TRANSATLANTIC

Inbjudan till teckning av aktier i Rederi AB TransAtlantic (publ)

Teckningsrelation:	Varje befintlig aktie av serie A i TransAtlantic berättigar till en (1) Teckningsrätt av serie A och varje befintlig aktie av serie B berättigar till en (1) Teckningsrätt av serie B. En (1) Teckningsrätt av serie A respektive serie B ger rätt att teckna en (1) Ny Aktie av respektive aktieslag (primär företrädesrätt).
Teckningskurs:	10 SEK per aktie
Teckningsperiod:	15 november – 1 december 2011
Handel med teckningsrätter:	15–28 november 2011

Observera att teckningsrätterna förväntas ha ett ekonomiskt värde.

För att inte värdet av teckningsrätterna ska gå förlorat måste innehavaren antingen:

- *Utnyttja teckningsrätterna för att teckna nya aktier senast den 1 december 2011; eller*
- *Sälja de teckningsrätter som inte utnyttjats senast den 28 november 2011.*

Observera att investerare med förvaltarregistrerade innehav utnyttjar teckningsrätterna genom respektive förvaltare och att tidsfristen för teckning kan variera.

Nordea

SEB ENSKILDA

Viktig information

Detta prospekt har upprättats i enlighet med reglerna i lagen (1991:980) om handel med finansiella instrument, Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/71/EG (”Prospektdirektivet”) och EU-kommissionens förordning (EG) nr 809/2004. Prospektet har godkänts av och registrerats hos Finansinspektionen i enlighet med bestämmelserna i 2 kap. 25 och 26 §§ lagen om handel med finansiella instrument. Godkännandet och registreringen innebär inte att Finansinspektionen garanterar att sakuppgifter i prospektet är riktiga eller fullständiga.

Varken Teckningsrätterna, BTA eller de Nya Aktierna har registrerats eller kommer att registreras i enlighet med United States Securities Act från 1933 i dess senaste form (”Securities Act”) eller i någon jurisdiktion utanför Sverige. Värdepapper får, i avsaknad av sådan registrering, inte erbjudas eller överlåtas inom USA eller till så kallade U.S. persons (enligt definition i Regulation S i Securities Act) annat än med tillämpning av ett undantag från, eller genom en transaktion som inte omfattas av registreringskraven i Securities Act. Värdepapper enligt detta prospekt erbjuds utanför USA enligt Regulation S i Securities Act. Erbjudandet enligt detta prospekt riktar sig inte heller till personer med hemvist eller som befinner sig i Australien, Kanada, Hongkong eller Japan, och ej heller i övrigt till personer vars deltagande kräver ytterligare prospekt eller registrerings- eller andra åtgärder än de som följer av svensk rätt. Prospektet får inte heller distribueras i något land där distribution eller erbjudandet enligt detta prospekt kräver sådana åtgärder eller strider mot tillämpliga regler i sådant land. Anmälan om teckning av aktier i strid med ovanstående kan komma att anses vara ogiltig.

I de medlemsländer i det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet som implementerat Prospektdirektivet, förutom i Sverige, kan erbjudandet enligt detta prospekt endast lämnas under förutsättning att det inte leder till krav på upprättande av prospekt.

Som ett villkor för att få utnyttja Teckningsrätterna eller teckna Nya Aktier enligt erbjudandet i detta prospekt, kommer varje person som utnyttjar Teckningsrätter eller tecknar Nya Aktier att anses ha gjort eller, i en del fall, bli ombedda att göra, vissa utfästelser, vilka TransAtlantic, SEB Enskilda, Nordea och andra kommer att förlita sig på. TransAtlantic förbehåller sig rätten, efter eget bestämmande, att avvisa varje teckning av aktier som Bolaget eller dess uppdragstagare anser kan ge upphov till överträdelse av någon lagstiftning, regel eller föreskrift. För en mer detaljerad beskrivning av de restriktioner som hänför sig till erbjudandet, se avsnittet ”Överlåtelsebegränsningar” på sidan 100.

