,2	-7,7	9,5	6,6

¹ Kostnader direkt hänförliga till fraktupdrag, såsom bunkerkostnader, hamnkostnader m.m.

² För perioden januari–juni ingår aktuell skatt med 0 MSEK (jan–jun 2009: 0, jan–dec 2009: -1, jan–dec 2008: -2, jan–dec 2007: -93).

³ För perioden januari–juni ingick omstruktureringskostnader inom affärsområde Industrial Shipping bestående av fartygsnedskrivningar om 0 MSEK (jan–jun 2009: 0, jan–dec 2009: -61, jan–dec 2008: -22, jan–dec 2007: 0) samt personalkostnader med 0 MSEK (jan–jun 2009: -2, jan–dec 2009: -2, jan–dec 2008: -9, jan–dec 2007: -3).

Balansräkningar i sammandrag

	Juni		Helår		
	2010	2009	2009	2008	2007
Samtliga belopp i MSEK					
Fartyg	2 259	2 259	2 195	2 173	2 047
Övriga materiella anläggningstillgångar.....	81	86	87	66	64
Immateriella anläggningstillgångar ¹	12	13	12	15	14
Finansiella anläggningstillgångar	87	64	105	64	73
Summa anläggningstillgångar	2 439	2 422	2 399	2 318	2 198
Omsättningstillgångar	633	746	773	1 030	926
Varav likvida medel.....	259	336	327	574	393
Summa tillgångar	3 072	3 168	3 172	3 348	3 124
Eget kapital ²	1 175	1 321	1 175	1 421	1 217
Långfristiga skulder ³	1 262	1 346	1 447	1 355	1 365
Kortfristiga skulder ³	635	501	550	572	542
Summa eget kapital skulder	3 072	3 168	3 172	3 348	3 124

Kassaflödesanalyser i sammandrag

	Januari-juni		Helår		
	2010	2009	2009	2008	2007
Samtliga belopp i MSEK					
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapitalet.....	-47	-9	-50	455	415
Förändring av rörelsekapitalet	79	-2	2	38	-116
Kassaflöde från den löpande verksamheten	32	-11	-48	493	298
Kassaflöde från investeringsverksamheten ⁴	-103	-83	-142	-58	-41
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	15	-101	-19	-170	-86
Utdelning.....	-	-70	-70	-70	-57
Förändring av likvida medel.....	-56	-265	-279	195	115
Ingående kassa	327	574	574	393	264
Kursdifferens i likvida medel	-12	27	32	-14	14
Likvida medel vid periodens utgång⁵	259	336	327	574	393

Nyckeltal

	Januari-juni		Helår		
	2010	2009	2009	2008	2007
Samtliga belopp i MSEK					
Resultat före kapitalkostnader (EBITDA)	-21	27	-8	502	462
Resultat före räntekostnader (EBIT).....	-98	-55	-233	316	341
Eget kapital.....	1 175	1 321	1 175	1 421	1 217
Nettoskuldsättning	1 125	841	1 054	615	823
Utdelning per aktie, SEK	-	-	2,50	2,50	2,00
Operativt kassaflöde.....	-38	6	-41	444	423
Totalt kassaflöde	-56	-265	-279	195	115
Avkastning på sysselsatt kapital, procent	-7,7	-4,2	-9,0	12,5	14,8
Avkastning på eget kapital, procent.....	6,7	-9,8	-17,1	20,2	16,2
Räntetäckningsgrad, ggr	-0,9	1,2	0,0	9,2	7,7
Soliditet, procent	38,2	41,7	37,0	42,0	39,0
Skuldsättningsgrad, procent.....	95,7	63,6	89,7	43,2	67,6
Vinstmarginal, procent.....	-9,9	-7,0	-12,1	9,8	11,0
Antal anställda.....	1 088	1 038	1 050	1 058	1 017

¹ I beloppet ingår goodwill med 2 MSEK (jun 2009: 2, dec 2009: 2, dec 2008: 2, dec 2007: 2).

² Minoritetsintressen ingår med 21 MSEK (jun 2009: 23, dec 2009: 22, dec 2008: 29, dec 2007: 25).

³ Summan av koncernens lång- och kortfristiga räntebärande skulder uppgår till 1 384 MSEK (jun 2009: 1 177, dec 2009: 1 381, dec 2008: 1 188, dec 2007: 1 215).

⁴ Bruttoinvesteringar under perioden januari-juni uppgår till 178 MSEK (jan-jun 2009: 143, jan-dec 2009: 364, jan-dec 2008: 139, jan-dec 2007: 244) före avdrag för finansiering.

⁵ I koncernens omsättningstillgångar ingår likvida medel med 259 MSEK. Därtill har koncernen 13 MSEK vilka är disponibla per 30 juni 2010 i form av outnyttjad checkkredit.

Finansiell information per affärsområde

Nettoomsättning per verksamhetsområde

	Januari-juni		Helår		
	2010	2009	2009	2008	2007
Samtliga belopp i MSEK					
Affärsområde Offshore/Icebreaking ¹	66	72	125	402	359
Affärsområde Industrial Shipping ¹	949	964	1 900	2 006	2 005
Totalt affärsverksamheten	1 015	1 036	2 025	2 408	2 364
Ship Management/Koncerngemensamt	630	563	1 108	1 024	1 048
./. elimineras intern försäljning	-484	-423	-849	-784	-882
Total nettoomsättning	1 161	1 176	2 284	2 648	2 530

Resultat före skatt per verksamhetsområde

	Januari-juni		Helår		
	2010	2009	2009	2008	2007
Samtliga belopp i MSEK					
Affärsområde Offshore/Icebreaking	-10	3	-25	233	230
Affärsområde Industrial Shipping	-78	-64	-140	81	81
Totalt affärsverksamheten	-88	-61	-165	314	311
Ship Management/Koncerngemensamt	-27	-19	-48	-31	-30
Operativt resultat före skatt ²	-115	-80	-213	283	281
Omstruktureringsposter ³	-	-2	-63	-24	-3
Resultat före skatt	-115	-82	-276	259	278

Tillgångar allokerade per verksamhetsområde

	Januari-juni		Helår		
	2010	2009	2009	2008	2007
Samtliga belopp i MSEK					
Affärsområde Offshore/Icebreaking	1 076	862	974	768	817
Affärsområde Industrial Shipping	1 457	1 715	1 555	1 744	1 691
Totalt affärsverksamheten	2 533	2 577	2 529	2 512	2 508
Ship Management/Koncerngemensamt	539	591	643	836	577
Ofördelade tillgångar ⁴	-	-	-	-	39
Totala tillgångar	3 072	3 168	3 172	3 348	3 124

¹ Internförsäljning saknas.

² Operativt resultat: Resultat före skatt och omstruktureringsposter.

³ För perioden januari-juni ingick omstruktureringskostnader inom affärsområde Industrial Shipping bestående av fartygsnedskrivningar om 0 MSEK (jan-jun 2009: 0, jan-dec 2009: -61, jan-dec 2008: -22, jan-dec 2007: 0) samt personalkostnader med 0 MSEK (jan-jun 2009: -2, jan-dec 2009: -2, jan-dec 2008: -9, jan-dec 2007: -3).

⁴ Ofördelade tillgångar består av finansiella instrument.

Definitioner

Avkastning på eget kapital

Resultat efter finansiella poster med avdrag för skatt på årets resultat dividerat med genomsnittligt eget kapital.

Avkastning på sysselsatt kapital

Resultat efter finansiella poster plus räntekostnader dividerat med genomsnittligt sysselsatt kapital.

EBIT

“Earnings Before Interest and Taxes”, motsvarar Rörelseresultat.

EBITDA

“Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization”, motsvarar resultat före kapitalkostnader och skatt.

IFRS

“International Financial Reporting Standards”, vilket är en internationell redovisningsstandard som samtliga börsnoterade företag inom EU ska ha anpassats till senast 2005.

Nettoskuldsättning

Räntebärande skulder minus likvida medel.

Omstruktureringskostnader

Inkluderar intäkter och kostnader av engångskaraktär t.ex. realisationsresultat vid fartygsförsäljningar, nedskrivning av fartyg samt personalrationaliseringskostnader.

Operativt kassaflöde

Resultat efter finansnetto justerat för realisations resultat, avskrivningar och nedskrivningar.

Operativt resultat (före skatt)

Resultat före skatt samt före omstruktureringskostnader.

Operativt resultat per affärsområde

Resultat efter finansiella poster och före koncerngemensamma kostnader och centralt/koncerngemensamt finansnetto.

Operativt rörelseresultat

Resultat före finansiella poster och skatt samt före omstruktureringskostnader.

Rörelseresultat per affärsområde

Rörelseresultat för respektive affärsområde redovisas före koncerngemensamma kostnader.

Resultat per aktie

Resultat efter finansiella poster med avdrag för: 1) aktuell skatt, 2) skatt på årets resultat (aktuell och uppskjuten skatt) enligt koncernens resultat räkning.

Räntetäckningsgrad

Rörelseresultat före avskrivningar plus ränteintäkter dividerat med räntekostnader.

Skuldsättningsgrad

Räntebärande skulder minus likvida medel dividerat med eget kapital.

Soliditet

Eget kapital dividerat med total balansomslutning.

Sysselsatt kapital

Räntebärande skulder och eget kapital.

Totalt kassaflöde

Kassaflöde från den löpande verksamheten, från investeringsverksamheten samt finansieringsverksamheten.

Vinstmarginal

Resultat efter finansiella poster dividerat med nettoomsättning.

Kommentarer till den finansiella utvecklingen

Första halvåret 2010 jämfört med första halvåret 2009

Koncernens nettoomsättning uppgick till 1 161 MSEK (1 176) vilket innebar en omsättningsminskning med 1 procent. Omsättningsminskningen var i huvudsak hänförlig till affärsområde Industrial Shipping.

Koncernens operativa resultat för det första halvåret uppgick till -98 MSEK (-61). Resultatet före skatt uppgick till -115 MSEK (-82). Nettoresultatet efter skatt uppgick till 41 MSEK (-67).

Utveckling under första halvåret 2010 för affärsområde Offshore/Icebreaking

På grund av issituationen i Östersjön var affärsområdets samtliga tre kombinerade offshore/isbrytare avropade av svenska Sjöfartsverket för isbrytning i Östersjön under perioden februari–mars. I och med de regler som råder för det svenska sjöfartsstödet erhöll Trans Vikings fartyg inte något sjöfartsstöd när det opererade som isbrytare. Detta innebar betydande kostnadsökningar under perioden. Efter avslutad isbrytning har fartygen genomgått rutinmässiga varvsbesök.

I juni levererades det nybyggda AHTS-fartyget Loke Viking från varvet Astilleros Zamakona S.A. i Bilbao, Spanien och gick omedelbart in i en charter för det engelska oljebolaget Capricorn. Uppdraget innebär assistans vid oljeborrningar väster om Grönland. I uppdraget ingår även AHTS-fartygen Vidar Viking och Balder Viking. För Tor Viking har ett kontrakt tecknats med oljebolaget Shell för uppdrag i Beufort och Tjuktjihatet. Kontraktet sträcker sig över en tvåårsperiod. För Odin Viking tecknades ett kontrakt för offshoreverksamhet i havet utanför Rio de Janeiro, Brasilien.

Affärsområde Offshore/Icebreakings operativa halvårsresultat före skatt uppgick till -10 MSEK (3).

Utveckling under första halvåret 2010 för affärsområde Industrial Shipping

TransAtlantics förutsättningar för att bedriva verksamheten försämrades påtagligt i slutet av januari när de finska hamnarbetarna varslade om konfliktåtgärder, till en början i form av övertidsblockad som senare övergick i strejk. Åtgärderna påverkade i stort sett samtliga segment inom affärsområdet Industrial Shipping, även om den ekonomiska skadan reducerades något av kompensation från strejkförsäkringar.

Störst påverkan fick division RoRo Baltic som har Finland som bas för sina linjer. Totalt sett bedöms konflikten ha kostat cirka 20 MSEK under halvåret. Trafiken på södra Finland, TransSuomi Line, har haft en fortsatt svag utveckling med minskade volymer från Finland av skogsprodukter. Däremot har volymerna ökat till Finland.

För division Container ökade volymerna i TransPal Line i takt med att den svenska exportindustrin ökade sin produktion av stål och andra basvaror. Även nya kunder bidrog till ökningen. Från England ökade även volymerna genom högre produktion hos etablerade kunder och genom tillskott av nya affärer. Fraktnivåerna återhämtade sig dock inte efter prispress under lågkonjunkturen. Inom segmentet TransFeeder South ligger fraktraterna fortfarande på låga nivåer även om kapacitetsutnyttjandet varit högt. På den operativa sidan rådde brist på tom containerutrustning och utrymme i oceanfartygen.

För Division Bulk/LoLo fortsatte lastvolymerna att öka både för det större och mindre bulktonnaget. För det mindre tonnaget rådde obalans i resorna till och från Östersjön där trafiken från Östersjön noterade en högre intjäning. Den finska hamnabetarstrejken hade dock negativ inverkan under en begränsad period.

I division Atlanten ökade de västgående volymerna något under perioden. Höjningen av containerpriserna för samma destinationer bidrog till denna positiva förändring. De östgående pappersvolymerna från Kanada till Europa stabiliserades på en låg nivå beroende på överkapacitet i Europa och en svag euro.

Kvantiteterna inom USEC (US East Coast) präglades av svaga volymer på grund av överproduktion, stora lager och en fortsatt prispress på tidningspapper. Det syns ännu ingen tydlig tendens till ökade volymer men efterfrågan har planat ut från en nedåtgående trend. Ett fartyg återlämnades under andra kvartalet och ytterligare två kommer att återlämnas i slutet av året.

Affärsområde Industrial Shippings operativa halvårsresultat före skatt uppgick till -78 MSEK (-64).

Rörelseresultat

Koncernens rörelseresultat under perioden uppgick till -98 MSEK (varav koncerngemensamt -10) (-61). Rörelsemarginalen uppgick till -8,4 procent (-5,2). Periodens negativa rörelseresultat berodde på en fortsatt svag marknad för affärsområde Industrial Shipping som dessutom drabbats av fackliga konfliktåtgärder i Finland. Rörelseresultatet för affärsområde Offshore/Icebreaking har drabbats negativt av en svag spotmarknad i Nordsjön, stora underhålls- och reparationskostnader samt av att isbrytning har genomförts med tre fartyg för vilket bolaget inte har erhållit något rederistöd.

Kassaflöde och finansiell ställning

Koncernens ingående kassabalans för 2010 var 327 MSEK. Verksamheten under det första halvåret 2010 innebar att kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 32 MSEK (-11). Investeringsverksamheten gav en nettoeffekt på -103 MSEK (-83) och avsåg både materiella och finansiella anläggningstillgångar. Finansieringsverksamheten som omfattar både nyupplåning, amorteringar på lån, återköp av egna aktier och utdelning till aktieägarna redovisade en nettoeffekt på 15 MSEK (-171). Årets kassaflöde uppgick totalt till -56 MSEK (-265). Koncernens tillgängliga likvida medel uppgick vid utgången av perioden till 259 MSEK (336). Därtill hade koncernen 13 MSEK vilka var disponibla i form av ej utnyttjad checkkredit.

Vid årsskiftet uppgick koncernens totala tillgångar till 3 072 MSEK (3 168) och det egna kapitalet till 1 175 MSEK (1 321). Soliditeten var vid utgången av perioden 38 procent (42) och skuldsättningsgraden uppgick till 96 procent (64). Vid utgången av perioden uppgick koncernens egna kapital till 42,40 SEK per aktie (47,30).

Investeringar och avyttringar

Bruttoinvesteringarna uppgick under perioden till 178 MSEK (143). Investeringarna bestod i huvudsak av pågående nybyggnation av fyra ankarhanteringsfartyg samt aktiverade dockningsutgifter. Inga avyttringar skedde under första halvåret 2010.

2009 jämfört med 2008

Koncernens nettoomsättning för 2009 uppgick till 2 284 MSEK (2 648), vilket innebar en minskning med 13,7 procent jämfört med föregående år. Resultatet före skatt uppgick till -276 MSEK (259) och resultatet efter skatt uppgick till -221 MSEK (266).

Verksamhetsåret 2009 präglades av en svag konjunktur vilket skapade betydande obalanser i flödena och fraktraterna föll till låga nivåer. Inom affärsområde Offshore/Icebreaking noterades ett lägre resultat än föregående år beroende på en låg aktivitet på spotmarknaden för offshore och lägre rater än föregående år. Inom affärsområde Industrial Shipping fick vissa segment sina volymer halverade jämfört med föregående år. Ett kostnadsbesparingsprogram infördes under året.

Utveckling under året för affärsområde Offshore/Icebreaking

Affärsområdet bedrev under året sin verksamhet på Nordsjöns offshorespotmarknad. Efterfrågan var mycket svag vilket innebar en otillfredsställande utnyttjandegrad och kraftigt sänkta rater. Ovanstående innebar att omsättningen under 2009 uppgick till 125 MSEK (402) och det operativa resultatet före skatt uppgick till -25 MSEK (233). Under året bedrevs verksamheten med fyra fartyg.

Utveckling under året för affärsområde Industrial Shipping

Affärsområdets omsättning och resultat belastades av den finansiella krisen. Volymer och priser påverkades generellt negativt och dessutom startade affärsområdet en ny linje (TransSuomi Line) i januari 2009. Omsättningen för året uppgick till 1 900 MSEK (2 006) och det operativa resultatet före skatt uppgick till -140 MSEK (81).

Koncerngemensamma poster

Omsättningen för de externa uppdragen uppgick till 259 MSEK (240) och det operativa resultatet före skatt uppgick till -48 MSEK (-31).

Rörelseresultat

Koncernens rörelseresultat under året uppgick till -243 MSEK (315). Rörelsemarginalen uppgick till -10,6 procent (11,9). Den kraftigt negativa rörelseresultatutvecklingen berodde framförallt på en kraftigt försämrad utveckling på TransAtlantics marknader jämfört med 2008 som karaktäriserades av en mycket gynnsam marknad. Under 2008 åtnjöt affärsområde Offshore/Icebreaking rekordhöga intjäningsnivåer på Nordsjöns spotmarknad samtidigt som affärsområde Industrial Shipping mötte en gynnsam marknad som dock försvagades under det fjärde kvartalet 2008. Under 2009 försvagades marknaderna för koncernens båda affärsområden kraftigt i kombination med att linjen TransSuomi Line startades upp i början av året. Kombinationen av dessa effekter innebar en kraftigt försämrad lönsamhet.

Kassaflöde och finansiell ställning

Koncernens ingående kassabalans för 2009 var 574 MSEK. Verksamheten under 2009 innebar att kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till -48 MSEK (493). Investeringsverksamheten gav en nettoeffekt på -142 MSEK (-58) och avsåg både materiella och finansiella anläggningstillgångar. Finansieringsverksamheten som omfattar både nyupplåning, amorteringar på lån, återköp av egna aktier och utdelning till aktieägarna redovisade en nettoeffekt på -89 MSEK (-240). Årets kassaflöde uppgick totalt till -279 MSEK (195). Koncernens tillgängliga likvida medel uppgick vid årsskiftet till 327 MSEK (574). Därtill hade koncernen ej utnyttjade kreditlöften om totalt 194 MSEK varav 124 MSEK var i form av ej utnyttjad checkkredit, med nuvarande pantsättning.

Vid årsskiftet uppgick koncernens totala tillgångar till 3 172 MSEK (3 348) och det egna kapitalet till 1 175 MSEK (1 421). Soliditeten var vid årsskiftet 37 procent (42 procent) och skuldsättningsgraden uppgick till 90 procent (43). Den rådande marknadssituationen ledde till att fartygsvärdena var mer svårbedömda än normalt. Efter värdering av koncernens fartyg med hjälp av externa värderingar och avkastningsvärdeberäkningar, belastades årets resultat med en nedskrivning om -61 MSEK (-22). Baserat på dessa värderingar uppskattades det dolda övertäcket på den totala fartygsflottan till cirka 18 SEK per aktie. Vid årsskiftet uppgick koncernens egna kapital till 42,40 SEK per aktie (50,90). Med anledning av årets negativa lönsamhet förde bolaget diskussioner med berörda banker om finansieringsvillkoren.