TransAtlantic har givit Nordea i uppdrag att ombesörja att teckningsrätter, som annars skulle ha distribuerats till personer i USA, Australien, Kanada, Hongkong eller Japan som inte omfattas av Nyemissionen, säljs och att försäljningslikviden, med avdrag för kostnader, utbetalas till dem. För detta prospekt och erbjudandet gäller svensk rätt. Tvist med anledning av innehållet i detta prospekt, Nyemissionen eller därmed sammanhängande rättsförhållanden ska avgöras av svensk domstol exklusivt. Prospektet har endast upprättats i en svenskspråkig version.

Prospektet har sammanställts av TransAtlantic baserat på egen information samt information från källor som TransAtlantic anser vara tillförlitliga. Ingen garanti, vare sig uttryckligen eller underförstådd, lämnas av SEB Enskilda eller Nordea avseende riktigheten eller fullständigheten av den information som finns i detta prospekt och ingenting i detta prospekt ska ses som en utfästelse eller garanti, oavsett om det avser förfluten tid eller framtiden, då SEB Enskilda eller Nordea inte har gjort någon oberoende verifiering av informationen. När investerare fattar ett investeringsbeslut måste de förlita sig på sin egen bedömning av TransAtlantic och erbjudandet enligt detta prospekt, inklusive föreliggande sakförhållanden och risker, och investerare får inte förlita sig på annan information än den som intagits i detta prospekt samt eventuella tillägg till detta prospekt. Ingen person har fått tillstånd att lämna någon annan information avseende erbjudandet eller göra några andra utlåtanden än de som finns i detta prospekt, och om så ändå sker, ska sådan information eller sådana utlåtanden inte anses ha godkänts av TransAtlantic.

Framåtriktade uttalanden och marknadsinformation m.m.

Detta prospekt innehåller framåtriktade uttalanden som återspeglar TransAtlantics aktuella syn på framtida händelser samt finansiell och operativ utveckling. Ord som ”avses”, ”bedöms”, ”förväntas”, ”kan”, ”planerar”, ”uppskattar” och andra uttryck som innebär indikationer eller förutsägelser avseende framtida utveckling eller trender och som inte är grundade på historiska fakta, utgör framåtriktade uttalanden. Dessa framåtriktade uttalanden gäller endast vid tidpunkten för prospektet och TransAtlantic gör ingen utfästelse om att offentliggöra uppdateringar eller revideringar av framåtriktade uttalanden till följd av ny information, framtida händelser eller dylikt annat än i enlighet med gällande lag. Även om TransAtlantic anser att förväntningarna som beskrivs i sådana framåtriktade uttalanden är rimliga, finns det ingen garanti för att dessa framåtriktade uttalanden förverkligas eller visar sig vara korrekta och följaktligen bör presumtiva investerare inte lägga otillbörlig vikt vid dessa och andra framåtriktade uttalanden. I avsnittet ”Riskfaktorer” på sidan 5 finns en beskrivning, dock inte fullständig, av faktorer som kan medföra att faktiskt resultat eller faktisk utveckling skiljer sig från framåtriktade uttalanden.

Prospektet innehåller historisk marknadsinformation och branschprognoser. Informationen har inhämtats från en rad olika utomstående källor och TransAtlantic ansvarar för att sådan information har återgivits korrekt. Även om Bolaget anser att dessa källor är tillförlitliga har ingen oberoende verifiering gjorts, varför riktigheten eller fullständigheten i informationen ej kan garanteras. Viss information bygger därutöver på egna uppskattningar av TransAtlantic.

Viss finansiell och annan information som presenteras i detta prospekt har avrundats för att göra informationen lättillgänglig för läsaren. Följaktligen överensstämmer inte siffrorna i vissa tabeller exakt med angiven totalsumma.

Införlivad information genom hänvisning

Följande handlingar vilka tidigare har publicerats, införlivas genom hänvisning och utgör en del av prospektet:

1. Rederi AB TransAtlantics reviderade årsredovisning för 2008, inklusive revisionsberättelse, omfattande s. 28–58 i årsredovisningen för 2008
2. Rederi AB TransAtlantics reviderade årsredovisning för 2009, inklusive revisionsberättelse, omfattande s. 34–63 i årsredovisningen för 2009
3. Rederi AB TransAtlantics reviderade årsredovisning för 2010, inklusive revisionsberättelse, omfattande s. 41–75 i årsredovisningen för 2010

TransAtlantics årsredovisningar för 2008–2010, vilka har införlivats i detta prospekt genom hänvisning, har reviderats av PricewaterhouseCoopers AB med Helén Olsson Svärdström som huvudansvarig revisor för 2008–2010. Revisionsberättelser för 2008, 2009 och 2010 finns intagna i årsredovisningarna för respektive år. De aktuella revisionsberättelserna innehåller inga anmärkningar. Utöver nämnda årsredovisningar, proformaredovisningen och den översiktligt granskade delårsrapporten för perioden januari–september 2011 har ingen information i prospektet granskats eller reviderats av Bolagets revisorer.

Kopior av prospektet och de handlingar som införlivats genom hänvisning kan erhållas från TransAtlantic via e-post josefine.petersson@rabt.se eller telefon: 0304-40 96 65 och går även att ladda ner elektroniskt via TransAtlantics hemsida, www.rabt.se. Prospektet går även att ladda ner elektroniskt via SEB Enskildas hemsida, www.seb.se/prospekt samt Nordeas hemsida, www.nordea.se/placera.

Definitioner

”BTA” avser Betalda Tecknade Aktier;
”Dotterbolag” avser bolag helt eller delvis ägda av Rederi AB TransAtlantic, dock ej intressebolag;
”Euroclear Sweden” avser Euroclear Sweden AB (tidigare VPC AB);
”IFRS” avser International Financial Reporting Standards;
”NASDAQ OMX Stockholm” avser NASDAQ OMX Stockholm AB;
”Nordea” eller ”Nordea Markets” avser Nordea Bank AB (publ) (organisationsnummer 516406-0120);
”Nya Aktier” avser de aktier som kommer att emitteras i samband med Nyemissionen;
”Nyemissionen” avser erbjudandet att teckna aktier i enlighet med de villkor som beskrivs i föreliggande prospekt;
”SBS Marine” avser SBS Marine (Holdings) Limited (organisationsnummer SC303430);
”SEB Enskilda” avser SEB Enskilda, Skandinaviska Enskilda Banken AB (organisationsnummer 502032-9081);
”Teckningsrätter” avser de överlåtbara teckningsrätter som tilldelas de som är innehavare av aktier i TransAtlantic på avstämningsdagen för Nyemissionen;
”TransAtlantic” eller ”Bolaget” avser i detta prospekt, beroende på sammanhanget, Rederi AB TransAtlantic (publ) (organisationsnummer 556161-0113) eller den koncern i vilken Rederi AB TransAtlantic är moderbolag. Med ”Koncernen” avses TransAtlantic och dess dotterbolag; och ”Österströms” avser i detta prospekt, beroende på sammanhangen, Österströms International AB (organisationsnummer 556777-2180) eller den koncern i vilken Österströms är moderbolag.

Nyemissionen i sammandrag

Företrädesrätt

Varje befintlig aktie av serie A i TransAtlantic berättigar till en (1) Teckningsrätt av serie A och varje befintlig aktie av serie B berättigar till en (1) Teckningsrätt av serie B. En (1) Teckningsrätt av serie A respektive serie B ger rätt att teckna en (1) Ny Aktie av respektive aktieslag (primär företrädesrätt). I den utsträckning Nya Aktier inte tecknas med primär företrädesrätt ska dessa erbjudas samtliga aktieägare till teckning (subsidiär företrädesrätt).