Investeringar och avyttringar

Koncernens bruttoinvesteringar under 2009 uppgick till 364 MSEK (139) och avsåg främst nybyggnation av ankarhanteringsfartyg, uppgraderingar på befintliga ankarhanteringsfartyg, aktiverade dockningsutgifter och ny- och ombyggnad av huvudkontor i Skärhamn. Inga avyttringar skedde under 2009.

2008 jämfört med 2007

Koncernens nettoomsättning uppgick för 2008 till 2 648 MSEK (2 530 MSEK), vilket innebar en ökning med 4,7 procent jämfört med föregående år. Resultatet före skatt uppgick till 259 MSEK (278) och resultatet efter skatt uppgick till 266 MSEK (186).

Verksamhetsåret 2008 präglades av det omstruktureringsarbete som genomförts inom koncernen samt de snabba omvärldsförändringarna som skett. Omstruktureringar skedde uteslutande inom affärsområdet Industriell Sjöfart, där beslut fattats om att avveckla delar av Atlantrafiken och slå ihop resterande delar av den tidigare Atlantdivisionen med Europadivisionen för att bilda affärsområde Industrial Shipping. Bakgrunden till omstruktureringen var otillfredsställande resultat för Atlantrafiken och syftet med omstruktureringen var att skapa en tillräckligt stor enhet för att möta framtida krav från kunderna. Trots omstruktureringen, samt den dramatiskt förändrade marknaden under slutet av året, så innebar 2008 att koncernen redovisade ett förbättrat resultat och en förbättrad finansiell ställning.

Utveckling under året för affärsområde Offshore/Icebreaking

Efterfrågan var fortsatt mycket hög under året för affärsområdets fartyg, vilket ledde till en mycket god vinst och avkastning. Fartygen var i huvudsak sysselsatta på spotkontrakt i Nordsjön. Ett fartyg hade ett längre kontrakt avseende geologiska undersökningar utanför Grönlands kust. Omsättningen under 2008 uppgick till 402 MSEK (359) och det operativa resultatet före skatt blev 233 MSEK (230).

Utveckling under året för affärsområde Industriell Sjöfart

Marknadsförhållanden var generellt sett goda för affärsområdets olika verksamhetsgrenar under året även om det märktes en tydlig nedgång under kvartal fyra. Genomförda rationaliseringar och omförhandlingar av kontrakt inom containerlinjerna samt inom RoRo-trafiken över Atlanten har inneburit resultatförbättringar under 2008. Omsättningen har ökat något under året.

RoRo-trafiken inom Östersjön hade en god utveckling där resultatet var tillfredställande. Containerlinjerna rationaliserade sin trafik på ett lönsamt sätt och lyckades dra fördel av det nya avtal om samtrafik som tecknades i slutet av 2007. Bulk/LoLo hade två av de större bulkfartygen uthyrda under hela året med god lönsamhet. Den övriga flottan var sysselsatt i kontraktbaserad trafik i Europa och Nordamerika och uppvisade ett gott resultat. För RoRo-trafiken över Atlanten rationaliserades verksamheten enligt fastlagd plan. Effekten av detta tillsammans med omförhandlingar innebar en positiv resultatpåverkan.

Omsättningen under 2008 uppgick till 2 006 MSEK (2 005) och det operativa resultatet före skatt blev 81 MSEK (81). Affärsområdets resultat belastades med en avsättning för bunkersäkringar om 37 MSEK.

Resultatet för 2008 belastades med omstruktureringsposter, vilka bestod av nedskrivning av fartyg med -22 MSEK, kapitalvinst från avyttringen av MS Holmön 7 MSEK samt personalkostnader m.m. till följd av omstrukturering med -9 MSEK.

Koncerngemensamma poster

Omsättningen för de externa uppdragen uppgick till 240 MSEK (166) och det operativa resultatet före skatt uppgick till -31 MSEK (-30).

Rörelseresultat

Koncernens rörelseresultat under året uppgick till 315 MSEK (317). Rörelsemarginalen uppgick till 11,9 procent (12,5). Rörelseresultatet 2008 låg på en liknande nivå som resultatet 2007 då spotmarknaden avseende affärsområde Offshore/Icebreaking hade en mycket gynnsam marknad med höga intjäningsrater och hög sysselsättningsgrad. Affärsområde Industrial Shipping hade en relativt sett bra marknad fram till fjärde kvartalet då lågkonjunkturen började synas inom industriell sjöfart och framförallt divisionerna Bulk, Roro Baltic och Container med vikande intäkter och sämre resultat.

Kassaflöde och finansiell ställning

Koncernens ingående kassabalans för 2008 var 393 MSEK. Koncernens kassaflöde från den löpande verksamheten uppgick till 493 MSEK (298). Investeringsverksamheten, som omfattar såväl anskaffningar som avyttringar, gav netto -58 MSEK (-41) och avsåg både materiella och finansiella anläggningstillgångar. Finansieringsverksamheten, som omfattar både nyupplåning, låneamorteringar, återköp av egna aktier och utdelning till aktieägarna, redovisade ett netto på -240 MSEK (-143). Totalt innebar detta att koncernens kassaflöde blev 195 MSEK (115). Koncernens tillgängliga likvida medel uppgick vid utgången av året till 574 MSEK (393). Därtill har koncernen idag ej utnyttjade löfteskrediter om totalt 400 MSEK.

Vid utgången av december uppgick koncernens totala tillgångar till 3 348 MSEK (3 124) och det egna kapitalet till 1 421 MSEK (1 217). Soliditeten var vid årets utgång 42 procent (39). Skuldsättningsgraden uppgick samtidigt till 43 procent (68). Fartygen redovisades till anskaffningsvärden med avdrag för planenliga avskrivningar och nedskrivningar. Oberoende marknadsvärderingar av fartygsflottan liksom genomförda avkastningsvärdeberäkningar visar på betryggande övervärden gentemot bokförda fartygsvärden efter det att värdet på fartyget TransNjord skrevs ned med 22 MSEK. Övervärdet beräknades till ca 24 kr per aktie. Vid utgången av verksamhetsåret uppgick koncernens bokförda egna kapital (exklusive återköpta aktier) till 50,90 SEK/aktie (43,60).

Investeringar och avyttringar

Koncernens bruttoinvesteringar under 2008 uppgick till 139 MSEK (244) och avsåg främst nybyggnadsprojekt och dockningar. Avyttringarna under året uppgick till 18 MSEK (43) och avser försäljning av fartyget M/S Holmön. Den sammanlagda kapitalvinsten uppgick till 7 MSEK (0).

Viktiga tendenser under det innevarande räkenskapsåret

Världsekonomin har totalt sett under 2010 utvecklats positivt, men med stora skillnader mellan världsdelarna. Denna skillnad har inneburit att efterfrågan på frakter har blivit mer differentierad mellan geografiska marknader. Asien är fortsatt en stark marknad med ökande volymer, likaså har USA en ökad efterfrågan medan däremot Europa fortsatt har en svag ekonomisk utveckling. Denna utveckling förvärrades under andra kvartalet då den finansiella krisen innebar en ytterligare åtstramning inom vissa EU-länder.

Inom de segment som TransAtlantic verkar, noterar bolaget generellt sett en ökad efterfrågan. Många av kunderna skeppar mer last än föregående år men förutsättningarna och utvecklingen är olika. Utvecklingen inom affärsområde Offshore/Icebreaking har varit positiv. Samtliga fartyg är uthyrda på längre kontrakt och dessutom opererar fyra av fartygen i arktiska farvatten. Nybygget Loke Viking gick direkt efter dop och leverans i juni till Grönland för att påbörja sitt kontrakt för det engelska oljebolaget Capricorn. Hon kommer därefter att påbörja ett uppdrag för Statoil i Barents hav.

Tor Viking, som temporärt blev uppehållen av USA:s beslut att stoppa all oljeexploatering i amerikanska farvatten efter olyckan i Mexikanska Golfen, är nu på väg till Alaska för andra uppdrag. TransAtlantic följer noggrant utvecklingen efter olyckan och dess framtida konsekvenser. Kortsiktigt kommer det antagligen att innebära att vissa offshoreprojekt på stora djup kommer att skjutas på framtiden, och då framförallt i nordamerikanska farvatten. Hittills har inga andra länder stoppat denna typ av aktivitet men de följer utvecklingen noggrant. Långsiktigt tror TransAtlantic att olyckan kommer att innebära ett större fokus på säkerhets- och miljöarbetet kring offshoreaktiviteter, vilket enligt bolagets bedömning bör gynna TransAtlantic.

Utvecklingen inom affärsområde Industrial Shipping är en återspeglning av den världsekonomiska utvecklingen. Många av TransAtlantics kunder har under det första halvåret 2010 fraktat högre volymer än vad de gjort föregående år, dock till andra marknader än Europa. Detta har varit tydligt för skogsbolagen som ökat sina skeppningar till Asien och USA under första halvåret. Denna utveckling har inneburit att TransAtlantic har fått problem med fyllnadsgraden för vissa av de interuropeiska linjerna. Som en konsekvens har bolaget kommit överens med Stora Enso om att reducera turlistan för TransSuomi Line och temporärt återlämna ett fartyg, vilket kommer att innebära en betydande kostnadsreduktion för trafiken under andra halvåret. Arbetet med att anpassa bolagets kostnader till marknadsläget fortsätter. TransAtlantic kommer att återlämna eller omförhandla T/C hyrorna för fyra fartyg under hösten, vilket bedöms komma att påverka Atlant- och containertrafiken påtagligt. För delar av bolagets Atlantrafik gör obalanserna i flödena att flottans kapacitet fortsättningsvis är i behov av minskning samt att utnyttjandegraden ska prioriteras. Ett fartyg återlämnades under andra kvartalet och ytterligare två kommer att återlämnas i slutet av året.

Väsentliga förändringar sedan 30 juni 2010

Sedan delårsrapporten för perioden januari-juni 2010 offentliggjordes har bolaget förvärvat ägarbolagen till de tre RoRo-fartygen Ortviken, Östrand och Obbola. RoRo-fartygen är sedan tidigare timechartrade till SCA Transforest för deras systemtrafik av skogsprodukter, som går i fasta slingor mellan Östersjön och norra Europa. Timecharteravtalet sträcker sig till 2016. I samband med förvärvet av bolagen refinansieras fartygen vilket innebär att koncernens kassabalans förstärks med cirka 200 MSEK. Bolaget har även avyttrat RoRo-fartyget Oak vilket medförde en kapitalförlust om cirka 5 MSEK. Försäljningen hade en positiv påverkan på koncernens kassabalans om cirka 13 MSEK. I övrigt har inga väsentliga förändringar i emittentens finansiella ställning eller ställning på marknaden skett.

PROFORMAREDOVISNING

Beskrivning av transaktionen

TransAtlantic och Kistefos har, som offentliggjorts den 13 augusti 2010, ingått ett avtal innebärande att TransAtlantic förvärvar de utestående aktierna i Trans Viking. Betalningen sker i nyemitterade A- och B-aktier i TransAtlantic, varvid Kistefos (via helägda bolag) blir majoritetsägare med strax över 50 procent av rösterna och kapitalet i TransAtlantic.

Trans Viking har tidigare ägts till vardera 50 procent av TransAtlantic och norska Viking Supply Ships. TransAtlantic har ansvarat för bemanning, teknisk drift och säkerhet medan Viking Supply Ships har ansvarat för marknadsföring och befraktning. Flottan består av fem fartyg, varav tre fartyg är kombinerade ankarhanterings/isbrytarfartyg. Under årets första kvartal är de tillgängliga för isbrytning för svenska Sjöfartsverket och under övriga delar av året är de tillgängliga för offshoreuppdrag i Nordsjön och i arktiska områden.

Som ett resultat av transaktionen kommer Kistefos inte längre att ge något direkt bidrag till finansieringen av Trans Viking. Vid tidpunkten för förvärvet har därför Kistefos tillskjutit 150 MSEK kontant till Trans Viking, vilket kommer att användas för att fullfölja tidigare beslutade och kontrakterade nybyggnationer, inkluderande en engångsamortering före transaktionens genomförande om 5,75 MEUR till en av Trans Vikings långgivare.

Antalet aktier som emitteras är 1 817 961 A-aktier och 25 907 715 B-aktier. Beräknat utifrån den genomsnittliga senaste betalkursen i TransAtlantic under de senaste tio handelsdagarna fram till och med den 12 augusti 2010 om 23,3 SEK uppgår det totala förvärvspriset till cirka 645 MSEK.

Allmänt om proformaredovisningen

Nedanstående proformaredovisning har upprättats för att illustrera hur TransAtlantickoncernen skulle ha kunnat se ut om förvärvet av Trans Viking genomförts per 1 januari 2009 såvitt avser koncernresultaträkningen proforma för räkenskapsåret 2009. Vad gäller proformaredovisningen delårsperioden 1 januari-30 juni 2010 har det antagits att förvärvet av Trans Viking genomförts per den 1 januari 2010 såvitt avser koncernresultaträkningen proforma och per den 30 juni 2010 såvitt avser koncernbalansräkningen proforma.

Proformaredovisningen är avsedd att beskriva en hypotetisk situation och har endast framtagits i illustrativt syfte för att informera och belysa fakta och avser inte att presentera vilken finansiell ställning eller vilket resultat som TransAtlantickoncernen faktiskt skulle ha uppnått om koncernbildningen hade genomförts vid redovisade tidpunkter; ej heller att visa faktisk finansiell ställning eller koncernens resultat för någon framtida tidpunkt eller period.

Proformaredovisningen baseras på TransAtlantics och TransVikings reviderade räkenskaper för 2009 samt TransAtlantics oreviderade delårsrapport för perioden januari-juni 2010 och TransVikings periodbokslut för perioden januari-juni 2010. I nedanstående proformaredovisning har justeringar gjorts avseende de förändringar som bedömts vara av bestående karaktär för den nya TransAtlantickoncernen.

Redovisningsprinciper för koncernen

Proformaredovisningen har upprättats i enlighet med de redovisningsprinciper som gäller för TransAtlantickoncernen. För en beskrivning av redovisningsprinciperna hänvisas till sidorna 42-45 i TransAtlantics årsredovisning från 2009, med tillägg för den reviderade IFRS 3 Rörelseförvärv, som skall tillämpas från 2010. Det sistnämnda innebär bland annat att tidigare ägd andel omvärderas till verkligt värde vilket medfört effekter på redovisade fartygsvärden och kundkontrakt.

Transaktionen har redovisats enligt förvärvsmetoden där TransAtlantic har antagits vara det övertagande bolaget. Vid framtagande av proformaredovisningen har en preliminär förvärvsanalys upprättats där förvärvade tillgångar och övertagna skulder har åsatts preliminära verkliga värden per övertagandetidpunkten. Utifrån dessa preliminära värden har balansräkningen proforma och resultaträkningarna proforma justerats för bland annat avskrivningar på högre fartygsvärden.

Beräknade kostnader för externa rådgivare etc. har belastat balansräkningen proforma. Beräknade framtida kostnadsbesparingar har inte beaktats i resultaträkningarna proforma. Andra engångseffekter, upplösning av

negativ goodwill och omvärdering av tidigare innehav i Trans Viking har redovisats i balansräkningen proforma direkt mot eget kapital.

I den konsoliderade proforma resultaträkningen för helåret 2009 har EUR omräknats till SEK med användande av genomsnittliga valutakursen 10,62. NOK har omräknats till SEK med användande av genomsnittliga valutakursen 1,22.

I den konsoliderade proforma resultaträkningen för delårsperioden januari–juni 2010 har EUR omräknats till SEK med användande av genomsnittliga valutakursen 9,79. NOK har omräknats till SEK med användande av genomsnittliga valutakursen 1,22.

I den konsoliderade proforma balansräkningen per 30 juni 2010 har EUR omräknats till SEK med användande av balansdagens valutakurs 9,50. NOK har omräknats till SEK med användande av balansdagens valutakurs 1,20.

Förvärvet

Förvärvet betalas med nyemitterade aktier i TransAtlantic, varav 1 817 961 A-aktier och 25 907 715 B-aktier, totalt 27 725 676 nya aktier.

Förvärvet omfattar aktier och andelar i:

- TransViking Icebreaking & Offshore AS (50%)
- Partrederiet för Odin Viking DA (71,29%)
- TRVI Offshore & Icebreaking AB (50%)
- TRVI Offshore & Icebraking 3 AB (50%)
- TRVI Offshore & Icebraking 4 AB (50%)

Anskaffningsvärdet i proformaredovisningen har beräknats utifrån teckningskursen 23,26 SEK per aktie. Den åsatta kursen är en beräkning av den genomsnittliga senaste betalkursen i TransAtlantic under de senaste tio handelsdagarna fram till och med den 12 augusti 2010. Anskaffningsvärdet i proformaredovisningen uppgår således till 645 MSEK. Det i proformaredovisningen preliminära verkliga värdet på förvärvade nettotillgångar i ovannämnda bolag uppgår till 949 MSEK enligt periodbokslut per 30 juni 2010, vilket innebär en negativ goodwill om 304 MSEK.

Då förvärvsanalysen är baserad på oreviderad information från annan tidpunkt än transaktionsdagen den 22 september 2010 kan den slutliga förvärvsanalysen medföra väsentliga förändringar av bolagens och den nya koncernens räkenskaper.

Det slutliga anskaffningsvärdet har fastställts till 665 MSEK beräknat på en börskurs om 24 SEK per aktie den 22 september 2010, som var den dag då det bestämmande inflytandet över de förvärvade bolagen övergick till TransAtlantic.

Koncernens resultaträkning proforma

Helår 2009					
	TransAtlantic	Förvärvat andel av Trans Viking	Andra effekter av transaktionen	Not	Proforma
Samtliga belopp i MSEK					
Nettoomsättning	2 284	124	5	a	2 413
Övriga rörelseintäkter	3	0	-		3
Direkta resekostnader.....	-1 116	-8	-		-1 124
Personalkostnader	-648	-45	-		-693
Övriga kostnader	-531	-31	-		-562
Av- och nedskrivningar.....	-235	-70	-29	b	-334
Rörelseresultat.....	-243	-30	-24		-297
Finansnetto	-33	-7	-1	c	-41
Resultat före skatt	-276	-37	-25		-338
Skatt på periodens resultat	55	0	1	d	56
Periodens resultat.....	-221	-37	-24		-282
Övrigt totalresultat	51	0	-		51
Periodens totalresultat.....	-170	-37	-24		-231

Upprättad som om transaktionen genomförts per 1 januari 2009

Januari-juni 2010					
	TransAtlantic	Förvärvat andel av Trans Viking	Andra effekter av transaktionen	Not	Proforma
Samtliga belopp i MSEK					
Nettoomsättning	1 161	65	5	a	1 231
Övriga rörelseintäkter	0	0	-		0
Direkta resekostnader.....	-613	-5	-		-618
Personalkostnader	-362	-29	-		-391
Övriga kostnader	-207	-22	-		-229
Av- och nedskrivningar.....	-77	-21	-29	b	-127
Rörelseresultat.....	-98	-12	-24		-134
Finansnetto	-17	-5	-1	c	-23
Resultat före skatt	-115	-17	-25		-157
Skatt på periodens resultat	156	0	1	d	157
Periodens resultat.....	41	-17	-24		0
Övrigt totalresultat	-41	-7	-		-48
Periodens totalresultat.....	0	-24	-24		-48

Upprättad som om transaktionen genomförts per 1 januari 2010

Koncernens balansräkning proforma

30 juni 2010					
<u>Samtliga belopp i MSEK</u>	<u>TransAtlantic</u>	<u>Förvärvat andel av Trans Viking</u>	<u>Andra effekter av transaktionen</u>	<u>Not</u>	<u>Proforma</u>
Fartyg	2 259	1 570	467	b	4 296
Övr materiella anläggningstillgångar.....	81	-	-		81
Immateriella anläggningstillgångar	12	-	-		12
Finansiella anläggningstillgångar	87	-	-		87
Summa anläggningstillgångar	2 439	1 570	467		4 476
Omsättningstillgångar	633	312	-7	e	938
Summa tillgångar	3 072	1,882	460		5 414
Eget kapital ¹	1 175	981	415		2 571
Långfristiga skulder ²	1 262	889	45 ³	a, c, d	2 196
Kortfristiga skulder	635	12	-		647
Summa eget kapital och skulder	3 072	1 882	460		5 414

Upprättad som om transaktionen genomförts per 30 juni 2010

Data per aktie proforma

Januari-juni 2010		
<u>Samtliga belopp i SEK</u>	<u>TransAtlantic</u>	<u>Proforma</u>
Resultat före kapitalkostnader (EBITDA)	-0,7	-0,1
Rörelseresultat (EBIT)	-3,5	-2,4
Resultat efter skatt.....	1,5	0,0
Eget kapital vid periodens utgång inkl. min. andelar	42,4	46,4
Operativt kassaflöde.....	-1,4	-0,5

Nyckeltal proforma

Januari-juni 2010		
<u>Samtliga belopp i MSEK</u>	<u>TransAtlantic</u>	<u>Proforma</u>
Resultat före kapitalkostnader (EBITDA)	-21	-7
Rörelseresultat (EBIT)	-98	-134
Eget kapital.....	1 175	2 571
Nettoskuldsättning	1 125	1 613
Operativt kassaflöde	-38	-30
Avkastning på sysselsatt kapital, %	-7,7	-5,7
Avkastning på eget kapital, %	6,7	0,0
Räntetäckningsgrad, ggr	-0,9	-0,2
Soliditet, %	38,2	47,5
Skuldsättningsgrad, %	95,7	62,7
Vinstmarginal, %	-9,9	-12,8

¹ Effekt av Kistefos tillskjutet kontantbelopp om 150 MSEK på befintligt innehav uppgår till 32 MSEK.