Teckningskurs

10 SEK per aktie. Courtage utgår ej.

Avstämningsdag för rätt till deltagande i Nyemissionen

10 november 2011.

Teckningsperiod

15 november – 1 december 2011.

Handel med Teckningsrätter

15–28 november 2011.

Handel med BTA

15 november – 16 december 2011.

1) BTA som tecknats med stöd av teckningsrätter.

Övrig information

Ticker

• Aktier av serie B	RABT B
• Teckningsrätter av serie B	RABT B TR
• BTA av serie B[1)]	RABT B BTA

ISIN-koder

• Aktier av serie B	SE0000143521
• Teckningsrätter av serie B	SE0004297299
• BTA av serie B[1)]	SE0004297307

Finansiell information

• Bokslutskommuniké 2011	28 februari 2012
• Årsstämma	27 april 2012
• Delårsrapport januari–mars 2012	27 april 2012

Innehåll

Sammanfattning	2
Riskfaktorer	5
Inbjudan till teckning av aktier i Rederi AB TransAtlantic	10
Bakgrund och motiv	12
Villkor och anvisningar	13
Så här gör du	17
Marknad och verksamhet	18
Vision, affärsidé, fokus, mål och strategi	25
Finansiell information i sammandrag	26
Kommentarer till den finansiella utvecklingen	30
Proformaredovisning	34
Revisors rapport avseende proformaredovisning	39
Eget kapital, skuldsättning och annan finansiell information	40
Styrelse, koncernledning och revisorer	49
Bolagsstyrning i TransAtlantic	55
Aktien och ägarförhållanden	58
Bolagsordning	62
Legala frågor och kompletterande information	64
Förvärv av SBS Marine	70
Fairness opinion från Carnegie	74
Skattefrågor i Sverige	77
Delårsrapport januari–september 2011	79
Överlåtelsebegränsningar	100
Ordlista	103
Adresser	105

Sammanfattning

Sammanfattningen nedan ska endast ses som en introduktion till prospektet och belyser information som beskrivs mer detaljerat på andra ställen i prospektet. Sammanfattningen är inte fullständig och innehåller inte all den information som Du bör överväga innan Du beslutar att investera. Varje beslut om att investera i TransAtlantic-aktien ska 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.

Nyemissionen i korthet

För att i första hand finansiera förvärvet av det brittiska offshorerederiet SBS Marine och för att i andra hand säkerställa handlingsfriheten för TransAtlantics båda verksamheter i den pågående omstruktureringen, beslutade TransAtlantics styrelse den 4 oktober 2011, under förutsättning av efterföljande godkännande från en extra bolagsstämma, att öka Bolagets aktiekapital genom en nyemission med företrädesrätt för TransAtlantics aktieägare. Den extra bolagsstämman i TransAtlantic godkände den 7 november 2011 styrelsens beslut.

Vid full teckning av Nyemissionen kommer Bolagets aktiekapital att öka med högst 554 513 500 SEK från nuvarande 554 513 500 SEK till 1 109 027 000 SEK[1)], genom Nyemission av högst 55 451 350 aktier, varav högst 3 635 921 aktier av serie A och högst 51 815 429 aktier av serie B. Bolagets aktieägare äger företrädesrätt att teckna Nya Aktier i TransAtlantic i förhållande till det antal aktier de sedan tidigare äger i Bolaget.

Emissionsbeslutet innebär att aktieägare får teckna en (1) ny aktie av serie A respektive aktie av serie B för en (1) befintlig aktie av serie A respektive aktie av serie B i Bolaget (primär företrädesrätt). Aktier som inte tecknas med primär företrädesrätt ska erbjudas samtliga aktieägare till teckning (subsidiär företrädesrätt).[2)] Vid försäljning av Teckningsrätt (den primära företrädesrätten) övergår även den subsidiära företrädesrätten till den nya innehavaren av Teckningsrätten. Teckningskursen har fastställts till 10 SEK per aktie, vilket innebär att Nyemissionen, vid fullteckning, sammanlagt tillför TransAtlantic cirka 555 MSEK.[3)] De Nya Aktierna ska medföra samma rätt som de nuvarande aktierna i Bolaget.