² Räntebärande skulder uppgår till 2 131 MSEK.

³ Summa av noterna a,c och d. Not a 29 MSEK, not c -5 MSEK, not d 21 MSEK, totalt 45 MSEK.

Andra effekter av transaktionen

Justeringsposterna i kolumnen "Andra effekter av transaktionen" som beskrivs nedan innehåller endast effekter till följd av förvärvet som påverkar TransAtlantics befintliga innehav i de förvärvade Trans Viking bolagen.

- a) Ett av bolagen som ingår i förvärvet, TransViking Icebreaking & Offshore AS, har avtal med Sjöfartsverket med en löptid på 15 år från leveransen av fartygen Tor Viking, Balder Viking och Vidar Viking under 2000/2001. Avtalet innebär att fartygen kan avropas för isbrytning under perioden januari till mars, till förutbestämd dagshyra. Utifrån verkligt värde-beräkning av kontrakten på befintlig andel har belopp reservats (-29 MSEK), då dessa bedömts försämma intjäningen jämfört med om fartygen istället varit sysselsatta på en bedömt normal spotmarknad. I balansräkningen redovisas beloppet på raden "Långfristiga skulder". Upplösningen av skulden sker på raden "Nettoomsättning" under kvarvarande kontraktstid, med resultateffekt om 5 MSEK på årsbasis under cirka sex år.
- b) I samband med förvärvet har befintlig andel av fartygsflottans bokförda värden justerats utifrån bedömning av det verkliga värdet, baserat på två oberoende värderingsinstitut. Övervärden skrivs av på fartygens kvarvarande nyttjandeperiod och belastar raden "Av- och nedskrivningar" med -29 MSEK på årsbasis under cirka 15 år. I balansräkningen redovisas justeringsposten (467 MSEK), vilket är skillnaden mellan snittet av värderingsinstitutens värderingsrapporter och de tidigare bokförda värdena, på raden "Fartyg".
- c) I avtalen med Sjöfartsverket, som nämns i not a, ingår en räntefri finansieringslösning vars nuvärde beräknats. Detta belopp löses upp under kvarvarande avtalstid och belastar koncernens "Finansnetto" med cirka 1 MSEK på årsbasis under cirka sex år. I balansräkningen redovisas justeringsposten (5 MSEK) på befintlig andel på raden "Långfristiga skulder".
- d) För den del av verksamheten (del av Partrederiet för Odin Viking) som inte lyder under den norska tonnageskatteförordningen har uppskjutna skatteeffekter beaktats på övervärden i fartygsflottan (se not b). Uppskjuten skatteskuld på befintlig andel (-21 MSEK) redovisas på raden "Långfristiga skulder" och löses upp i takt med avskrivningarna, vilket redovisas på raden "Skatt på periodens resultat" med drygt 1 MSEK på årsbasis under kvarvarande nyttjandeperiod (drygt sju år).
- e) De uppskattade kostnaderna, (-7 MSEK) i samband med nyemission och framtagandet av prospekt har belastat raden "Omsättningstillgångar" (kassa) och "Eget kapital".

REVISORS RAPPORT AVSEENDE PROFORMA-REDOVISNING

Till styrelsen för Rederi AB TransAtlantic (publ) (org. nr. 556161-0113)

Revisors rapport avseende proformaredovisning

Vi har granskat den proformaredovisning som framgår på s. 31–35 i Rederi AB TransAtlantics prospekt som daterats den 29 september 2010.

Proformaredovisningen har upprättats endast i syfte att informera om hur förvärvet av Trans Viking skulle ha kunnat påverka koncernbalansräkningen för Rederi AB TransAtlantic per den 30 juni 2010 och koncernresultaträkningen för Rederi AB TransAtlantic för perioden januari–juni 2010 och för räkenskapsåret 2009.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsens och verkställande direktörens ansvar att upprätta en proformaredovisning i enlighet med kraven i prospektförordningen 809/2004/EG.

Revisorns ansvar

Det är vårt ansvar att lämna ett uttalande enligt bilaga II punkt 7 i prospektförordningen 809/2004/EG. Vi har ingen skyldighet att lämna något annat uttalande om proformaredovisningen eller någon av dess beståndsdelar. Vi tar inte något ansvar för sådan finansiell information som använts i sammanställningen av proformaredovisningen utöver det ansvar som vi har för de revisorsrapporter avseende historisk finansiell information som vi lämnat tidigare.

Utfört arbete

Vi har utfört vårt arbete i enlighet med FARs förslag till RevR 5 Granskning av prospekt. Vårt arbete har huvudsakligen bestått i att jämföra den icke justerade finansiella informationen med den historiska information som finns, bedöma dokumentationen till proformajusteringarna och diskutera proformaredovisningen med företagsledningen. I vårt arbete har inte ingått att granska den underliggande finansiella informationen.

Vi har planerat och utfört vårt arbete för att få den information och de förklaringar vi bedömt nödvändiga för att med hög men inte absolut säkerhet försäkra oss om att proformaredovisningen har upprättats enligt de förutsättningar som anges på s. 31–35.

Då proformaredovisningen utgör en hypotetisk situation och därför inte beskriver företagets verkliga resultat eller finansiella ställning, kan vi inte uttala oss om att det verkliga resultatet och ställningen skulle ha överensstämmt med vad som angivits i proformaredovisningen. Avvikelserna kan visa sig vara väsentliga.

Uttalande

Vi anser att proformaredovisningen har sammanställts på ett korrekt sätt enligt de grunder som anges på sidorna 31–35 och att dessa grunder överensstämmer med de redovisningsprinciper som tillämpas av TransAtlantic.

Göteborg den 29 september 2010

PricewaterhouseCoopers AB

Helen Olsson Svärdröm
Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Olof Enerbäck
Auktoriserad revisor

EGET KAPITAL, SKULDSÄTTNING OCH ANNAN FINANSIELL INFORMATION

Eget kapital och skuldsättning

Nedan redovisas TransAtlantics kapitalisering per 30 juni 2010. För en redogörelse av koncernens kassaflöde hänvisas till "Finansiell information i sammandrag och kommentarer till den finansiella utvecklingen", sidorna 21–30.

Samtliga belopp i MSEK

Totala kortfristiga skulder	635
Mot garanti eller borgen	-
Mot säkerhet	252
Utan garanti/borgen eller säkerhet	383
Totala långfristiga skulder	1 262
Mot garanti eller borgen	-
Mot säkerhet	1 132
Utan garanti/borgen eller säkerhet	130
Eget kapital	1 175
Aktiekapital	284
Övrigt bundet eget kapital	167
Fritt eget kapital	703
Minoritetsintressen	21
Total kapitalisering	3 072

Utanför balansräkningen hade TransAtlantic per 30 juni 2010 dessutom ansvarsförbindelser i form av avgiven garanti för fullgörandet av det avyttrade dotterbolaget Transbulks åtagande avseende tidsbefraktningssavtal av ett fartyg. Åtagandet löper fram till i maj 2018. För detta finns motsvarande garanti från extern part på motsvarande belopp. Bolaget avyttrades 2005.

Totalt har bolaget lån mot säkerhet om 1 384 MSEK där säkerheten i samtliga fall utgörs av intecknade fartyg. Det finns totalt inteckningar på 20 av bolagets fartyg, varav en inteckning avser ett fartyg som ingår i en tax-lease struktur. Därutöver har bolaget krediter och ställt säkerheter för tre ej ännu levererade fartyg.

Nettoskuldsättning

Nedan redovisas TransAtlantics nettoskuldsättning per 30 juni 2010.

Samtliga belopp i MSEK

(A) Kassa	259
(B) Andra likvida medel	-
(C) Kortfristiga finansiella placeringar	-
(D) Likviditet (A)+(B)+(C)	259
(E) Kortfristiga finansiella fordringar	-
(F) Kortfristiga banklån	88
(G) Kortfristig del av långfristiga skulder	164
(H) Andra kortfristiga finansiella skulder	-
(I) Kortfristiga finansiella skulder (F)+(G)+(H)	252
(J) Kortfristig finansiell nettoskuldsättning (I)-(E)-(D)	-7
(K) Långfristiga banklån	1 132
(L) Utestående obligationslån	-
(M) Andra långfristiga skulder	-
(N) Långfristiga finansiella skulder (K)+(L)+(M)	1 132
(O) Finansiell nettoskuldsättning (J)+(N)	1 125

Investeringar

Historiska investeringar

Samtliga belopp i MSEK	2010-07-01– 2010-09-29	Januari–juni		Helår		
		2010	2009	2009	2008	2007
Bruttoinvesteringar.....	183	178	143	364	139	244
Beskrivning	Investeringarna bestod i huvudsak av nybyggnation av ankarhanteringsfartyg samt aktiverade dockningsutgifter	Investeringarna bestod i huvudsak av nybyggnation av ankarhanteringsfartyg samt aktiverade dockningsutgifter	Investeringarna bestod i huvudsak av aktiverade dockningsutgifter samt investeringar i nya vinschar på Balder Viking och Vidar Viking samt nybyggnation av ankarhanteringsfartyg	Investeringarna bestod i huvudsak av nybyggnation av ankarhanteringsfartyg, uppgraderingar på befintliga ankarhanteringsfartyg, aktiverade dockningsutgifter samt ombyggnad av huvudkontoret i Skärhamn	Investeringarna bestod i huvudsak av nybyggnation av ankarhanteringsfartyg samt aktiverade dockningsutgifter	Investeringarna bestod i huvudsak av nybyggnation av ankarhanteringsfartyg samt förvärv av fartyg

Pågående samt framtida investeringar

Koncernen har investeringsåtaganden gällande tre offshorefartyg. Det första av dessa fartyg ska levereras vid årsskiftet 2010/2011, det andra fartyget har planerad levereras i april 2011 och det tredje fartyget i november 2011. Extern finansiering av dessa fartyg är löst till 70 procent genom avtal med Swedbank (ett fartyg) och till 70 procent med Royal Bank of Scotland (två fartyg). Koncernen finansierar resterande 30 procent av dessa fartyg genom eget kapital. De tre fartygen byggs på samma skeppsvarv, Astilleros Zamakona S.A. i Bilbao, Spanien.

Kostnaden för det första nybygget är 52,5 MEUR medan kostnaden för det andra och tredje nybygget är 58,5 MEUR per fartyg.

Kundavtal har ännu ej ingåtts för dessa kommande nybyggen. Den externa finansieringen för de fartyg som kommer att levereras vid årsskiftet samt under 2011 bygger på en form av spansk tax-leasestruktur där ett leasingbolag blir ägare av fartygen vid leverans. Trans Viking ingår bareboatcharter-avtal för respektive nybygge innehållandes både köpoption för Trans Viking samt säljoption för leasingbolagen vid respektive bareboatcharter-avtals utgång. Denna struktur medför att nybyggerna kommer att levereras i princip direkt från varvet till Trans Viking med avsikten att Trans Viking ska förvärva nybyggerna efter tax-leasestrukturens utgång eller för det fall att tax-leasestrukturen skulle falla i någon del. Gällande nyligen levererade Loke Viking är avsikten att Trans Viking övertar ägandet från leasingbolaget under 2012.

Trans Viking har diverse åtaganden för att upprätthålla denna tax-leasestruktur, såsom att fartygen ska vara registrerade och att management ska skötas inom EU, att fartygen enbart ska användas som ett offshore supportfartyg, att fartygen ska gå i internationell trafik (vilket innebär 50 procent utanför Spanien) samt att fartygen ska inneha relevanta försäkringsskydd.

Finansiering

De fartyg som ägs helt eller delvis av TransAtlantic är belånade på för branschen sedvanliga villkor där primärsäkerheten alltid utgörs av fartygen. För fartyg under byggnation finns återbetalningsgarantier utställda av välrenommerade banker, vars syfte är att säkerställa återbetalning av erlagda förskottsbetalningar vid eventuella kontraktsbrott från varvets sida. Se vidare avsnitt "Låneavtal" under "Legala frågor och kompletterande information" på sidan 58.

Finansiella instrument per kategori

	Kundfordringar och likvida medel		Derivat som används för säkringsändamål		Finansiella tillgångar som kan säljas		Summa	
Samtliga belopp i MSEK	2010-06-30	2009-12-31	2010-06-30	2009-12-31	2010-06-30	2009-12-31	2010-06-30	2009-12-31
Finansiella tillgångar som kan säljas ¹	-	-	-	-	0	0	0	0
Derivatinstrument ²	-	-	24	8	-	-	24	8
Kundfordringar och andra fordringar exkl. interimssfordringar ¹	228	257	-	-	-	-	228	257
Likvida medel ³	259	327	-	-	-	-	259	327
Tillgångar i balansräkningen	487	584	24	8	0	0	511	592

	Skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen		Derivat som används för säkringsändamål		Övriga finansiella skulder		Summa	
Samtliga belopp i MSEK	2010-06-30	2009-12-31	2010-06-30	2009-12-31	2010-06-30	2009-12-31	2010-06-30	2009-12-31
Upplåning exkl. skulder avseende finansiell leasing ³	-	-	-	-	1 174	1 165	1 174	1 165
Skulder avseende finansiell leasing ³	-	-	-	-	117	169	117	169
Derivatinstrument ²	-	-	25	15	-	-	25	15
Leverantörsskulder och andra skulder exkl. interimsskulder ¹	-	-	-	-	436	454	436	454
Skulder i balansräkningen	-	-	25	15	1 727	1 788	1 752	1 803

Lånebehov

TransAtlantic har löst finansiering för de kommande nybyggena inom Offshore/Icebreaking. Finansieringen för dessa fartyg finns beskriven under "Pågående samt framtida investeringar" på sid. 38. Utöver detta planerar TransAtlantic att refinansiera nuvarande lån som förfaller till betalning med nya banklån. En uppställning över skuldernas fördelning efter förfallotidpunkt presenteras i tabellen nedan. Det finns inga säsongsvariationer i bolagets lånebehov.

	Ackumulerat			
Samtliga belopp i MSEK	Inom ett år	Inom 2-5 år	Efter 5 år	Totalt
Totala skulder	635	391	871	1 897

Ränterisker och räntebindning

Koncernen använder sig av olika typer av räntesäkringsinstrument. Finanspolicyn anger att ränterisken ska säkras genom finansiella instrument som begränsar exponeringen för ökade räntekostnader. Koncernens policy är att 25-50% av de räntebärande lånen ska säkras på en period understigande 1 år, 25-50% om en period på 1-3 år, samt 25-50% på en period längre än 3 år. Per 30 juni 2010 hade koncernen följande räntebindningar.

Samtliga belopp i MSEK	Rörlig ränta	1 år eller kortare	1-3 år	3 år eller längre	Totalt
Ränteswap	-	148	352	245	745
Fasträntelån	-	72	143	37	116
Totalt räntesäkrade lånevärden	-	220	495	282	861
Ränteexponerade lån	969	-	-	-	1 105
Totalt räntebärande lånevärden	969	220	495	282	1 966
% av totalt räntebärande lånevärden	49%	11%	25%	15%	100%

¹ Övriga värderingar där någon variabel baseras på egna bedömningar (Nivå 3).

² Verkliga värden som baseras på noterade marknadsvärden där finansiella instrument handlas på en aktiv marknad (Nivå 1).

³ Verkliga värden där noterade marknadsvärden saknas utan istället baseras på beräkningar av diskonterade kassaflöden. Variabler i beräkningsmodellen, såsom valutakurser och räntesatser, hämtas från marknadsnoteringar när så är möjligt (Nivå 2).

Med anledning av den negativa lönsamheten har TransAtlantic fört diskussioner med de berörda bankerna om finansieringsvillkoren. Dessa diskussioner är delvis avslutade men koncernen har inte slutligt avtalat villkoren med en av de berörda bankerna. Förhandlingarna beräknas att avslutas under september månad.

Leasingåtaganden

Koncernen hyr fartyg, byggnader och maskiner genom leasingavtal. Operationell leasing avser i huvudsak in- och uthyrning av fartyg på bareboat- och timecharter basis, där avtalstider och hyresvillkor skiljer sig för olika fartyg. Totalt är 15 fartyg förhyrda. TransAtlantic hyr sedan 2002 även ut fartyg genom operationella leasingavtal, framför allt på timecharter basis på för branschen sedvanliga villkor.

Operationell leasing

Operationell leasing avser i huvudsak in- och uthyrning av fartyg på bareboat och timecharter (T/C) basis, där avtalstider och hyresvillkor skiljer sig för olika fartyg. De största kontrakten avser inhyrning av de tre fartygen, TransWood, TransPine och TransHawk, tidigare ägda inom TransAtlantic-koncernen, på bareboat basis, där avtalen har en återstående löptid om cirka fem år, samt inhyrning av papperstransportfartygen TransPaper, TransPulp och TransTimber, som går i timecharter för StoraEnso, där avtalet har en återstående löptid på cirka 12 år. Koncernen har därefter rätt att lösa ut fartygen till marknadsvärdet. I januari 2009 ingicks ett treårigt timecharteravtal för RoRo-fartygen Vikingland, Thyrusland och Stena Foreteller för den nystartade linjen ”TransSuomi Line”. Vikingland har därefter återlämnats under 2010. Det finns inga köpoptioner avseende Thyrusland och Stena Foreteller.

Finansiell leasing

Finansiell leasing utgörs av hyra av fartyg inom affärsområdet Offshore/Icebreaking samt containers som används inom affärsområdet Industrial Shipping. Det största åtagandet är Loke Viking och de tre kommande ankarhanteringsfartygen från varvet Astilleros Zamakona S.A. i Bilbao, Spanien. Dessa fartyg ingår i en spansk tax-leasestruktur och inhyrs på bareboat basis och vidareuthyrs under olika kontrakt till kunder på offshoremarknaden. Tanken är att koncernen utnyttjar sina köpoptioner för att efter respektive bareboat-charteravtals utgång bli ägare till respektive fartyg.

Hyresintäkter för operationell leasing utgörs av fartyg uthyrda på bareboatbasis samt timecharteravtal med SCA och Stora Enso (se ovan). Antalet förhyrda fartyg är i dagsläget 15 st (20 st per 2009-12-31).

<u>Samtliga belopp i MSEK</u>	<u>Akkumulerat</u>		
	<u>Juli-dec 2010</u>	<u>2011-2014</u>	<u>2015-2022</u>
Hyreskostnader			
Operationell leasing	185	658	654
Bareboat charter	58	481	654
T/C	126	175	-
Övrigt	1	2	-
Finansiell leasing	45	69	-
Bareboat charter	42	51	-
T/C	3	18	-
Hyresintäkter			
Operationell leasing	259	749	1 160
T/C	286	749	1 160

Ovanstående framtida leasingavgifter är koncernens nominella minimiavgifter.

Redogörelse för rörelsekapital

Det befintliga rörelsekapitalet är, enligt bolagets bedömning, tillräckligt för de aktuella behoven de kommande 12 månaderna.

Materiella anläggningstillgångar

Den största delen av TransAtlantics tillgångar består av koncernens fartygsflotta. Vid tidpunkten för prospektets offentliggörande hade TransAtlantic en flotta om 34 fartyg. Detaljer kring dessa samt de tre nybyggen som koncernen har åtagit sig finns redovisade i tabellen nedan.

Fartyg	Typ	Dwt	Byggnadsår	Ägande/Hyresform	Registreringsort
Industrial Shipping					
TransAgila	Container	4 500	1994	67%	Antigua Barbados
TransFrej	Container	4 500	1994	72%	Antigua Barbados
TransNjord	Container	4 500	1995	100%	Gibraltar
TransOdin	Container	4 500	1994	66%	Antigua Barbados
TransAlrek	Container	4 500	2006	Inhyrd – Timecharter	Antigua Barbados
TransAnund	Container	9 800	2007	Inhyrd – Timecharter	Cypern
TransJorund	Container	9 800	2007	Inhyrd – Timecharter	Cypern
TransPaper ¹	Container/RoRo	15 000	2006	Inhyrd – Bareboat charter ²	Sverige
TransPulp ¹	Container/RoRo	15 000	2006	Inhyrd – Bareboat charter ¹	Sverige
TransTimber ¹	Container/RoRo	15 000	2007	Inhyrd – Bareboat charter ¹	Sverige
TransEagle ¹	LoLo	16 600	2002	100%	Nederländerna
TransHawk ¹	LoLo	16 600	2005	Inhyrd – Bareboat charter ¹	Gibraltar
Toftön	LoLo	14 900	1980	Inhyrd – Timecharter	Gibraltar
TransAndromeda	Bulk	6 700	1999	100%	Nederländerna
Capricorn	Bulk	6 700	2000	100%	Nederländerna
TransFalcon ¹	Bulk	5 700	1993	100%	Sverige
TransWing	Bulk	4 100	1999	100%	Nederländerna
Obbola ¹	RoRo	11 450	1996	100%	Sverige
Ortviken ¹	RoRo	11 520	1996	100%	Sverige
Östrand ¹	RoRo	11 560	1996	100%	Sverige
Stena Foreteller	RoRo	12 640	2002	Inhyrd – Timecharter ³	Sverige
Tyrusland	RoRo	16 675	1978	Inhyrd – Timecharter ²	Sverige
TransReel ¹	RoRo	11 400	1987	100%	Sverige
Map ¹	RoRo/Sidolastare	11 500	1984	100%	Gibraltar
TransFighter ¹	RoRo/Sidolastare	15 100	2001	100%	Sverige
TransPine ¹	RoRo/Sidolastare	15 100	2002	Inhyrd – Bareboat charter ¹	Sverige
TransWood ¹	RoRo/Sidolastare	15 100	2002	Inhyrd – Bareboat charter ¹	Sverige
Alida Ghorton	Sidolastare	14 240	1977	Inhyrd – Timecharter	Cypern
Ingrid Ghorton	Sidolastare	14 240	1977	Inhyrd – Timecharter	Cypern
Offshore/Icebreaking					
Balder Viking ¹	AHTS/Isbrytare	2 600	2000	100% ⁴	Sverige
Tor Viking ¹	AHTS/Isbrytare	2 600	2000	100% ³	Sverige
Vidar Viking ¹	AHTS/Isbrytare	2 600	2001	100% ³	Sverige
Odin Viking	AHTS	2 870	2003	100% ³	Norge
Loke Viking ¹	AHTS	4 500	2010	Inhyrd – Bareboat charter ⁵	Sverige
Njord Viking ¹	AHTS	4 500	2010/2011	-	-
NB 669	AHTS	4 500	2011	-	-
NB 670	AHTS	4 500	2011	-	-

¹ Bemannas av TransAtlantic.

² Operationell lease.

³ Timecharter från 1 januari 2009.

⁴ Helägda fartyg till TransAtlantic per den 22 september 2010.

⁵ Finansiell lease.

Finansieringsvillkor för fartygsflottan

Nedan specificeras koncernens finansieringsvillkor för de enskilda fartygen som ingår i TransAtlantics flotta. Koncernen finansierar, som beskrivs ovan, primärt sina fartyg genom lån där fartygen utgör säkerhet eller genom olika typer av leasingåtaganden. För ytterligare information kring låneavtal se ovan samt avsnittet ”Låneavtal” under ”Legala frågor och kompletterande information” på sidan 58.

Fartyg	Finansieringsvillkor
Industrial Shipping	
TransAgila.....	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i EUR med rörlig ränta.
TransFrej	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i EUR med rörlig ränta.
TransNjord	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i EUR med rörlig ränta.
TransOdin.....	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i EUR med rörlig ränta.
TransAlrek.....	Timecharteråtagande tom april 2011
TransAnund.....	Timecharteråtagande tom oktober 2010
TransJorund.....	Timecharteråtagande tom oktober 2010
TransPaper.....	Bareboatåtagande tom augusti 2021
TransPulp	Bareboatåtagande tom december 2021
TransTimber	Bareboatåtagande tom april 2022
TransEagle.....	Säkerhet för checkräkningskredit
TransHawk	Bareboatåtagande tom december 2015
Toftön.....	Timecharteråtagande tom december 2010
TransAndromeda.....	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i SEK med rörlig ränta.
Capricorn.....	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i SEK med rörlig ränta.
TransFalcon.....	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i SEK med rörlig ränta.
TransWing	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i SEK med rörlig ränta.
Obbola	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i SEK med rörlig ränta.
Ortviken.....	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i SEK med rörlig ränta.
Östrand	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i SEK med rörlig ränta.
Stena Foreteller	Timecharteråtagande tom december 2011
Tyrusland.....	Timecharteråtagande tom december 2011
TransReel	Säkerhet för checkräkningskredit
Map.....	Säkerhet för checkräkningskredit
TransFighter	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i USD med rörlig ränta.
TransPine.....	Bareboatåtagande tom december 2015
TransWood.....	Bareboatåtagande tom december 2015
Alida Ghorton.....	Timecharteråtagande tom oktober 2010
Ingrid Ghorton.....	Timecharteråtagande tom december 2010
Offshore/Icebreaking	
Balder Viking.....	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i NOK med rörlig ränta.
Tor Viking	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i NOK med rörlig ränta.
Vidar Viking.....	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i NOK med rörlig ränta.
Odin Viking.....	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i NOK med rörlig ränta.
Loke Viking	Bareboatåtagande som är förskottsbetalt tom maj 2012 men finansieras genom banklån med pantbrev.
Njord Viking	Bareboatåtagande som är förskottsbetalt tom juli 2012 men finansieras genom banklån med pantbrev.
NB 669	Bareboatåtagande som är förskottsbetalt tom februari 2013 men finansieras genom banklån med pantbrev.
NB 670	Bareboatåtagande som är förskottsbetalt tom oktober 2013 men finansieras genom banklån med pantbrev.

Värderingsintyg i sammanfattning

Fartygen i Trans Viking har värderats om till verkligt värde med anledning av transaktionen i enlighet med IFRS 3 Rörelseförvärv. Värderingen är baserad på de värderingsrapporter som återges i sammanfattning nedan. Eftersom marknadsvärdena på de aktuella tillgångarna är högre än de bokförda värdena så innebär transaktionen en uppvärdering av tillgångarna. Förändringen i marknadsvärde beror på en mängd faktorer, såsom aktuella fraktrater, tillgång till och efterfrågan på fartyg på spotmarknaden och kommande leveranser av liknande fartyg.

Övriga fartyg i fartygsflottan är värderade per 30 juni 2010. Den värdering som då skedde föranledde inte någon justering av fartygens bokförda värde. Värderingarna för dessa fartyg, som inte omvärderats, visas aggregerat.

Såsom skett tidigare kommer samtliga fartyg i fartygsflottan även framgent att värderas minst en gång per år av oberoende värderare. Inga materiella förändringar har ägt rum efter värderingsdagen.

Balder Viking

Värderingsdatum	2010-06-22
Värdering 1.....	420–440 MNOK
Sammanställd av	Anders Engeset, Fearnley Offshore Supply AS, P.O. Box 1158 Sentrum, N-0107 Oslo, Norge
Värdering 2.....	405–425 MNOK
Sammanställd av	Christian Brugård, RS Platou ASA, P.O. Box 1604 Vika, N-0119 Oslo, Norge
Värderingsmetod	Marknadsvärde baserat på transaktioner för fartyg med liknande specifikationer vad avser bland annat storleksklass och tillverkningsdatum. Ingen fysisk inspektion av fartyget har gjorts i samband med värderingen.

Tor Viking

Värderingsdatum	2010-06-22
Värdering 1.....	420–440 MNOK
Sammanställd av	Anders Engeset, Fearnley Offshore Supply AS, P.O. Box 1158 Sentrum, N-0107 Oslo, Norge
Värdering 2.....	405–425 MNOK
Sammanställd av	Christian Brugård, RS Platou ASA, P.O. Box 1604 Vika, N-0119 Oslo, Norge
Värderingsmetod	Marknadsvärde baserat på transaktioner för fartyg med liknande specifikationer vad avser bland annat storleksklass och tillverkningsdatum. Ingen fysisk inspektion av fartyget har gjorts i samband med värderingen.

Vidar Viking

Värderingsdatum	2010-06-22
Värdering 1.....	420–440 MNOK
Sammanställd av	Anders Engeset, Fearnley Offshore Supply AS, P.O. Box 1158 Sentrum, N-0107 Oslo, Norge
Värdering 2.....	405–425 MNOK
Sammanställd av	Christian Brugård, RS Platou ASA, P.O. Box 1604 Vika, N-0119 Oslo, Norge
Värderingsmetod	Marknadsvärde baserat på transaktioner för fartyg med liknande specifikationer vad avser bland annat storleksklass och tillverkningsdatum. Ingen fysisk inspektion av fartyget har gjorts i samband med värderingen.

Odin Viking

Värderingsdatum	2010-06-22
Värdering 1.....	330–350 MNOK
Sammanställd av	Anders Engeset, Fearnley Offshore Supply AS, P.O. Box 1158 Sentrum, N-0107 Oslo, Norge
Värdering 2.....	330–350 MNOK
Sammanställd av	Christian Brugård, RS Platou ASA, P.O. Box 1604 Vika, N-0119 Oslo, Norge
Värderingsmetod	Marknadsvärde baserat på transaktioner för fartyg med liknande specifikationer vad avser bland annat storleksklass och tillverkningsdatum. Ingen fysisk inspektion av fartyget har gjorts i samband med värderingen.

Loke Viking

Värderingsdatum	2010-06-22
Värdering 1.....	450–500 MNOK
Sammanställd av	Anders Engeset, Fearnley Offshore Supply AS, P.O. Box 1158 Sentrum, N-0107 Oslo, Norge
Värdering 2.....	460–500 MNOK
Sammanställd av	Christian Brugård, RS Platou ASA, P.O. Box 1604 Vika, N-0119 Oslo, Norge
Värderingsmetod	Marknadsvärde baserat på transaktioner för fartyg med liknande specifikationer vad avser bland annat storleksklass och tillverkningsdatum. Ingen fysisk inspektion av fartyget har gjorts i samband med värderingen.

Övriga fartyg

Inkluderade fartyg	TransAgila, TransFrej, TransNjord, TransOdin, TransEagle, TransAndromeda, Capricorn, TransFalcon, TransWing, Obbola, Ortvik, Östrand, TransReel, Map, TransFighter
Värderingsdatum	2010-06-30
Aggregerat värde	124–131 MUSD
Sammanställda av	Sven Oest, Stüwe & Co Schiffahrts-GmbH & Co. KG, P.O. Box 50 14 07, D-22714 Hamburg, Tyskland Jan Rasmussen, Trollship S.A., 6, place Chevelu, CH-1201 Geneve, Schweiz Kim Jansen, Klaus Heum Shipping Eftf ApS, P.O. Box 209, DK-4900 Nakskov, Danmark
Värderingsmetod	Marknadsvärden baserade på transaktioner för fartyg med liknande specifikationer vad avser bland annat storleksklasser och tillverkningsdatum. Ingen fysisk inspektion av fartygen har gjorts i samband med värderingarna.

Finansiell riskhantering**Valutarisker**

Valutarisken begränsas först och främst genom att exponeringen för intäkterna och tillgångarna i olika valutor matchas med lån i motsvarande valuta. Kvarstående exponering säkras genom olika typer av säkringsinstrument i enlighet med koncernens policy.

Valutarisker för kassaflödet ska enligt finanspolicy i första hand hanteras genom att balansera valutaflödena så att in- och utflöden matchar varandra. Vid förväntade obalanser ska dessa transaktioner terminssäkras till minst 70 procent för de närmaste sex månaderna, med 60 procent för de påföljande sex månaderna, med 45 procent för år 2 och 20 procent för år 3. Koncernen har huvudsakligen valutaexponeringar i USD, EUR och NOK.

Ränterisker

Finanspolicy anger att ränterisken ska säkras genom finansiella instrument som begränsar exponeringen för ökade räntekostnader. För att minska ränterisken säkerställs räntenivåer i stor omfattning på olika tidsperioder och med olika typer av säkringsinstrument. Koncernens policy är att 25–50 procent av de räntebärande lånen ska säkras för en period understigande ett år, 25–50 procent för en period på ett till tre år, samt 25–50 procent för en period längre än tre år.

Likviditetsrisk

För att hantera kortfristiga betalningsskyldigheter i den löpande verksamheten, planerade investeringar och amorteringar behöver koncernen en likviditetsreserv. Finansavdelningen tar kontinuerligt fram likviditetsprognoser för koncernen med syfte att förutse koncernens likviditetsbehov för den löpande verksamheten med beaktande av kommande investeringsbehov och amorteringar. Utifrån detta arbete säkerställs tillräcklig likviditetsreserv genom bibehållande av banktillgodohavanden/placeringar samt erhållna kreditlöften. Överskottslikviditet placeras i enlighet med fastställd finanspolicy.

Kreditrisk

Koncernen har en policy som fastställer hur krediter får lämnas till kunder och andra affärspartners. Koncernen lämnar endast korta rörelsekrediter. I huvudsak lämnas dessa krediter till stora kunder där koncernen har långa relationer. Nya kunder genomgår en kreditkontroll innan kredit lämnas. När längre krediter lämnas sker detta mot säkerhet.

STYRELSE, LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE OCH REVISORER

Styrelse

För tiden intill nästa årsstämma har styrelsen följande sammansättning.

Namn	Född	Ledamot sedan	Befattning	Innehav	Oberoende
Christen Sveaas.....	1956	2010	Ordförande	1 817 961 A-aktier och 25 907 715 B-aktier via bolag ¹	Nej
Folke Patriksson.....	1940	1972	Vice ordförande	1 265 991 A-aktier och 699 745 B-aktier via bolag	Nej
Christer Olsson	1945	1999	Ledamot	0 aktier	Ja
Håkan Larsson	1947	1993	Ledamot	1200 A-aktier och 50 000 B-aktier	Nej
Åge Korsvold.....	1946	2010	Ledamot	0 aktier	Nej
Magnus Sonnorp.....	1967	2010	Ledamot	13 000 B-aktier	Ja
Christer Lindgren.....	1965	2001	Arbetstagar-representant	0 aktier	Nej

Christen Sveaas (ordförande)

Christen Sveaas, styrelseordförande i TransAtlantic från den extra bolagsstämman den 22 september 2010.

Övriga uppdrag: Styrelseledamot och ordförande i Kistefos AS, AS Kistefos Træsliberi, Foskis Holding AS, Kistefos Holding AS, Portfolio Holding AS, Kistefos Skog AS, Hans Eiendom AS, Hansy Eiendom AS, P.O. Eiendom AS, Høgfos AS, China Investments AS, Stall Mister Ess AS, Kistefos Investment AS, Senni Eiendom AS, AS Holding, Portfolio Management AS, innehavare av enmansbolaget Christen Sveaas. Senior rådgivare åt EQT Partners AB. Medlem av Deans Council, John F. Kennedy School of Government, Harvard University. Styrelseordförande i Anders Sveaas Almennyttige Fond.

Tidigare uppdrag i bolag under de senaste fem åren: Styrelseledamot och ordförande i Scorpion Offshore Ltd., Orkla ASA, Stolt-Nielsen S.A., Tschudi & Eidzen Shipping AS, Vestenfeldske Bykreditt AS, Skibskredittforeningen AS.

Tidigare befattningar: Ett flertal styrelseuppdrag i såväl noterade som onoterade bolag.

Folke Patriksson (vice ordförande)

Folke Patriksson, grundare till TransAtlantic och har tidigare varit VD för bolaget. Han har suttit i styrelsen för TransAtlantic sedan 1972 och har sammanlagt ca 40 års erfarenhet från rederibranschen.

Övriga uppdrag: Styrelseledamot i Eneff Fastigheter i Skärhamn AB, Swede Ship Marine Aktiebolag, Eneff Rederi AB, Nordic Shipping Fund, Capital Partners AB, Röa Stugby AB, styrelsesuppleant i Patriksson Communication AB, styrelsesuppleant i Verdani Holding AB, styrelseledamot och ordförande i Skärhamns Lägenhetshotell AB, verkställande direktör i Trans Viking Icebreaking & Offshore AS, ordförande i Sjöräddningssällskapet.

Tidigare uppdrag i bolag under de senaste fem åren: Styrelseordförande i Västsvenska Industri- och Handelskammaren, styrelseordförande i Universeum AB, vice ordförande i The Swedish Club.

Tidigare befattningar: VD i Partrederiet B&N Viking Icebreaking & Offshore DA.

¹ Innehav per 27 september 2010, efter genomförd apportemission.

Christer Olsson (ledamot)

Christer Olsson, styrelseledamot i TransAtlantic sedan 1999 och har drygt 25 års erfarenhet av rederibranschen.

Övriga uppdrag: Styrelseledamot i Atlantic Container Line Aktiebolag, Viceordförande i Walleniusrederierna Aktiebolag, Ordförande i HC Invest Aktiebolag, Eukor Car Carriers, United European Car Carriers Aktiebolag, Wallcarrier Aktiebolag, Wallfreight Aktiebolag, Wallauto Aktiebolag, Wallocean Aktiebolag, Wallsea Aktiebolag, Wallcar Aktiebolag, Ordförande i Stolt-Nielsen SA, Wallenius Wilhelmsen Logistics A/S, Singapore Shipping Corporation Pte Ltd, Ordförande i Nordic Shipping Fund, Capital Partners AB.

Tidigare uppdrag i bolag under de senaste fem åren: Styrelseledamot i Wall RO/RO AB och Wallroll Aktiebolag, Sveriges Ångfartygs Assurans Förening, Rederi AB Wallship, Wallstar Support AB, VSL Vehicle Services International AB, Rederiaktiebolaget Walltime, Wallenius Logistics AB, WallCarlgo AB, Wallcarrier Aktiebolag, Wallfreight Aktiebolag, Wallauto Aktiebolag, Wallocean Aktiebolag, Wallsea Aktiebolag, Wallcar Aktiebolag, extern firmatecknare i Walwal Aktiebolag.

Tidigare befattningar: VD/vice VD i Walleniusrederierna AB 1984–2005, vice VD Atlantic Container Line AB 1980–1984, executive vice president Broströms AB 1978–1980.

Håkan Larsson (ledamot)

Håkan Larsson, styrelseledamot i TransAtlantic sedan 1993.

Övriga uppdrag: Ordförande i BTL Aktiebolag, Schenker AB, Schenker North AB, Inpension Asset Management AB, Consafe Logistics Holding AB, Inpension Holding AB. Styrelseledamot i Walleniusrederierna Aktiebolag, Bure Equity AB, Handelsbanken Region Väst, Chalmers Tekniska Högskola Aktiebolag, Semcon Aktiebolag, Nimbus Boats Holding AB, Lidköping Invest AB, Helian AB, Frölunda Hockey Utveckling AB, Ernströmgruppen AB, Svenska Skeppshypotekskassan.

Tidigare uppdrag i bolag under de senaste fem åren: Styrelseledamot i Ahlsell Sverige AB, Nimbus Boats Holding AB, Svensk Rederiservice Aktiebolag, Transportgruppen TGS Service Aktiebolag, Svensk Sjöfarts Tidnings Förlag AB, Ahlsell Group AB, styrelseledamot och ordförande för TransAtlantic Services AB, Transbulk 1904 AB, Callenberg Group AB, TransAtlantic European Services AB, Svensk Sjöfartsservice Aktiebolag, TransLumi Line AB, Wilhelmsen Marine Engineering AB, TRVI Offshore & Icebreaking AB, TRVI Offshore & Icebreaking 4 AB, TRVI Offshore & Icebreaking 3 AB, styrelseledamot, ordförande och VD i TransAtlantic Specialtonnage AB, TransAtlantic Shipping AB, TransAtlantic Holding AB, TransAtlantic Administration AB, styrelsesuppleant i Ideella Föreningen Svenskt Näringsliv.