Kistefos AS ("Kistefos") (via det helägda dotterbolaget Viking Supply Ships AS) och Folke Patriksson (via Enneff Rederi AB och Enneff Fastigheter i Skärhamn AB (tillsammans "Enneff")), vilka tillsammans innehar cirka 65 procent av rösterna och cirka 54 procent av aktierna i TransAtlantic, har förbundit sig att teckna sina respektive *pro rata*-andelar i Nyemissionen. Därtill har Lindéngruppen AB som innehar cirka 8 procent av rösterna och cirka 6 procent av aktierna i TransAtlantic uttalat sitt stöd för Nyemissionen och förklarat att de har för avsikt att teckna sin *pro rata*-andel i Nyemissionen. Kistefos har dessutom förbundit sig att teckna aktier för upp till cirka 260 MSEK utöver sin *pro rata*-andel i Nyemissionen, för det fall Nyemissionen inte fulltecknas av övriga aktieägare. Följaktligen har teckningsåtaganden för hela Nyemissionen erhållits. Kistefos erhåller ingen ersättning för sitt åtagande att teckna aktier.

TransAtlantic i korthet

Marknad och verksamhet

TransAtlantic är, enligt Bolagets bedömning, ett av Sveriges största rederier och har sitt säte i Skärhamn[4)]. Verksamheten är uppdelad i två affärsområden; Offshore/Icebreaking och Industrial Shipping. Verksamheten inom Industrial Shipping är i sin tur indelad i fem olika divisioner vilka samverkar för att uppnå maximal utnyttjandegrad för fartygen och ge kunderna hög service. Totalt opererar Koncernen en flotta om 63 fartyg samt ett nybyggnadskontrakt.

Genom sitt affärsområde Offshore/Icebreaking erbjuder TransAtlantic sina oljeprospekterande kunder en säker och förutsägbar operation genom en integrerad offshore- och ice

1) På extra bolagsstämma den 7 november 2011 fattades beslut om att minska Bolagets aktiekapital. Minskningen kommer att genomföras efter att Nyemissionen registrerats och kommer att resultera i ett aktiekapital om 110 902 700 SEK. För verkställighet av minskningsbeslutet krävs tillstånd från Bolagsverket eller, i tvistiga fall, från tingsrätten. Tillstånd beräknas erhållas i slutet av februari 2012.
2) Se vidare avsnittet "Villkor och anvisningar" på sidan 13.
3) Från emissionsbeloppet om cirka 555 MSEK uppskattas avdrag göras för kostnader hänförliga till ersättning till emissionsinstitutet samt uppskattade övriga transaktionskostnader föranledda av Nyemissionen (emissionskostnader) om cirka 15 MSEK. Netto beräknas Bolaget tillföras cirka 540 MSEK.
4) På extra bolagsstämma den 7 november 2011 fattades beslut om att ändra bolagsordningens § 2 innebärande att Bolagets säte flyttas till Göteborgs kommun. Bolagsordningsändringen beräknas registreras hos Bolagsverket omkring den 14 november 2011.

managementtjänst. Verksamheten har historiskt bedrivits i Nordsjön men även i andra områden, till exempel Brasilien. En stor del av den framtida utvinningen av olja och gas förväntas ske i nya offshore-fält däribland i arktiska farvatten vilket medför krav på offshorefartyg som kan verka i svåra isförhållanden 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 förvärvet av utestående andelar i joint venture-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”) under tredje kvartalet 2010 och förvärvet av SBS Marine under fjärde kvartalet 2011 har betydelsen av affärsområdet Offshore/Icebreaking ökat. Detta område kommer att utgöra ett av Koncernens viktigaste fokusområden i strategin framöver. Koncernen kontrollerar sju ankarhanteringsfartyg (AHTS-fartyg), varav tre även fungerar som isbrytare. Därtill är ytterligare ett ankarhanteringsfartyg i beställning med leverans vid årsskiftet 2011/2012. Genom förvärvet av SBS Marine tillfördes sex PSV-fartyg, vilket möjliggör för TransAtlantic att erbjuda ytterligare tjänster till existerande kunder och att lättare attrahera nya kunder samtidigt som en större flotta bedöms leda till skalfördelar.