Tidigare befattningar: VD i TransAtlantic 2003–2007, VD i Schenker AG, VD i Bilspedition AB

Åge Korsvold (ledamot)

Åge Korsvold, styrelseledamot i TransAtlantic från den extra bolagsstämman den 22 september 2010.

Övriga uppdrag: Styrelseledamot i Springfondet 1A AS, Springfondet 1B AS, Spring Management AS, Springfondet 1A KS, Springfondet 1B KS, Kistefos Alliance AS, Atex Group Ltd., styrelseledamot och ordförande i Kistefos Venture Capital AS, Western Bulk AS, Trans Viking Icebreaking & Offshore AS, Bryggen 2005 AS, Partrederiet Odin Viking DA, Kistefos Venture Capital Fond II AS, Kistefos Venture Capital II DA, Bergmoen AS, Sagveien Boligbygg KS, Kistefos Rederi Holding AS, Viking Supply Ships AS, Kistefos Rederi AS, Gardermoen Næringspark AS, Protia AS, Newclear AS, Bergmoen Nord AS, Bergmoen Vest AS, Bergmoen Øst AS, Bergmoen Sør AS, Kistefos International Equity AS, Kistefos Eiendom AS, Waterfront Shipping AS, styrelseledamot och VD för Gyljandi AS och Vika Finans AS, VD för Kistefos AS.

Tidigare uppdrag i bolag de senaste fem åren: Global IP Solutions (GIPS) AB

Tidigare befattningar: VD för Storebrand ASA, strategi- och finansförvaltningsdirektör för Orkla AS.

Magnus Sonnorp (ledamot)

Magnus Sonnorp, styrelseledamot i TransAtlantic sedan april 2010 och har över 10 års erfarenhet av arbete i exekutiv företagsledning, till största delen som VD.

Övriga uppdrag: Styrelseledamot i Linver AB.

Tidigare uppdrag i bolag de senaste fem åren: Styrelseledamot och ordförande i ClearSense AB, styrelseledamot, ordförande och VD i Lokaldelen i Sverige Försäljning AB, Lokaldelen i Sverige AB, EDSA Holdings Sweden AB, VD för De Gule Sider A/S och Interinfo Management AS.

Tidigare befattningar: VD i Lokaldelen i Sverige Försäljning AB, VD för De Gule Sider A/S och VD för Interinfo Management AS.

Christer Lindgren (arbetstagarrepresentant)

Christer Lindgren är arbetstagarrepresentant och styrelseledamot i TransAtlantic sedan år 2001.

Övriga uppdrag: Arbetstagarrepresentant och styrelseledamot i ACL Ship Management AB, styrelseledamot i SEKO Sjöfolk.

Tidigare uppdrag i bolag under de senaste fem åren: Styrelsesuppleant i Sjöfolkets Fastighets Aktiebolag.

Tidigare befattningar: -

Ledande befattningshavare

Namn	Född	Anställningsår	Befattning	Innehav
Stefan Eliasson.....	1961	2000	VD	1 440 A-aktier och 40 150 B-aktier
Ola Helgesson.....	1968	2009	CFO	4 360 B-aktier
Britta Stolt.....	1965	1993	HR-chef	0 aktier
Mårten Carlquist	1946	2001	Affärsområdeschef Industrial Shipping	1 000 B-aktier
Balder Hansson.....	1951	2007	Chef för supportenheten Ship Management	2 300 B-aktier

Stefan Eliasson

Stefan Eliasson har varit anställd inom TransAtlantic sedan år 2000 och är VD i bolaget sedan den 22 september 2010 och var innan dess t.f. VD i bolaget sedan 2009.

Övriga uppdrag: Styrelseledamot i Skärhamns IKs Fastighetsservice Aktiebolag, Tjörn-Mark Rederi Aktiebolag, Röa Stugby AB, TransAtlantic European Services AB, ACL Ship Management AB, styrelseledamot och ordförande i TransAtlantic Services AB, styrelseledamot och VD i TransAtlantic Administration AB, TRVI Offshore & Icebreaking AB, TRVI Offshore & Icebreaking 3 AB, TRVI Offshore & Icebreaking 4 AB, styrelseledamot, ordförande och VD i TransAtlantic Specialtonnage AB, TransAtlantic Shipping AB, TransAtlantic Crewing AB, bolagsman i Eljases Handelsbolag, komplementär i Tjörnmark Kommanditbolag.

Tidigare uppdrag i bolag de senaste fem åren: Styrelseledamot i TransAtlantic Fleet Services AB, TransAtlantic Holding AB, TransLumi Line AB, styrelsesuppleant i TransAtlantic Hornet AB.

Tidigare befattningar: Ekonimichef och CFO i dåvarande B&N Nordsjöfrakt AB och sedan 2004 chef för Affärsområde Offshore/Icebreaking. Ekonimichef på Sweden Yachts AB och Pelle Petterson AB. CFO på InfratestBurke.

Ola Helgesson

Ola Helgesson är CFO och anställd inom TransAtlantic sedan 2009. Ola Helgesson har arbetat som ekonom, business controller, ekonomichef, managementkonsult och ekonomidirektör sedan 1993.

Övriga uppdrag: Styrelseledamot i TransAtlantic Specialtonnage AB, TransAtlantic Services AB, TransAtlantic Shipping AB, TransAtlantic Crewing AB, ACL Ship Management AB, TransAtlantic Administration AB, TRVI Offshore & Icebreaking AB, TRVI Offshore & Icebreaking 3 AB, TRVI Offshore & Icebreaking AB, Föräldrakooperativet Tomtebobarnen Ekonomisk förening, innehavare OSL Konsult (enskild firma).

Tidigare uppdrag i bolag de senaste fem åren: Styrelseledamot i Mälartransport Aktiebolag, Paltrans Ferrieservices Aktiebolag, Mälarstuveri Aktiebolag, TransAtlantic Fleet Services AB, TransAtlantic Holding AB, TransAtlantic Hornet AB, TransLumi Line AB, Bostadsrättsföreningen Sveagatan 16, extern firmatecknare Hemköpskedjan AB.

Tidigare befattningar: CFO Axfood, Managementkonsult på KPMG, Chef för SSC i Göteborgs Hamn, Ekonomichef RoRo-terminalen i och Business controller i Göteborgs Hamn.

Britta Stolt

Britta Stolt är HR-chef och anställd inom TransAtlantic sedan 1993.

Övriga uppdrag: Styrelseledamot i Skärhamn IKs Fastighetsservice Aktiebolag.

Tidigare uppdrag i bolag de senaste fem åren: -

Tidigare befattningar: Marknadsassistent, personaladministratör.

Mårten Carlquist

Mårten Carlquist är chef för affärsområdet Industrial Shipping och anställd inom TransAtlantic sedan 2001. Mårten Carlquist har innehaft ledande befattningar inom transportbolag och rederier sedan 1984.

Övriga uppdrag: Styrelseledamot i Sjöfartsforum.

Tidigare uppdrag i bolag de senaste fem åren: Styrelseledamot TransAtlantic Services AB, styrelseledamot och VD TransLumi Line AB.

Tidigare befattningar: VD DFDS Transport AB, Operations Director; vice VD; VD DFDS Tor Line AB, VD DFDS Tor Lines AS, Norge.

Balder Hansson

Balder Hansson är chef för supportenheten Ship Management och anställd inom TransAtlantic sedan 2007. Balder Hansson har arbetat inom rederibranschen sedan början av 1970-talet.

Övriga uppdrag: Styrelseledamot för Svensk Sjöfartsservice Aktiebolag, styrelseledamot och VD för ACL Ship Management AB, styrelseledamot och ordförande för TransAtlantic Icebreaker Management Sweden AB, styrelseledamot, ordförande och VD för Icebreaker Management Sweden AB, SOIC Ship Management AB, innehavare av MaritimeFuture (enskild firma), company director för TransAtlantic Shipping Ltd., TransAtlantic Shipping (2) Ltd., TransAtlantic Shipmanagement Ltd., TransHawk Ltd., TransAtlantic Netherland BV, Nordon Shipping Company BV, Andromeda Shipping Company BV, Capricorn Shipping Company BV, Swing Shipping Company BV, TRS TransAtlantic Shipping GmbH, Agila Verwaltungs GmbH, MS Frej Claus-Marcus Speck KG, MS Odin Claus-Marcus Speck KG, Agila GmbH & Co. KG Seeschiffsfart.

Tidigare uppdrag i bolag de senaste fem åren: Styrelseledamot i TransAtlantic Shipping AB, TransLumi Line AB, styrelseledamot och ordförande för TransAtlantic Fleet Services AB, styrelseledamot och VD för TransAtlantic Crewing AB, styrelseledamot, ordförande och VD för TransAtlantic Hornet AB.

Tidigare befattningar: Area Manager, Codan Marine/Trygg-Hansa Marine.

Revisorer

Vid årsstämman i april 2008 valdes revisionsbyrån PricewaterhouseCoopers AB på en tid av fyra år. Till huvudansvarig revisor utsågs auktoriserad revisor Helen Olsson Svärdström. Under 2007 var revisionsbyrån PricewaterhouseCoopers vald med auktoriserade revisorn Lennart Wiberg som huvudansvarig revisor. Både Helen Olsson Svärdström och Lennart Wiberg har medlemskap i Far (FARSRS).

Övriga upplysningar avseende styrelse och ledande befattningshavare

Ingen av styrelseledamöterna har någon familjerelation med någon annan styrelseledamot eller ledande befattningshavare, med undantag av Folke Patriksson och Britta Stolt, som är far och dotter. Ingen av styrelseledamöterna eller de ledande befattningshavarna har under de senaste fem åren (i) dömts i något bedrägerimål, (ii) varit inblandade i någon konkurs, konkursförvaltning eller likvidation i egenskap av styrelseledamot eller ledande befattningshavare, (iii) varit utsatt för officiella anklagelser eller sanktioner av övervakande eller lagstiftande myndigheter (inklusive ansvarigt statligt organ), eller (iv) förbjudits av domstol att agera som ledamot i styrelse, delta i ett företags ledning eller på annat sätt idka näringsverksamhet. Det föreligger inga intressekonflikter mellan ovanstående styrelseledamöters eller ledande befattningshavares skyldigheter gentemot TransAtlantic eller dess dotterbolag och deras privata intressen och/eller andra förpliktelser. Det har heller inte förekommit några särskilda överenskommelser mellan TransAtlantic och större aktieägare, kunder, leverantörer eller andra parter som legat till grund för att någon av styrelseledamöterna eller personerna i ledningsgruppen valts in i styrelsen eller TransAtlantics ledning. Se dock avsnittet "Dispens från budplikt och aktieägaravtal" på sidan 52 för en beskrivning av aktieägaravtalet mellan Kistefos och Eneff som även innehåller bestämmelser om styrelsens sammansättning. Några begränsningar föreligger inte i styrelseledamöternas eller de ledande befattningshavarnas rätt att avyttra sina värdepapper i TransAtlantic, utöver att ovan nämnda aktieägaravtal innehåller vissa bestämmelser om förköp, se vidare avsnittet "Dispens från budplikt och aktieägaravtal" på sidan 52.

Löner och ersättningar till styrelsen och ledande befattningshavare

Ersättning till styrelsen

Vid årsstämman fastställdes arvoden till styrelsens ledamöter till samma nivå som 2009 med 400 000 kronor till styrelseordföranden och 200 000 kronor till övriga styrelseledamöter (med undantag för arbetstagarrepresentanten som inte har någon ersättning), totalt 1 600 000 kronor. Därtill fastställdes arvodet till ledamöterna i revisionskommittén till 30 000 kronor per vardera ledamot. Inga särskilda arvoden utgår inom koncernen för styrelseledamöter i dotter- och koncernbolag. Därutöver har styrelsens ordförande under tioårsperioden 2004-2013 rätt till pension motsvarande 70 procent av avgångslönen. Därefter utgår förmånsbaserad livsvarig pension baserad på ITP-planen. Pensionsförsäkring har tecknats för att säkra förpliktelsen.

Ersättning till ledningen

Vid årsstämman i TransAtlantic den 28 april 2010 antogs riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare, som omfattar VD och koncernledningen som baseras på följande övergripande principer: Principerna för ersättning till ledande befattningshavare ska i såväl ett kort- som ett långsiktigt perspektiv attrahera, motivera och skapa goda förutsättningar för att behålla kompetenta medarbetare och chefer. För att uppnå detta är det viktigt att vidmakthålla rättvisa och internt balanserade villkor som samtidigt är marknadsmässigt konkurrenskraftiga vad avser struktur, omfattning och nivå. Anställningsvillkoren för ledande befattningshavare ska innehålla en väl avvägd kombination av fast lön, pensionsförmåner och andra förmåner samt särskilda villkor om ersättning vid uppsägning. Möjlighet ska finnas att utge årlig bonus. Den totala årliga kontanta ersättningen till ledande befattningshavare ska vara fastställd med utgångspunkt från att den ska vara konkurrenskraftig. Den totala nivån på ersättningen ska ses över årligen för att säkerställa att den ligger i linje med likvärdiga positioner inom relevant marknad. Kompensationen ska vara baserad på såväl prestation som befattning. Bolagets ersättningssystem ska innehålla olika former av ersättning i syfte att skapa en väl avvägd kompensation som styrker och stödjer att kortsiktiga och långsiktiga mål nås. Den fasta lönen ska vara individuell och baserad på varje individs ansvar och roll, liksom på individens kompetens och erfarenhet i relevant befattning. VD och övriga ledande befattningshavare kan erhålla en årlig bonus om styrelsen särskilt beslutar om detta. Vid ingående av nya pensionsavtal ska ledande befattningshavare som är pensionsberättigade, VD exkluderad, ha sedvanliga pensionsförmåner inom ramen för allmän pensionsplan. Pensionering sker för ledande befattningshavare vid 65 års ålder. Beträffande VD ska det göras pensionspremieinbetalningar

motsvarande 25 procent av dennes grundlön intill pensionering. Övriga förmåner, exempelvis företagsbil, ersättning för frisk och sjukvård samt sjukförsäkring, ska utgöra en mindre del av den totala kompensationen och överensstämmer med vad som är marknadsmässigt samt bidra till att underlätta befattningshavarens möjligheter att fullgöra sina arbetsuppgifter. Utöver fasta och löpande ersättningar finns inga tidigare beslutade ersättningar till ledande befattningshavare som inte har förfallit till betalning. Uppsägningstiden för ledande befattningshavare ska vara sex månader och vid uppsägning från bolagets sida sex till tolv månader. För VD ska gälla en uppsägningstid om upp till sex månader vid uppsägning från bolagets sida. Vid sådan uppsägning har VD rätt till ett avgångsvederlag motsvarande 18 månadslöner.

Under 2009 utgick ersättning till ledningen enligt följande.

Samtliga belopp i TSEK	Lön	Övriga förmåner	Pensions-premier	Summa
VD Stefan Eliasson.....	1 532	49	665	2 246
VD Anders Källström (anställd t.o.m. 2009-12-17) ¹	9 054	95	1 179	10 328
Vice VD Mathias Wideroth (anställd tom 2009-01-07) ²	1 179	49	507	1 735
Övriga ledande befattningshavare (fyra personer)	4 520	229	1 557	6 306
Totalt	16 285	422	3 908	20 615

Under 2010 förväntas ersättning till ledningen utgå enligt följande.

Samtliga belopp i TSEK	Lön	Övriga förmåner	Pensions-premier	Summa
VD Stefan Eliasson.....	2 415	49	440	2 904
Övriga ledande befattningshavare (fyra personer)	4 650	236	1 602	6 488
Totalt	7 065	285	2 041	9 391

Uppsägning och avgångsvederlag till ledningen

Moderbolagets tillförordnade VD Stefan Eliasson uppbär en årslön om 2 415 000 SEK. Stefan Eliasson har tillgång till en tjänstebil. Anställningsavtalet innebär att Stefan Eliasson har rätt till livsvarig pension motsvarande ITP-planen. Uppsägningstiden från Stefan Eliassons sida är sex månader. Uppsägningstiden från bolagets sida är sex till tolv månader. Avgångsvederlag från arbetsgivarens sida uppgår till 12 månadslöner.

Andra ledande befattningshavare har avgångsvederlag vid uppsägning från arbetsgivarens sida för var och en med maximalt en årslön. De ledande befattningshavarna har rätt till tjänstebil. Befattningshavarna har från det att de fyllt 65 år rätt till livsvarig pension motsvarande ITP-planen, förutom bolagets CFO Ola Helgesson som istället har rätt till pensionsavsättningar motsvarande 25 procent av pensionsmedförande årslönedelar. Uppsägningstiden från de ledande befattningshavarnas sida är sex månader. Uppsägningstiden från bolagets sida är sex till tolv månader. För information rörande totala avsatta eller upplupna belopp för pensioner och liknande förmåner efter avträdande av tjänst, se not 24 i årsredovisningen för 2009.

Avsättningar för pensioner

I nedanstående tabell finns upplysningar om värden på förpliktelsen och förvaltningstillgångar för de förmånsbestämda pensionsplaner som finns i koncernen.

Samtliga belopp i TSEK	2009	2008	2007	2006	2005
Nuvärdet av förmånsbestämd förpliktelse.....	35 079	36 945	39 488	39 571	48 225
Verkligt värde på förvaltningskapital.....	-38 241	-42 626	-45 053	-37 068	-40 813
Oredovisade aktuariella (förluster)/vinster.....	1 881	4 979	4 913	4 832	-1 667
Skuld/(Tillgång)	-1 281	-702	-653	7 335	5 745

¹ I beloppet ingick 18 månaders avgångsvederlag samt sex månaders uppsägningslön till Anders Källström, som under 2009 lämnade sin anställning, med lön om 6 000 TSEK, förmåner om 36 TSEK samt pensionspremier om 375 TSEK.

² Moderbolagets vVD hade en avtalad årslön om 1 920 TSEK samt ett premiebestämt pensionsavtal med inbetalningar motsvarande 25 procent av grundlönen. vVD hade tillgång till tjänstebil. Mathias Wideroth lämnade på egen begäran sin anställning den 7 januari 2009. Avgångsvederlaget uppgick till sex månadslöner.

För mer information rörande totala avsatta eller upplupna belopp för pensioner och liknande förmåner efter avträddande av tjänst, se not 24 i årsredovisningen för 2009.

Styrelsens arbetsformer

Styrelsen i TransAtlantic fattar bland annat beslut i frågor som rör strategier, affärsplaner och budget samt delårsrapporter och årsredovisning och godkänner större investeringar och lån som upptas inom TransAtlantic.

Styrelsen har beslutat att själv utföra de uppgifter som i annat fall skulle ankomma på ett ersättningsutskott respektive ett revisionsutskott att utföra, då detta har ansetts vara den mest ändamålsenliga och ekonomiska lösningen för TransAtlantic. Ersättningsutskottet har till uppgift att komma med förslag vad avser ersättning till koncernens verkställande direktör samt principerna för ersättning till ledande befattningshavare. En av följderna av detta beslut blir att styrelsen har till uppgift att bereda frågor om ersättning och andra anställningsvillkor för bolagsledningen. Revisionsutskottet har till uppgift att bevaka frågor rörande bland annat riskhantering, ekonomisk kontroll, redovisningsfrågor, koncernens policies och förvaltningsfrågor. Stor vikt läggs vid uppföljning och genomförande av åtgärder. Styrelsen i TransAtlantic reviderar årligen den arbetsordning som styr arbetet i dessa delar.

Styrelsen sammanträder normalt sex gånger per år samt därutöver vid behov. De ordinarie mötena äger rum i samband med respektive kvartalsrapport och därutöver har styrelsen möten där framtida strategier samt budget fastställs. Viktiga styrinstrument för styrelsen är finanspolicy, attestregler och kommunikationspolicy, vilka fastställs årligen.

En arbetsordning fastställer styrelsens övergripande arbetsuppgifter, ansvar och arbetsfördelning.

Valberedning inför årsstämman 2011

I enlighet med beslut på TransAtlantics årsstämma den 28 april 2010 skall bolagets valberedning bestå av tre ledamöter. De tre ledamöterna skall representera de tre röstmässigt största aktieägarna/aktieägargrupperna i bolaget enligt vad som framgår av bolagets aktiebok, som förvaltas av Euroclear AB, per den 30 september 2010. Valberedningen har till uppgift att till årsstämman lägga fram förslag rörande stämмоordförande, styrelseledamöter, styrelseordförande, styrelsearvode och – i förekommande fall – val av externa revisorer samt eventuell ersättning för kommittéarbete. Valberedningen skall även lämna förslag till regler för valberedningen inför årsstämman 2012. Valberedningens förslag lämnas i samband med kallelse till årsstämman. Bolaget kommer att senast sex månader före årsstämman 2011 via bolagets hemsida www.rabt.se lämna uppgift om vilka personer som ingår i valberedningen. Därvid kommer även att lämnas information om hur de aktieägare som önskar lämna förslag till valberedningen kan göra detta.

Svensk kod för bolagsstyrning

Svensk kod för bolagsstyrning ("Koden") trädde i kraft år 2005. Från och med den 1 februari 2010 gäller en reviderad version av Koden som ersatt den tidigare versionen (som trädde i kraft den 1 juli 2008). Kodens syfte är att utgöra vägledande regler för god bolagsstyrning. De vägledande reglerna utgör i huvudsak en påbyggnad till den svenska aktiebolagslagen (SFS 2005:551) men utgör även en del av självregleringen på aktiemarknaden.

Koden bygger på principen "följ eller förklara", vilket innebär att ett företag som tillämpar Koden kan avvika från enskilda regler under förutsättning att en förklaring ges där skälen till varje avvikelse redovisas. Målgruppen för Koden är svenska aktiebolag vars aktier är upptagna till handel på en reglerad marknad. För närvarande finns det två reglerade marknader i Sverige, NASDAQ OMX Stockholm och NGM Equity. TransAtlantic är således skyldigt att tillämpa Koden, då bolaget är noterat på NASDAQ OMX Small Cap.

Det är styrelsens och ledningens uppfattning att TransAtlantic följer och tillämpar samtliga de regler som innefattas i Koden med undantag av sammansättningen av valberedningen inför årsstämman 2010. Koden anger att styrelseledamöter får ingå i valberedningen men bör inte vara i majoritet. I TransAtlantics valberedning inför årsstämman 2010 ingick representanter från de tre största aktieägarna. Två av dessa representanter, Folke Patriksson och Jenny Lindén Urnes, ingick i TransAtlantics styrelse. Styrelsen ansåg att detta förhållande speglade den dåvarande ägarbilden och att sammansättningen därmed var rimlig.

AKTIEN OCH ÄGARFÖRHÅLLANDEN

Aktiekapital

Aktiekapitalet i TransAtlantic uppgår till 284 304 740 SEK fördelat på 1 817 960 aktier av serie A och 26 612 514 aktier av serie B.¹ Vid extra bolagsstämma i TransAtlantic den 22 september 2010 beslutades om en ökning av aktiekapitalet med 277 256 760 SEK genom emission av 1 817 961 aktier av serie A och 25 907 715 aktier av serie B. Vid den extra bolagsstämman beslutades även om indragning och makulering av de 704 800 aktier av serie B som bolaget återköpt. Denna åtgärd medför att antalet aktier av serie B i bolaget minskar i motsvarande mån och att aktiekapitalet i bolaget minskar med 7 048 000 SEK. Efter genomförda registreringar, vilka beräknas ske omkring den 29 september 2010, kommer aktiekapitalet i TransAtlantic att uppgå till 554 513 500 SEK och antalet aktier av serie A att uppgå till 3 635 921 och antalet aktier av serie B till 51 815 429. De nyemitterade aktierna avses tas upp till handel på NASDAQ OMX Stockholm omkring den 30 september 2010. Aktierna har utgivits enligt aktiebolagslagen (2005:551) och ägarnas rättigheter förknippade med aktierna kan endast ändras i enlighet med de förfaranden som anges i denna lag.

Vid bolagsstämma berättigar varje aktie av serie A till tio röster och varje aktie av serie B en röst. Varje röstberättigad aktieägare får rösta för sitt fulla antal aktier utan begränsning. Varje aktie medför lika rätt till vinstutdelning samt till eventuellt överskott vid likvidation. Bolagsordningen innehåller sedvanliga bestämmelser om primär och subsidiär företrädesrätt vid emission. Aktier av serie B är inte föremål för några begränsningar avseende rätten att överlåta dem. Det finns inte några utställda teckningsoptioner eller åtaganden att ställa ut teckningsoptioner inom koncernen.

Ägarförhållanden

Antalet aktieägare uppgick den 30 juni 2010 till 7 190. De tre största aktieägarna svarade för cirka 49,3 procent av rösterna och 23,2 procent av kapitalet. Andelen utländskt ägande uppgick till cirka 24,4 procent av kapitalet. I och med TransAtlantics förvärv av Trans Viking blir norska Kistefos, via helägda bolag, majoritetsägare i TransAtlantic med strax över 50 procent av rösterna och kapitalet. I tabellerna på nästa sida illustreras fördelningen av ägandet i storleksklasser samt fördelningen av ägandet uppdelat efter land, enligt uppgift från Euroclear Sweden per 30 juni 2010.

Dispens från budplikt och aktieägaravtal

Kistefos har med anledning av transaktionen ansökt och erhållit dispens från Aktiemarknadsnämnden från den budplikt som skulle ha uppkommit i samband med att Kistefos, genom Viking Supply Ships, tecknar de aktier som omfattas av apportemissionen.

I samband med transaktionen har Folke Patriksson (genom de helägda bolagen Enneff Rederi AB och Enneff Fastigheter i Skärhamn AB (tillsammans "Enneff")) ingått ett aktieägaravtal med Kistefos avseende vissa frågor relaterade till TransAtlantic. För mer information om aktieägaravtalet, se nedan. Enneff och Kistefos har ansökt och erhållit dispens från Aktiemarknadsnämnden från den budplikt som skulle ha uppkommit till följd av att Kistefos och Enneff genom aktieägaravtalet blir att se som närstående.

I aktieägaravtalet regleras bl.a. tillsättningen av styrelsen i TransAtlantic, som enligt avtalet skall bestå av sex stämموvalda styrelseledamöter. Kistefos äger rätt att nominera tre styrelseledamöter, inklusive styrelsens ordförande, och Enneff äger rätt att nominera tre styrelseledamöter, inklusive styrelsens vice ordförande. En av vardera partens nominerade styrelseledamöter ska vara oberoende gentemot bolagets större aktieägare. Avtalet innehåller även föreskrift om att TransAtlantics säte och huvudkontor ska vara i Skärhamn. Avtalet innehåller därtill föreskrifter om förköp för det fall endera avtalsparten önskar sälja sina aktier. Slutligen finns en reglering om att vid eventuella kontanta företrädesemissioner i TransAtlantic, skall sådan emission ske av såväl A-aktier som B-aktier på sådant sätt att förhållandet mellan aktieslagen bibehålls. Syftet med avtalet är dels att tillförsäkra Enneff, som största minoritetsaktieägare efter det att Kistefos genom apportemissionen blivit majoritetsaktieägare, styrelserepresentation i TransAtlantic, dels att tillförsäkra att Kistefos efter transaktionen fullbordande inte utser mer än hälften av styrelseledamöterna i TransAtlantic. Aktieägaravtalet innehåller även en bestämmelse gällande förvärv av ytterligare aktier. Förvärvar antingen Enneff eller Kistefos under avtalets giltighetstid ytterligare aktier i TransAtlantic och därigenom ökar parternas sammanlagda röstandel i TransAtlantic inträder budplikt, utan hinder av den dispens som erhållits från Aktiemarknadsnämnden. Parterna

¹ Samtliga aktier har ett kvotvärde om 10 SEK och är fullt betalda.

är överens om att sådan budplikt skall fullgöras av den part som förvärvat ytterligare aktier och att sådan part därvid skall stå för samtliga kostnader. Principerna för valberedningsarbetet kommer att vara oförändrade, vilket bland annat innebär att de tre största aktieägarna ska nominera varsin representant till valberedningen. Avtalet löper till den 22 september 2014.

Dessa två aktieägare kommer gemensamt att kunna utöva ett betydande inflytande över TransAtlantici frågor där aktieägarna har rösträtt. För det fall Kistefos eller Enneff vid avtalstidens utgång innehar aktier i TransAtlantic som representerar minst tre tiondelar av röstetalet för samtliga aktier och därefter genom förvärv av ytterligare aktier i TransAtlantic ökar sin röstandel uppkommer budplikt för den part som genomför förvärvet.

Kistefos och Enneff kommer genom sina aktieinnehav att kunna rösta igenom förslag som läggs fram på bolagsstämma även om övriga aktieägare inte ställer sig bakom förslaget. Kistefos och Enneff kommer på så sätt kunna utöva kontroll över TransAtlantic. Kontrollen begränsas emellertid av aktiebolagslagens bestämmelser.

Euroclear-anslutning

Bolaget och dess aktier är anslutna till det elektroniska värdepapperssystemet, VP-systemet, med Euroclear som central värdepappersförvaltare och clearingorganisation (Euroclear AB, Box 7822, 103 97 Stockholm). Aktierna är registrerade på person och denominerade i SEK. Aktierna har ISIN-kod SE0000143521.

Utdelning och utdelningspolicy

Beslut om vinstutdelning fattas av bolagsstämman. Utdelning utbetalas normalt som ett kontant belopp per aktie genom Euroclear, men kan även avse annat än kontanter (sakutdelning). Rätt till utdelning har den som vid av bolagsstämman fastställd avstämningsdag är registrerad som ägare i den av Euroclear förda aktieboken. Sådan avstämningsdag får inte infalla senare än dagen före nästkommande årsstämma. Om aktieägaren inte kan nås genom Euroclear kvarstår aktieägarens fordran på utdelningsbeloppet mot TransAtlantic och begränsas endast genom regler om preskription. Vid preskription tillfaller utdelningsbeloppet TransAtlantic.

Det föreligger inga restriktioner eller särskilda förfaranden enligt aktiebolagslagen eller TransAtlantics bolagsordning för utdelning till aktieägare bosatta utanför Sverige. Med undantag för eventuella begränsningar som följer av bank- och clearingsystem sker utbetalning på samma sätt som för aktieägare bosatta i Sverige. För aktieägare som inte är skatterättsligt hemmahörande i Sverige utgår dock normalt svensk kupongskatt, se vidare "Skattefrågor i Sverige" på sidan 64.

Mot bakgrund av TransAtlantics negativa resultat för 2009 och nuvarande finansiella ställning föreslog styrelsen till årsstämman 2010 att ingen utdelning skulle lämnas för verksamhetsåret (2,50 SEK). Stämman beslutade i enlighet med styrelsens förslag. TransAtlantics mål är att utdelningen i genomsnitt ska motsvara minst 33 procent av den årliga nettovinsten. Detta är primärt inriktat på den operativa vinsten exklusive extraordinära poster och är satt i perspektivet att utdelningsmålet ställs i en balanserad relation till verksamhetens aktuella finansieringsbehov.

Incitamentsprogram

Det finns inga aktierelaterade incitaments- eller optionsprogram i bolaget.

Aktiekapitalets utveckling

År	Händelse	Förändring			Antal aktier			Aktiekapital		Kvotvärde
		A-aktier	B-aktier	Totalt	A-aktier	B-aktier	Totalt	Förändring	Totalt	
2004	Nyemission	-	474 275	474 275	1 208 980	17 910 153	19 119 133	4 742 750	191 191 330	10
2005	Nyemission	608 980	11 129 541	11 738 521	1 817 960	29 039 694	30 857 654	117 385 210	308 576 540	10
2007	Under året indragna aktier	-	-2 427 180	-2 427 180	1 817 960	26 612 514	28 430 474	-24 271 800	284 304 740	10
2010	Förestående nyemission	1 817 961	25 907 715	27 725 676	3 635 921	52 520 229	56 156 150	277 256 760	561 561 500	10
2010	Indragning av egna aktier		-704 800	-704 800	3 635 921	51 815 429	55 451 350	-7 048 000	554 513 500	10

Större aktieägare proforma

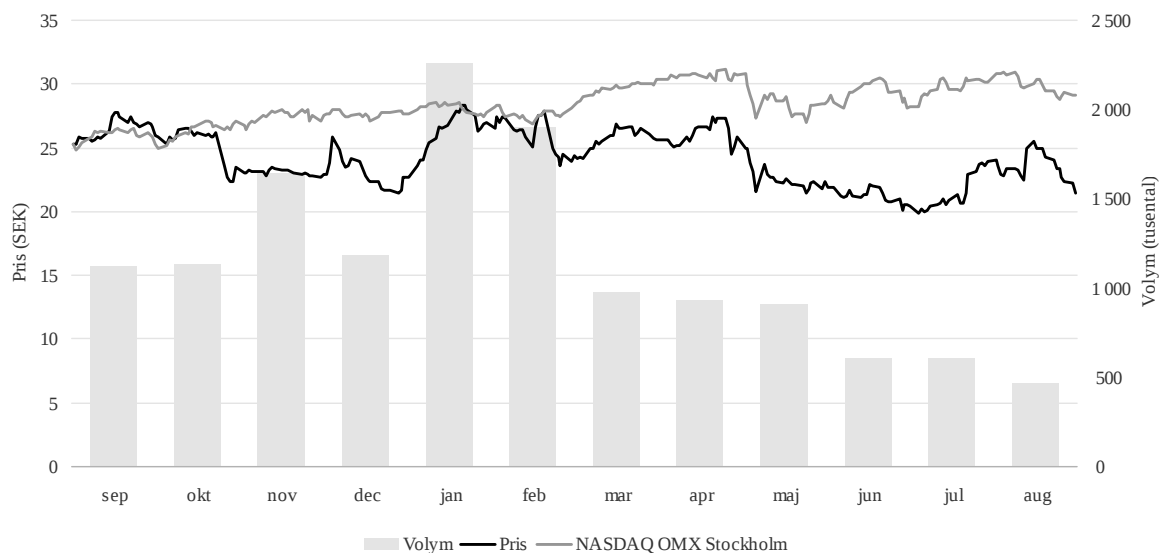
Ägarstrukturen nedan för TransAtlantic baseras på uppgifter från Euroclear Sweden AB per 30 juni 2010. Antalet aktier är baserat på det antal utestående aktier som TransAtlantic har rapporterat per 30 juni 2010 med avdrag för de 704 800 egna B-aktier motsvarande 2,5 procent av antalet aktier och 1,6 procent av antalet röster som TransAtlantic för närvarande äger och vilka avses makuleras i samband med att transaktionen genomförs. Proforma ägarstruktur efter apportemissionen till Kistefos och efter denna makulering redovisas nedan.

	A-aktier	B-aktier	Antal aktier	Andel kapital	Andel röster
1. Kistefos (via helägda bolag)	1 817 961	25 907 715	27 725 676	50,0%	50,0%
2. Enneff Rederi/Enneff Fastigheter	1 266 061	699 745	1 965 806	3,5%	15,2%
3. VillaCosta AB	456 508	2 656 500	3 113 008	5,6%	8,2%
4. Ernström Finans AB	0	1 505 000	1 505 000	2,7%	1,7%
5. Roger Karlsson dödsbo	58 606	249 396	308 002	0,6%	0,9%
6. Morgan Stanley	0	830 000	830 000	1,5%	0,9%
7. Avanza Pension	0	719 550	719 550	1,3%	0,8%
8. SIX SIS AG	0	625 740	625 740	1,1%	0,7%
9. Sweden Tax Treaty	0	520 100	520 100	0,9%	0,6%
10. Credit Agricole	0	500 000	500 000	0,9%	0,6%
Summa	3 599 136	34 213 746	37 812 882	68,2%	79,6%
Övriga aktieägare	36 785	17 101 683	17 138 468	31,8%	20,4%
Totalt antal aktier	3 635 921	51 815 429	55 451 350	100,0%	100,0%

Källa: Euroclear Sweden

Kursutveckling och aktieomsättning 1 september 2009–30 augusti 2010

TransAtlantics aktie är noterad på NASDAQ OMX Stockholm i segmentet Small Cap. Diagrammet nedan visar aktiens kursutveckling och omsättning under perioden från 1 september 2009 till 30 augusti 2010.



Källa: NASDAQ OMX Stockholm

BOLAGSORDNING

Bolagsordning för Rederi AB Transatlantic (556161-0113) antagen den 7 augusti 2007.

§ 1

Bolagets firma är Rederi AB Transatlantic. Bolaget är publikt (publ).

§ 2

Styrelsen skall ha sitt säte i Skärhamn, Tjörns kommun, Västra Götalands län.

§ 3

Föremålet för bolagets verksamhet är att, direkt eller indirekt genom dotterföretag, bedriva rederi- och transportverksamhet, handel och förvaltning av fastigheter och värdepapper samt att äga aktier i bolag som bedriver sådan verksamhet ävensom att bedriva annan därmed förenlig verksamhet.

§ 4

Aktiekapitalet skall vara lägst tvåhundraåttio miljoner (280 000 000) kronor och högst ettusenettihundratjugo miljoner (1 120 000 000) kronor.

§ 5

Antalet aktier skall vara lägst 28 000 000 och högst 120 000 000.

Bolagets aktier får ges ut i två serier, serie A och serie B. A-aktie berättigar till tio röster och B-aktie berättigar till en röst.

Av bolagets aktier får högst 28 000 000 aktier utgöra A-aktier och högst 84 000 000 aktier utgöra B-aktier; dock får vid varje tidpunkt andelen A-aktier utgöra högst $\frac{1}{4}$ av det totala antalet aktier.

Beslutar bolaget att genom kontantemission eller kvittningsemission ge ut nya aktier av serie A och serie B, skall ägare av aktier av serie A och serie B äga företrädesrätt att teckna nya aktier av samma aktieslag i förhållande till det antal aktier innehavaren förut äger (primär företrädesrätt).

Aktier som inte tecknats med primär företrädesrätt skall erbjudas samtliga aktieägare till teckning (subsidiär företrädesrätt).

Om inte sålunda erbjudna aktier räcker för den teckning som sker med subsidiär företrädesrätt, skall aktierna fördelas mellan tecknarna i förhållande till det antal aktier de förut äger och i den mån detta inte kan ske, genom lottnings.

Beslutar bolaget att genom kontantemission eller kvittningsemission ge ut aktier av endast ett aktieslag, skall samtliga aktieägare, oavsett vilket aktieslag de innehar, äga företrädesrätt att teckna nya aktier i förhållande till det antal aktier de förut äger.

Beslutar bolaget att genom kontantemission eller kvittningsemission ge ut teckningsoptioner eller konvertibler har aktieägarna företrädesrätt att teckna teckningsoptioner som om emissionen gällde de aktier som kan komma att nytecknas på grund av optionsrätten respektive företrädesrätt att teckna konvertibler som om emissionen gällde de aktier som konvertiblerna kan komma att bytas ut mot.

Vad som ovan sagts skall inte innebära någon inskränkning i möjligheten att fatta beslut om kontantemission eller kvittningsemission med avvikelse från aktieägarnas företrädesrätt. Vid ökning av aktiekapitalet genom fondemission skall nya aktier emitteras av varje aktieslag i förhållande till det antal aktier av samma slag som finns sedan tidigare. Därvid skall gamla aktier av visst aktieslag medföra rätt till nya aktier av samma aktieslag.

Vad nu sagts skall inte innebära någon inskränkning i möjligheten att genom fondemission, efter erforderlig ändring av bolagsordningen, ge ut aktier av nytt slag.

§ 6

Styrelsen skall bestå av lägst fem och högst tio ledamöter med högst fem suppleanter.

§ 7

För granskning av bolagets årsredovisning jämte räkenskaperna samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning skall bolaget ha en eller två revisorer med högst två revisorssuppleanter eller ett auktoriserat revisionsbolag.

§ 8

Kallelse till årsstämma och bolagsstämma skall ske genom annonsering i Post- och Inrikes Tidningar och Dagens Industri.

§ 9

Aktieägare som vill delta i förhandlingarna vid årsstämma och bolagsstämman skall dels vara upptagen i utskrift av hela aktieboken avseende förhållandena fem vardagar före stämman dels göra anmälan till bolaget senast kl. 16.00 den dag som anges i kallelsen till stämman. Sistnämnda dag får inte vara söndag, annan allmän helgdag, lördag, midsommarafton, julafton eller nyårsafton och inte infalla tidigare än femte vardagen före årsstämma/bolagsstämman. Aktieägare får vid stämman medföra högst två biträden, dock endast om aktieägaren till bolaget anmäler antalet biträden på det sätt som anges i föregående stycke.