Verksamheten inom Industrial Shipping består av fem olika divisioner; RoRo Baltic, Container, Bulk, Short Sea Bulk och Integrated Logistics. Totalt förfogar affärsområdet över 50 fartyg som samverkar för att uppnå maximal utnyttjandegrad för fartygen och hög service åt TransAtlantics kunder. Verksamheten är främst fokuserad på kontraktsbaserade transporter, främst för nordisk basindustri men även för stora internationella aktörer. Division RoRo Baltic erbjuder genom sina specialanpassade RoRo- och containerfartyg ett heltäckande sjötransportsystemen i Östersjön. Division Bulk är genom sina isklassade fartyg och sin iskompetens en internationell nischaktör inom det specialiserade mindre deep sea bulksegmentet. Divisionen bedriver även RoRo-trafik över Atlanten och trafik med sidoportsfartyg utmed den amerikanska östkusten och Karibien. Den transatlantiska verksamheten är under avveckling och förväntas vara avvecklad runt årsskiftet 2011/2012. I syfte att öka Bolagets storlek och bredd inom bulksegmentet förvärvade TransAtlantic ett svenskt bulkrederi, Österströms, i juni 2011. Division Short Sea Bulk (tidigare Österströms) bedriver kontrakterad småbulkstrafik i framförallt Östersjöområdet med fartyg anpassade för produkter inom skogs- och stålindustrin. Division Container bedriver containerbaserad linjetrafik mellan Sverige och England respektive Tyskland med många stora oceanrederier som kunder. Division Integrated Logistics erbjuder integrerade logistiktjänster som främst i samband med sjötransport erbjuder terminaloperationer, distribution, mellanlagring och IT-tjänster. Kundrelationerna inom Industrial Shipping kännetecknas av ett utpräglat kvalitetstänkande, långsiktighet och nära samarbete. Till de större kunderna hör bland andra Stora Enso, SCA, M-real, Rautaruukki, FNsteel OY, Sveaskog, SSAB, Svensk Mineral AB och Nordkalk OY.

Styrelsen har beslutat att fortsätta processen med en uppdelning av Koncernen med sikte på att skapa två välkapitaliserade och välpositionerade fristående enheter, Rederi AB TransAtlantic och Trans Viking Offshore A/S. Målsättningen är att dela ut Trans Viking Offshore A/S till aktieägarna enligt de så kallade lex Asea-reglerna och notera bolaget på Oslo Börs under 2012. Rederi AB TransAtlantic kommer efter delningen att bestå av affärsområde Industrial Shipping, och fortsatt vara noterat på NASDAQ OMX Stockholm.

Finansiell utveckling i sammandrag

Nedan presenteras TransAtlantics finansiella utveckling i sammandrag för helåren 2008–2010 samt för perioderna januari–september 2010 och 2011.

	Januari–september		Helår		
MSEK	**2011**	**2010**	**2010**	**2009**	**2008**
Nettoomsättning	2 086	1 754	2 394	2 284	2 648
Rörelseresultat	–233	699	455	–243	315
Periodens resultat	–241	836	585	–221	266
Resultat per aktie, hänförligt till moderbolagets aktieägare, SEK	–4,2	29,1	16,5	–7,7	9,5
Eget kapital	2 171	2 636	2 396	1 175	1 421
Nettoskuldsättning	2 178	1 519	1 533	1 054	615
Operativt kassaflöde	4	789	841	–41	444
Totalt kassaflöde	–281	342	341	–279	195
Avkastning på sysselsatt kapital, procent	–6,7	25,4	12,8	–9,0	12,5
Avkastning på eget kapital, procent	–14,1	58,3	32,8	–17,1	20,2
Räntetäckningsgrad, ggr	0,9	20,4	16,0	0,0	9,2
Soliditet, procent	39,3	48,9	46,6	37,0	42,0
Skuldsättningsgrad, procent	100,3	57,6	64,0	89,7	43,2
Vinstmarginal, procent	–14,6	37,8	17	–12,1	9,8
Medelantal anställda	879	1 042	911	1 050	1 058