§ 10

På årsstämma skall följande ärenden förekomma.

1. Val av ordförande vid stämman;
2. Upprättande och godkännande av röstlängd;
3. Val av en eller två justeringsmän;
4. Prövning av om stämman blivit behörigen sammankallad;
5. Godkännande av föredragningslista;
6. Framläggande av årsredovisningen och revisionsberättelsen samt, i förekommande fall, koncernredovisningen och koncernrevisionsberättelsen;
7. Beslut om
 - a) fastställelse av resultaträkningen och balansräkningen samt, i förekommande fall, koncernresultaträkningen och koncernbalansräkningen,
 - b) dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen,
 - c) ansvarsfrihet åt styrelseledamöter och verkställande direktören;
8. Fastställande av antalet styrelseledamöter och styrelsesuppleanter och, i förekommande fall, av antalet revisorer och revisorssuppleanter;
9. Fastställande av arvoden åt styrelsen och revisorerna;
10. Val av styrelseledamöter, styrelsesuppleanter samt, i förekommande fall, revisorer och revisorssuppleanter;
11. Annat ärende, som ankommer på stämman enligt aktiebolagslagen (2005:551) eller bolagsordningen.

§ 11

Bolagets räkenskapsår skall vara 1 januari – 31 december.

§ 12

Bolagets aktier skall vara registrerade i ett avstämningsregister enligt lagen (1998:1479) om kontoföring av finansiella instrument.

LEGALA FRÅGOR OCH KOMPLETTERANDE INFORMATION

Väsentliga avtal

Kundavtal

Offshore/Icebreaking

Bolaget har ingått ett långsiktigt avtal med svenska Sjöfartsverket (vilket gäller fram till 2015 med en option för kunden att förlänga avtalet med ytterligare tre perioder på vardera fem år), som ger garanterade inkomster under första kvartalet varje år för att fartygen är tillgängliga för isbrytning. Sker faktiskt isbrytning utgår en förhöjd hyra. Därutöver bedrivs verksamhet på offshoremaknaden, både på spotmarknaden och i form av kortare eller längre tidsbefraktningssavtal. Kunderna utgörs här av antingen större oljebolag eller transportbolag som arbetar för dessas räkning. Bolaget har ingått avtal med Shell som sträcker sig över en tvåårsperiod fram till hösten 2011 med option för Shell att förlänga ytterligare ett år. Avtalet innehåller en klausul som ger Shell rätt att bryta avtalet i förtid för det fall att kunden ej erhåller de godkännanden för prospekteringen etc. som krävs, varpå TransAtlantic erhåller ekonomisk kompensation. Bolaget har ingått avtal med Capricorn avseende fartygen Vidar-, Balder- och Loke Viking fram till vintern 2010 med ytterligare option för Capricorn på fyra månaders förlängning. Bolaget har ingått avtal med Norskan Norway AS har tecknat nytt avtal för fartyget Odin Viking fram till och med första halvåret 2011. Bolaget har vidare ingått avtal med Statoil på cirka sex månader för ett av AHTS-fartygen där operationsstart beräknas ske i november 2010.

Industrial Shipping

Till de större kunderna hör Stora Enso, SCA, Volvo, Kruger, Alcoa, Thiele, AbitibiBowater, Kamin, Norske Skog, M-real och SSAB. Av affärsområdets sjötransporter är cirka 60 procent kontrakterade på flerårsbasis. Affärsområdets division RoRo Baltic bedriver Östersjöbaserad systemtrafik för skogs- och pappersindustrin med dedikerade RoRo- och containerfartyg. För StoraEnso sker en omfattande systemtrafik med skogsprodukter i både norra och södra Östersjön. TransAtlantic tillhandahåller Stora Enso tre fartyg under timecharteravtal för transport av pappersprodukter från hamnarna Ajos och Oulu i norra Finland till Göteborg och Lübeck. Fartygen utgörs av TransPulp, TransPaper och TransTimber och alla tre går på långa 15-åriga timecharteravtal där 11 år återstår. Dessutom hyrs anpassade Ro-Ro-fartyg ut under långa avtal (fram till och med 2016) till SCA för deras systemtrafik med skogsprodukter i Östersjön.

Affärsområdets division Bulk/LoLo omfattar även tre mellanstora och fyra mindre isklassade bulkfartyg för kontraktssinriktade bulktransporter i Östersjön, Medelhavet, Nordsjön samt över Atlanten för främst skogs-, stål- och den agrara industrin. Till de större kunderna hör Thiele och Kamin som tecknar för branschen sedvanliga ettårskontrakt. Av divisionens tre mellanstora bulkfartyg är ett inhyrt fram till 2010. Detta fartyg kommer att ersättas av ett mellanstort bulkfartyg, som är inchartrat på fem år. I detta segment har TransAtlantic för avsikt att expandera inför den kommande konjunkturuppgången varför flottan beräknas att öka i storlek under 2010-2011.

Affärsområdets division Container bedriver containerbaserad linjetrafik mellan Mälardals-/Stockholmsområdet och England respektive Tyskland. Englandstrafiken, TransPal Line, består av tre egna moderna containerfartyg med hög isklass. Linjen anlöper svenska hamnar i Mellansverige och södra Sverige, hamnen i engelska Goole samt Amsterdam. Den andra linjen, TransFeeder South, betjänas av ett helägt och ett inhyrt containerfartyg med hög isklass. Linjen trafikerar hamnar i Mellansverige och Hamburg och Bremerhaven, där många av de stora oceanrederierna är kunder. En av de större kunderna är SSAB som tecknar för branschen sedvanliga ettårskontrakt.

Affärsområdets division Atlanten omfattar fem fartyg som fraktar tidningspapper, bestruket finpapper och andra förädlade skogsprodukter från produktionsområdena i norra Europa och Kanada till marknaderna i USA, Europa samt Karibien. Kunderna inom Atlantrafiken består av ett antal industribolag, som regel av betydande storlek, och relationerna är i ett antal fall långa varför ett antal kontraktsförnyelser har skett genom åren. En av de större kunderna är AbitibiBowater som har ett långsiktigt kontrakt fram till oktober 2014. Denna kund har ansökt om så kallat Chapter 11-skydd i USA. Kontraktet med konkursförvaltaren ger därför TransAtlantic rätt att säga upp avtalet fram till juni 2011.

Låneavtal

De fartyg som ägs helt eller delvis av TransAtlantic är belånade på för branschen sedvanliga villkor där primärsäkerheten alltid utgörs av fartygen. För fartyg under byggnation finns återbetalningsgarantier utställda av välrenommerade banker. Koncernen har upptagit ett antal lån avseende bland annat rörelse- och förvärvskrediter samt finansiering av förvärv av särskilda fartyg eller fartygsbyggen. Vissa låneavtal innehåller s.k. "change of control"-klausuler samt bestämmelser om "change of management", vilka innebär att lånen kan sägas upp eller omförhandlas vid förändringar i ägarstrukturen eller förändringar i management. Samtliga långivare, med vilka TransAtlantic ingått avtal som innehåller change of control-klausuler, har förklarat att de stöder transaktionen och har dessutom förklarat att de inte kommer att säga upp eller väsentligen förändra koncernens lån på grund av ovan angivna klausuler. I flertalet av koncernens låneavtal finns åtaganden om att kvartalsvis rapportera vissa nyckeltal. TransAtlantic har under 2009 rapporterat till några av dess långivare att TransAtlantic har brutit mot vissa nyckeltal i respektive låneavtal. Sedan halvårsrapporten offentliggjordes, har TransAtlantic på grund av den negativa lönsamheten, fört diskussioner med berörda banker om finansieringsvillkor. Dessa diskussioner är delvis avslutade och har lett till förändrade nyckeltalsåtaganden samt försämrade räntemarginaler. Koncernen har inte slutligt avtalat villkoren för en av de berörda bankerna. Förhandlingarna beräknas att vara helt avslutade under fjärde kvartalet 2010. För det fall att dessa förhandlingar skulle misslyckas finns det en risk att låneavtalen med denna långivare sägs upp. I händelse av omförhandling eller en möjlig uppsägning av något eller några av koncernens nuvarande lån kan ingen garanti ges för att räntekostnaderna för motsvarande omförhandlade eller nya lån kommer att vara på samma nivå som koncernens nuvarande räntekostnader, eller att koncernen kommer att ha möjlighet att uppta sådana lån på acceptabla villkor eller överhuvudtaget uppta sådana lån.

Leasingavtal

TransAtlantic hyr fartyg, byggnader och maskiner genom leasingavtal. Operationell leasing avser i huvudsak in- och uthyrning av fartyg på bareboat- och timecharter basis, där avtalstider och hyresvillkor skiljer sig för olika fartyg. De största kontrakten avser inhyrning av de tre fartygen TransWood, TransPine och TransHawk på bareboat basis, där avtalet har en återstående löptid på ca fem år, samt inhyrning av papperstransportfartygen TransPaper, TransPulp och TransTimber, som går i timecharter för StoraEnso, där avtalen har en återstående löptid på cirka 11 år. I januari 2009 ingicks ett treårigt timecharteravtal för RoRo-fartygen Vikingland, Tyrusland och Stena Foreteller för den nystartade linjen "TransSuomi Line". RoRo-fartyget Vikingland är temporärt återlämnat. Kontrakten med Stora Enso är under omförhandling, vilket beräknas slutföras senast den 31 december 2010. Finansiell leasing utgörs av hyra av fartyg inom affärsområdet Offshore/Icebreaking samt containers som används inom affärsområdet Industrial Shipping.

Totalt är 15 fartyg förhyrda. TransAtlantic hyr sedan 2002 även ut fartyg genom operationella leasingavtal, framför allt på timecharter basis på för branschen sedvanliga villkor.

Nybyggnationsprogram

Verksamheten inom Offshore/Icebreaking består i dagsläget av fem AHTS-fartyg varav tre även tjänstgör som isbrytare. Det senaste tillskottet är Loke Viking som levererades i juni 2010. Ytterligare tre fartyg i samma klass som Loke Viking är beställda, vilka kommer att levereras med start vid årsskiftet 2010/2011. Kundavtal har ännu ej ingåtts för dessa kommande nybyggen. Samtliga tre nybyggen efter Loke Viking byggs vid samma skeppsvarv, Astilleros Zamakona S.A. i Bilbao, Spanien. Finansieringen för Loke Viking och de fartyg som kommer att levereras under 2011 byggs på en form av spansk tax-leasestruktur där ett leasingbolag blir ägare av fartygen vid leverans. Trans Viking ingår bareboatcharter-avtal för respektive nybygge innehållandes både köpeption för Trans Viking samt säljoption från leasingbolagen vid respektive bareboatcharter-avtals utgång. Denna struktur medför att nybyggena kommer att levereras i princip direkt från varvet till Trans Viking med avsikten att Trans Viking ska förvärva nybyggena efter tax-leasestrukturens utgång eller för det fall att tax-leasestrukturen skulle falla i någon del. Gällande nyligen levererade Loke Viking är avsikten att Trans Viking övertar ägandet från leasingbolaget under år 2012.

Apportavtal

I samband med förvärvet av de utestående aktierna i Trans Viking har Viking Supply Ships och TransAtlantic ingått ett apportavtal som bland annat behandlar förutsättningarna och genomförandet av transaktionen. Avtalet innehåller även en bestämmelse om att den personal inom Viking Supply Ships som tidigare har ansvarat för marknadsföring, befraktning och teknik, totalt sex personer samt även det site team som bevakar nybyggena i Spanien, har erbjudits anställning i TransAtlantic. Avtalet innehåller även ett åtagande för Viking Supply Ships,

samt övriga bolag inom Kistefoskoncernen, att under en tidsperiod om tre år från dagen för transaktionens fullbordande inte bedriva konkurrerande verksamhet med Trans Viking inom bl.a. isbrytning med vissa undantag. Apportavtalet innehåller även bestämmelser rörande rätt till lånegarantiprovision för Kistefos samt föreskrifter rörande ett lokalhyresavtal i andra hand mellan TransAtlantic och Viking Supply Ships, vilket beskrivs närmare under avsnittet ”Transaktioner med närstående” på sidan 59.

Immateriella rättigheter

Bolagets verksamhet är i sin helhet inte beroende av patent, mönster eller andra immateriella rättigheter. Bolaget är inte heller beroende av licenser till sådana rättigheter. Bolaget är innehavare av ett svenskt varumärke i figurativt utförande för TA TRANSATLANTIC, varumärket är endast skyddat för sjötransporter. Bolaget har nyligen ansökt om skydd för ytterligare tretton svenska varumärken hos Patent och Registreringsverket varav en av ansökningarna är för ordvarumärket TRANSATLANTIC som söks skyddat för bl.a. transporttjänster till sjöss. Patent och Registreringsverket har ännu inte granskat någon av varumärkesansökningarna vilket innebär att registrering inte kan garanteras. Bolaget är innehavare av flera domännamn bl.a. <http://www.rabt.se>.

Försäkringar

TransAtlantics fartygsflotta har försäkringsskydd för respektive fartyg och redarens ansvar på villkor och med omfattning som väl överensstämmer med rederiets verksamhet. Fartygsförsäkringarna är tecknade på svenska och/eller norska villkor som är internationellt erkända och accepterade. Rederiets ansvarsförsäkring (P&I) för respektive fartyg är tecknade med P&I-klubbar som ingår i International Group Agreement (IGA). Samtliga klubbar i IGA använder sig av enhetliga villkor och genom sitt återförsäkringsprogram även enhetliga maximala begränsningsbelopp.

För en del av fartygsflottan, primärt för de fartyg som går i en linjetrafik, har en s.k. loss of hire-försäkring tecknats, som ger en ekonomisk kompensation vid längre driftstörningar. Dessutom har koncernen tecknat strejkförsäkring för de fartyg som går i linjetrafik, i syfte att reducera effekten av eventuella strejker.

Fastigheter

TransAtlantic äger fyra fastigheter varav två (Nötsäter 1:254 och Nötsäter 1:295) ligger i Skärhamn, Tjörn, där bolaget har sitt huvudkontor. Bolaget äger även en mindre fastighet i Goole, England, och en fjällstuga i Idre Fjäll. Fastigheterna används i den egna verksamheten.

Tillstånd

TransAtlantic är av uppfattningen att koncernen innehar alla erforderliga tillstånd och licenser för sin verksamhet.

Tvister

TransAtlantic har inte varit part i något rättsligt förfarande eller skiljeförfarande (inklusive ännu icke avgjorda ärenden eller sådana TransAtlantic är medvetet om kan uppkomma) under de senaste tolv månaderna som har eller kan tänkas ha betydande effekt på TransAtlantics finansiella ställning eller lönsamhet. TransAtlantic har heller inte kännedom om några tänkbara sådana processer eller skiljedomsförfaranden.

Transaktioner med närstående

Dotterbolaget TransAtlantic European Services hyrde tidigare kontor av ett bolag i vilket dotterbolagets tidigare VD Jan Thunberg, anställd fram till 2008-12-31, hade ägarintressen. Avtalet ingicks 2008. Hyran var marknadsmässig och uppgick till under 2008 till 850 000 SEK. Avtalet löper alltjämt och under 2009 uppgick hyran till 1 012 000 kronor. TransAtlantic har under perioden 1 januari 2007–29 september 2010 erlagt 2,6 MSEK i hyra under detta avtal.

TransAtlantic förvärvade under år 2008 ett segelfartyg från vice styrelseordförande Folke Patriksson. Köpeskillingen uppgick till 1 250 000 SEK, vilket understeg marknadsvärdet.

Fartygsdriften för koncernens holländskt ägda fartyg sköts av ett externt bolag som delvis ägs av Felix Feleus som även är VD i TransAtlantic Nederland B.V. Arvodet för fartygsdriften är enligt marknadsmässiga villkor och uppgår till 178 000 euro per år för fyra fartyg. Avtalet löper sedan 1994. TransAtlantic har under perioden 1 januari 2007–29 september 2010 erlagt 0,7 MEUR i arvode under detta avtal.

Koncernen har ett hyresavtal på marknadsmässiga villkor avseende ett containerfartyg, TransAlrek, på 4 700 dwt som ägs av ett tyskt partrederi, vari TransAtlantics vice styrelseordförande Folke Patriksson har ett minoritetsintresse genom sitt bolag Enneff Rederi AB. Arvodet för fartygsdriften är enligt marknadsmässiga villkor och uppgår till 4 500 euro per dag. Avtalet löper sedan 2006. TransAtlantic har under perioden 1 januari 2007–29 september 2010 erlagt 6,2 MEUR i hyra under detta avtal.

TransAtlantic arrenderar ut ett mindre markområde till Enneff Fastigheter i Skärhamn AB, ett bolag som ägs av vice styrelseordförande Folke Patriksson, till marknadsmässiga villkor. Arrendet uppgår till 25 000 kronor per år. Avtalet löper sedan 2007. TransAtlantic har under perioden 1 januari 2007–29 september 2010 erlagt 0,1 MSEK i hyra under detta avtal.

Enligt det apportavtal som ingåtts mellan Viking Supply Ships och TransAtlantic har Viking Supply Ships rätt till ersättning i form av en årlig lånegarantiprovision om 2 procent för det fall Viking Supply Ships inte löses från samtliga sina garantiåtaganden avseende Trans Viking per dagen för transaktionens fullbordande. Utbetalning av garantiprovision ska dock inte ske om Viking Supply Ships löses från dess lånegarantiåtaganden senast den 1 december 2010. Om Viking Supply Ships inte löses från dess lånegarantiåtaganden senast detta datum är TransAtlantic skyldigt att retroaktivt betala lånegarantiprovision för perioden från transaktionens fullbordande fram till den 1 december 2010. Lånegarantiprovisionen är på marknadsmässiga villkor. Vidare kommer TransAtlantic att i andra hand hyra del av Viking Supply Ships lokaler i Kristiansand. Hyresavtalet är på marknadsmässiga villkor.

Rådgivares intressen

I samband med Transaktionen har SEB Enskilda tillhandahållit TransAtlantic finansiell rådgivning. Advokatfirman Lindahl har tillhandahållit juridisk rådgivning. Ingen av dessa rådgivare har några ekonomiska eller andra relevanta intressen i TransAtlantic.

Andelar i koncernföretag och intresseföretag

Direktägda dotterbolag

	Org.nr.	Säte	Antal	% av röstetal och aktiekapital
TransAtlantic Shipping AB	556208-0373	Skärhamn	2 118 115	100
TransAtlantic European Services AB.....	556520-6504	Västerås	1 000	100
TransAtlantic Crewing AB.....	556426-8646	Skärhamn	1 000	100
TransAtlantic Services AB	556161-7928	Helsingborg	1 000	100
TransAtlantic Administration AB	556662-6866	Skärhamn	1 000	100
TransAtlantic Icebreaker Management Sweden AB	556679-1454	Skärhamn	1 000	100
ACL Ship Management AB	556550-2159	Skärhamn	1 000	100
SOIC Ship Management AB	556803-0372	Skärhamn	510	51
B&N Crewing A/S.....	981240030	Sarpsborg	50	100
TransAtlantic Nederland BV		Rotterdam	10	100
TRS TransAtlantic Shipping GmbH	HRB110034	Hamburg		100
TransAtlantic Shipping Ltd		Gibraltar		100
TransAtlantic Shipping (2) Ltd.....		Gibraltar		100
TransAtlantic Ship Management Ltd		Gibraltar		100
Gorthon International Shipping Ltd		Bermuda	12 000	100
TransHawk Ltd		Gibraltar		100
Gorthon Shipping Inc.		Kanada	100	100
OY TransAtlantic Services AB		Helsingfors		100
Hays Mews Properties Ltd	2531990	London	100	100
OOO TransAtlantic LLC	1107746094060	Moskva	9 900	99
Kirmar Shipping Limited.....	063367C	Isle of Man	2 000	100
Sanaga Shipping Limited.....	54397C	Isle of Man	2 000	100
Cove Shipping Limited.....	063524C	Isle of Man	2 000	100

Indirekt ägda dotterbolag

	Org.nr.	Säte	Antal	% av röstetal och aktiekapital
TransAtlantic Specialtonnage AB	556074-5431	Skärhamn	20 000	100
Percy Tham i Oxelösund AB.....	556022-4908	Oxelösund	1 000	100
TransAtlantic Spesialtonnasje AS	987069295	Oslo	100	100
TransAtlantic UK Ltd	3 384 716	Goole, UK	10 000	100
Paltrans Cargo Services Ltd	2 547 016	Goole, UK	100	100
Nordon Shipping Company B.V.		Rotterdam	35	100
Andromeda Shipping Company B.V.....		Rotterdam	35	100
Capricorn Shipping Company B.V.....		Rotterdam	35	100
Swing Shipping Company B.V.		Rotterdam	35	100
MS Frej Claus-Markus Speck KG.....	HRA1211	Hörsten		72
MS Odin Claus-Markus Speck KG	HRA1215	Hörsten		66
Agila GmbH & Co. KG Seeschiffahrt.....	HRA5055	Hörsten		67
Euroforest Shipping Ltd		Malta	60	60
TRVI Offshore & Icebreaking AB	556710-9003	Skärhamn	1 000	100 ¹
TRVI Offshore & Icebreaking 3 AB.....	556733-1102	Skärhamn	100 000	100
TRVI Offshore & Icebreaking 4 AB.....	556733-1094	Skärhamn	100 000	100
Trans Viking Icebreaking & Offshore AS	979 437 943	Kristiansand	1 100	100 ²
Partrederiet Odin Viking DA.....	989 573 152	Kristiansand		100 ³

Intresseföretag

	Org.nr.	Säte	Antal	% av röstetal och aktiekapital
MS Agila Verwaltungs GmbH	HRB7664	Hörsten		49

Registrering och associationsform

TransAtlantics organisationsnummer är 556161-0113. Bolaget bildades i Sverige 1972 och registrerades vid Bolagsverket (dåvarande Patent- och registreringsverket) den 16 mars 1972. Bolagets nuvarande firma är registrerad sedan den 24 mars 2005. Bolagets associationsform, ett publikt aktiebolag, regleras av aktiebolagslagen (2005:551). Bolaget har sitt säte i Skärhamn.

Utspädning

Förestående emission och indragning av de egna aktier som finns i företagets förvar, kommer medföra att antalet A-aktier i TransAtlantic ökar från 1 817 960 till 3 635 921 och att antalet B-aktier ökar från 26 612 514 till 51 815 429, vilket motsvarar en ökning om cirka 95,0 procent. Därmed uppstår en utspädningseffekt om totalt 27 020 876 nya aktier, motsvarande 48,7 procent av utestående aktier i bolaget efter nyemissionen.

¹ Bolaget ägs till 50 procent av det helägda dotterbolaget Transatlantic Spesialtonnage AB och till 50 procent direkt av TransAtlantic.

² Bolaget ägs till 50 procent av det helägda dotterbolaget Transatlantic Spesialtonnasje AS och till 50 procent direkt av TransAtlantic.

³ Partrederiet ägs till 71,29 procent av TransAtlantic och till 28,71 procent av det helägda dotterbolaget Transatlantic Specialtonnage AB.

Kostnader

Transaktionskostnaderna för TransAtlantic för emissionen bedöms uppgå till cirka 7 MSEK.

Handlingar tillgängliga för inspektion

Kopior av följande handlingar finns tillgängliga hos TransAtlantic, Södra Hamnen 27, Box 32, 471 21 Skärhamn:

- Bolagsordning för TransAtlantic.
- TransAtlantics årsredovisning och revisionsberättelse för räkenskapsåren 2007, 2008 och 2009.
- Delårsrapport januari – juni 2010.
- Detta prospekt.
- Finansinspektionens beslut avseende detta prospekt på svenska.

Bolagsordning, årsredovisning och revisionsberättelse för räkenskapsåren 2007, 2008 och 2009, delårsrapport januari–juni 2010 samt detta prospekt finns även tillgängliga på TransAtlantics webbplats, www.rabt.se.

Införlivande genom hänvisning

Bolagets räkenskaper för räkenskapsåren 2007, 2008 och 2009 samt bolagets delårsrapport januari – juni 2010 utgör en del av detta prospekt och skall läsas som en del härav. Räkenskaperna för räkenskapsåren 2007, 2008 och 2009 återfinns i TransAtlantics årsredovisningar för 2007, i vilken hänvisas till sidorna 28–56, 2008, i vilken hänvisas till sidorna 28–57, och 2009, i vilken hänvisas till sidorna 37–62. Räkenskaperna har granskats av revisor och revisionsberättelser är fogade till räkenskaperna. Årsredovisningarna samt bolagets bolagsordning finns tillgängliga på TransAtlantics hemsida, www.rabt.se och tillhandahålls kostnadsfritt från bolaget under prospektets giltighetstid.

SKATTEFRÅGOR I SVERIGE

Vad som anges nedan är en sammanfattning av skattekonsekvenser för aktieägare i bolaget som är obegränsat skattskyldiga i Sverige, om inte annat anges. Sammanfattningen är inte avsedd att uttömmande behandla alla skattekonsekvenser som kan uppkomma med anledning av ägande av aktier i bolaget. Den behandlar t ex inte de speciella regler som gäller för värdepapper som innehas i handelsbolag eller kommanditbolag eller innehav av värdepapper som behandlas som omsättningstillgång i näringsverksamhet. Särskilda skattekonsekvenser som inte är beskrivna kan uppkomma också för andra kategorier av aktieägare, som t ex investmentbolag, värdepappersfonder, personer som inte är obegränsat skattskyldiga i Sverige och ägare till kvalificerade andelar. Varje aktieägare rekommenderas att inhämta råd från skatteexpertis för information om sådana speciella omständigheter föreligger, exempelvis till följd av utländska regler eller tillämpning av dubbelbeskattningsavtal.

Bolagets aktier av serie B är upptagna till handel på NASDAQ OMX Stockholm, Small Cap, varför bolaget är marknadsnoterat.

Fysiska personer och dödsbon

Försäljning av aktier

Fysiska personer och dödsbon som är obegränsat skattskyldiga i Sverige beskattas vid försäljning av aktier i bolaget för vinsten som inkomst av kapital med en skattesats om 30 procent.

Kapitalvinst respektive kapitalförlust beräknas som skillnaden mellan försäljningsersättningen efter avdrag för eventuella försäljningsutgifter och de avyttrade aktiernas omkostnadsbelopp (anskaffningsutgift). Omkostnadsbeloppet består av anskaffningsutgiften med tillägg för courtage. Anskaffningsutgiften beräknas enligt genomsnittsmetoden som innebär att anskaffningsutgiften för en aktie utgörs av den genomsnittliga anskaffningsutgiften för aktier av samma slag och sort beräknat på grundval av faktiska anskaffningsutgifter och med hänsyn tagen till inträffade förändringar avseende innehavet. Om uppgifter om anskaffningsvärdet saknas kan schablonmetoden användas. Regeln innebär att omkostnadsbeloppet får beräknas till 20 procent av försäljningsersättningen efter avdrag för försäljningsutgifter.

Kapitalförlust på aktier och andra marknadsnoterade delägarätter är fullt avdragsgill mot kapitalvinst samma år på aktier som är marknadsnoterade och mot kapitalvinst på andra marknadsnoterade delägarätter utom andelar i svenska värdepappersfonder som innehåller endast svenska fordringsrätter (svenska räntefonder). Kapitalförlust som inte kan kvittas på detta sätt är avdragsgill med 70 procent mot annan inkomst av kapital. Uppkommer underskott i inkomstslaget kapital medges reduktion av skatten på inkomst av tjänst och näringsverksamhet samt fastighetsskatt. Sådan skattereduktion medges med 30 procent för underskott som inte överstiger 100 000 kronor och med 21 procent för underskott därutöver. Underskott kan inte sparas till ett senare beskattningsår.

Utdelning

Fysiska personer och dödsbon som är obegränsat skattskyldiga i Sverige beskattas vid utdelning från Bolaget som inkomst av kapital med en skattesats om 30 procent. Avdrag för preliminär skatt på utdelning verkställs normalt av Euroclear eller, beträffande förvaltarregistrerade aktier, av förvaltaren.

Juridiska personer

Försäljning av aktier

Aktiebolag och andra juridiska personer, utom dödsbon, beskattas normalt för alla inkomster inklusive kapitalinkomster i inkomstslaget näringsverksamhet med en skattesats om 26,3 procent. För beräkning av kapitalvinst respektive kapitalförlust, se ovan "Fysiska personer och dödsbon". Avdrag för kapitalförluster på aktier medges bara mot kapitalvinster på aktier och andra delägarätter. Sådana kapitalförluster kan även, om vissa villkor är uppfyllda, kvittas mot kapitalvinster på aktier och delägarätter i bolag inom samma koncern, under förutsättning att koncernbidragsrätt föreligger. Kapitalförluster som inte har kunnat utnyttjas ett visst beskattningsår, får sparas och dras av mot kapitalvinster på aktier och andra delägarätter under efterföljande beskattningsår utan begränsning i tiden.

För innehav av aktier som är näringsbetingade är kapitalvinst skattefri medan kapitalförluster inte är avdragsgilla. Noterade aktier anses vara näringsbetingade under förutsättning att innehavet motsvarar minst 10 procent av rösterna eller innehavet betingas av rörelse. För noterade aktier gäller vidare som krav för att kapitalvinst skall vara skattefri att aktierna innehafts minst ett år från det att aktierna blev näringsbetingade. På sådana aktier som inte uppfyller innehavskravet är å andra sidan kapitalförlust avdragsgill. Om avyttring sker av noterade aktier som anskaffats vid olika tidpunkter, anses en senare anskaffad aktie ha avyttrats före en tidigare anskaffad aktie. För aktieinnehav som omfattar såväl aktier som uppfyller kravet på innehavstid som aktier som inte uppfyller detta krav anses aktierna inte vara av samma slag och sort.

Utdelning

Aktiebolag och andra juridiska personer, utom dödsbon, beskattas normalt för alla inkomster inklusive kapitalinkomster i inkomstslaget näringsverksamhet med en skattesats om 26,3 procent.

Utdelning på näringsbetingade aktier är skattefri under förutsättning att innehavet motsvarar minst 10 procent av rösterna eller innehavet betingas av rörelse. För noterade aktier gäller vidare att de krav som nämns ovan under "Juridiska personer – Försäljning av aktier". Om aktierna avyttras innan kravet på innehavstid är uppfyllt kan lämnad utdelning komma att tas upp till beskattning under ett senare beskattningsår.

Aktieägare och som är begränsat skattskyldiga i Sverige

Fysiska personer och dödsbon

Källskatt på utdelning

För utländska aktieägare, som erhåller utdelning från Sverige, innehålls normalt kupongskatt. Skattesatsen är 30 procent men den reduceras i regel genom föreskrift i tillämpligt skatteavtal. Avdraget för kupongskatt verkställs normalt av Euroclear eller annan som Bolaget har anlitat eller, beträffande förvaltarregistrerade aktier, av förvaltaren. Om Bolaget inte har uppdragit åt Euroclear eller annan att skicka utdelningen skall avdraget verkställas av Bolaget.

Försäljning av aktier

Aktieägare i Bolaget som inte är skatterättsligt hemmahörande i Sverige (begränsat skattskyldiga) beskattas normalt inte i Sverige för kapitalvinster vid avyttring av aktier i Bolaget (se dock vissa undantag nedan). Dessa aktieägare kan dock bli föremål för inkomstbeskattning i sin hemviststat.

En fysisk person som är bosatt utanför Sverige kan beskattas i Sverige vid försäljning av delägar rättigheter (t ex aktie, teckningsrätt, konvertibel inlösenrätt och säljrätt som avser aktier och andel i investeringsfond) om personen under det kalenderår då försäljningen sker eller vid något tillfälle under de 10 närmaste föregående kalenderåren varit bosatt i Sverige eller stadigvarande vistats här. Delägar rättigheter som getts ut av ett utländskt bolag eller andelar i en i utlandet delägarbeskattad juridisk person beskattas endast i Sverige om andelarna har förvärvats under tiden som den skattskyldige varit obegränsat skattskyldig i Sverige. Regeln är även tillämplig på dödsbon efter svenskar bosatta i utlandet. Beskattningsrätten kan dock vara begränsad genom de skatteavtal som Sverige ingått med andra länder.

Juridiska personer

Källskatt på utdelning

För utländska aktieägare, som erhåller utdelning från Sverige, innehålls normalt kupongskatt. Skattesatsen är 30 procent men den reduceras i regel genom föreskrift i tillämpligt skatteavtal. Avdraget för kupongskatt verkställs normalt av Euroclear eller annan som Bolaget har anlitat eller, beträffande förvaltarregistrerade aktier, av förvaltaren. Om Bolaget inte har uppdragit åt Euroclear eller annan att skicka utdelningen skall avdraget verkställas av Bolaget.

För aktieägare som är juridiska personer med hemvist inom EU/EES utgår normalt inte svensk kupongskatt om aktieägaren innehar 10 procent eller mer av andelskapitalet i det utdelande bolaget. För andra utländska juridiska personer utgår normalt kupongskatt med 30 procent. Kupongskatten är ofta nedsatt genom bestämmelser i skatteavtal.

För det fall aktierna är näringsbetingade utgår inte kupongskatt om det utländska bolaget motsvarar ett svenskt bolag som kan ta emot utdelning skattefritt och utdelningen under motsvarande förhållanden hade varit skattefri för ett svenskt bolag. Beskattningen av det utländska bolaget måste anses likartad den beskattning som gäller för svenska aktiebolag alternativt krävs att det utländska bolaget omfattas av ett skatteavtal som Sverige har ingått med det land i vilket det utländska bolaget har hemvist.

Försäljning av aktier

Aktieägare som är begränsat skattskyldiga i Sverige och som inte bedriver verksamhet från fast driftställe i Sverige beskattas normalt inte i Sverige för vinst vid avyttring av svenska aktier. De kan dock bli föremål för inkomstbeskattning i sin hemviststat.

ORDLISTA

AHTS – Anchor Handling, Tug & Supply Ships:

Kombinationsfartyg verksamma inom offshoremarknaden, avsedda för ankarhantering, bogsering och transport av förnödenheter.

Ankarhanteringsfartyg:

Se AHTS.

Bareboat charter:

Uthyrning av fartyg utan manskap till en befraktare under en bestämd tidsperiod. Befraktaren bär i princip alla driftskostnader.

Befraktare:

En lastägare eller den som hyr fartyget.

Bunker:

Benämning på fartygets drivmedel, dvs den olja som används i fartygets maskineri.

Bulkfartyg:

Fartyg för transport av oemballerade varor i stora kvantiteter såsom kol, malm och spannmål.

Common Carrier:

Företag som är gemensam leverantör av en specifik frakttjänst till alla kunder inom en viss industri eller inom ett visst område.

Dödviktston (DWT):

Vikten av den last, bunkers och lös utrustning som ett fartyg kan bära.

Feedertrafik:

Fraktklinjer som sammanför mindre laster från ett område till en central hamn där omlastning sker till större fartyg som sedan går i linjetrafik mellan de stora hamnarna i världen.

Finansiell leasing:

Leasingavtal där leasetagaren åtnjuter de ekonomiska förmåner men även bär de ekonomiska risker som förknippas med ägandet av objektet. Leasetagaren står själv för service, underhåll, försäkringar och andra kostnader förknippade med tillgången.

HSE-policy:

Hälsa, säkerhet och miljöpolicy.

IMO:

International Maritime Organization, FN:s internationella sjöfartsorganisation.

ISM-koden (International Safety Management):

De regler för kvalitet och säkerhet som stipulerats av IMO för världshandelsflottan. Certifiering enligt ISM-koden sker hos den nationella sjöfartsmyndigheten som i Sverige är Sjöfartsverket.

Isklass:

För att ange kraven på isförstärkning använder Sjöfartsverket isklassbeteckningar. För att trafikera vissa områden, exempelvis Östersjön, måste fartygen ha så kallad isklass. Det finns fyra isklasser från 1A super, som är för extrema isförhållande, vilket innebär att fartygen ska kunna bryta upp till 100 cm tjock is, till isklass II som innebär mycket lätta isförhållanden mellan 10–15 cm tjock is.

ISO:

International Standards Organisation, ett internationellt standardiseringsorgan, representerat av nationella standardiseringsinstitutioner som arbetar med industriell och kommersiell standardisering.

Joint Venture:

Affärsverksamhet, som bedrivs av två eller flera företag tillsammans, med gemensamt risktagande.

LoLo-fartyg (Lift on Lift off):

Fartyg som lastas/lossas med egna eller landfasta kranar.

MRM:

Maritime Resource Management. System som bygger på bland annat checklistor och rutiner för att begränsa riskerna för olyckor till ett minimum.

Offshore:

Samlingsnamn för industriverksamhet kring oljeutvinning till havs.

Operationell leasing:

Leasingavtal där leasingbolaget bär de ekonomiska risker men även åtnjuter de ekonomiska förmåner som förknippas med ägandet av objektet. Leasingbolaget står för service, underhåll, försäkringar och andra kostnader förknippade med tillgången.

Rater:

Frakt- och transportpriser.

RoLo-fartyg: (Roll on/off Lift on/off):

Fartyg som har både lastluckor och ramper och kan kombinera lastning/lossning med truck och/eller kran.

RoRo-fartyg (Roll on Roll off):

Fartyg där lasten körs ombord via en eller flera ramper i fartyget.

Sidoportfartyg/sidolastare:

Fartyg som lastar med truck och/eller rullande flak genom sidoportar, oftast i kombination med hissar mellan olika däck.

Site team:

Personal som är anställd vid det skeppsbyggande varvet för rederiets räkning.

Ship Management:

Samtliga tjänster som behövs för ett fartygs drift, inklusive bemanning.

SMS:

Safety Management System. System som syftar till att bidra till säkerhetsarbetet hela tiden förbättras genom att rutiner och checklistor kontinuerligt förbättras och utvecklas ihop med personalen för att minimera risker.

Spotmarknad:

Den del av befракtningsmarknaden där man hyr fartyg för enstaka resor i motsats till långtidskontrakt.

Supplyfartyg:

Fartyg som fraktar förnödenheter till riggar och plattformar i Nordsjön.

Tax-lease:

Se finansiell leasing. Kallas tax lease för att leasingbolaget åtnjuter de skattefördelar som är förknippade med ägandet av tillgången.

Timecharter (T/C):

Uthyrning av ett fartyg till en befraktare under en bestämd tidsperiod. Redaren bär alla driftskostnader utom bunkers och hamnavgifter.

Tonnage:

Kapacitet i form av dödviktston som finns tillgängligt för frakt. Effektivt tonnage avser högt utnyttjande av befintlig kapacitet.

Tonnageskatt:

Tonnageskatt innebär att inkomsten från fartyg bestäms schablonmässigt med utgångspunkt från fartygens nettodräktighet. Rederierna betalar skatt bestämd på denna schabloninkomst i stället för på de faktiska inkomsterna från fartygen.

Trafikpool:

Samarbete för transporter över vissa sträckor mellan flera olika rederier.

TransAtlantic Ice Academy:

TransAtlantics egna utbildning för isnavigering.

TransAtlantic Ice Council:

En oberoende internationell expertgrupp för operationer i arktiska farvatten.

TransAtlantic Ice Master:

TransAtlantics operationsmodell för arktiska uppdrag.

OPA 90:

Oil Pollution Act of 1990. Den amerikanska oljelagstiftningen som ställer krav på redare, fartyg och besättningar.

OVMSA:

Offshore Vessels Management Self Assessment. Kravspecifikationer vad gäller säkerhetsarbete samt kombinerade kvalitets- och miljöledningssystem för rederier som bistår oljebolagen vid prospektering i arktiska vatten.

ADRESSER

Huvudkontor

Rederi AB TransAtlantic (publ)

Besöksadress

Södra Hamnen 27

Postadress

Box 32

471 21 Skärhamn

Tel: 0304-67 47 00

Finansiell rådgivare

SEB Enskilda

Besöksadress

Kungsträdgårdsgatan 8

Postadress

SE-106 40 Stockholm

Tel: 08-5222 95 00

Juridisk rådgivare

Advokatfirman Lindahl

Besöksadress

Mäster Samuelsgatan 20

Postadress

Box 1065

101 39 Stockholm

Tel: 08-527 70 800

Kontoförande institut

Euroclear Sweden AB

Besöksadress

Regeringsgatan 65

Postadress

Box 7822

103 97 Stockholm

Tel: 08-402 90 00