Styrelsens sammansättning, koncernledning och revisorer

TransAtlantics styrelse består av Christen Sveaas (ordförande), Folke Patriksson (vice ordförande), Christer Olsson, Håkan Larsson, Magnus Sonnorp och Henning E. Jensen. Därutöver ingår Christer Lindgren som arbetstagarrepresentant. Koncernledningen består av Rolf Skaarberg (VD och koncernchef), Gunnar Modalen (CFO), Britta Stolt (HR-chef), Percy Österström (affärsområdeschef Industrial Shipping) och Christian W Berg (affärsområdeschef Offshore/Icebreaking). TransAtlantics revisorer är PricewaterhouseCoopers AB med Helén Olsson Svärdström som huvudansvarig revisor.

För mer information om styrelsens ledamöter, koncernledningen samt TransAtlantics revisorer, se avsnittet ”Styrelse, koncernledning och revisorer” på sidan 49.

Riskfaktorer

Ägande av aktier i TransAtlantic är förenat med risker relaterade till Koncernens verksamhet, konjunkturens påverkan på efterfrågan av råvaror, industrins varuflöden, utvecklingen inom offshoreindustrin, möjligheten att finna kundavtal för fartyg, strejker och konfliktåtgärder på de marknader där TransAtlantic verkar, kostnadsförändringar för bunkerolja, beroende av enstaka kunder, beroende av nyckelpersoner inom Koncernen, förmåga att framgångsrikt integrera nyligen förvärvade företag med den befintliga verksamheten, olyckor som kan påverka både personal och miljö, möjligheter att framgångsrikt genomföra den planerade uppdelningen av Koncernen, driftstörningar, finansieringsvillkor i låneavtal, kommande skärpta utsläppsregler, politiska faktorer, valutaförändringar, förändringar i räntor, Koncernens likviditetsreserv, omklassificering av fartyg, kundkrediter, förändrad skattesituation, svårigheter att förutse det framtida priset på TransAtlantics aktie, framtida utdelningsnivåer, ej säkerställda teckningsåtaganden i Nyemissionen, att ägare med stor andel av rösterna kan utöva betydande inflytande på Koncernen, samt att eventuella aktieförsäljningar från större aktieägare kan inverka på priset för TransAtlantics aktier. Ovannämnda risker är endast en sammanfattning av de risker som beskrivs i avsnittet ”Riskfaktorer” på sidan 5. 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 inte tillräckligt för de aktuella behoven under de kommande tolv månaderna.

Genom Nyemissionen förväntas TransAtlantic tillföras cirka 555 MSEK före emissionskostnader. Teckningsåtaganden för hela Nyemissionen har erhållits. Cirka hälften av emissionslikviden kommer att användas för betalning av förvärvet av SBS Marine. Den ytterligare likviditet som krävs till förvärvet av SBS Marine kommer täckas av annan likviditet. Resterande del av emissionslikviden kommer att användas till att stärka Bolagets finansiella ställning.

Det är Bolagets bedömning att behovet av rörelsekapital kommer att vara täckt under de kommande 12 månaderna efter Nyemissionens genomförande.

Bolagets rörelsekapitalbehov säkerställs genom en kombination av kreditfaciliteter, likvida medel samt kassaflöden från den löpande verksamheten. Om Nyemissionen inte skulle kunna genomföras kan det medföra att TransAtlantic får söka annan finansiering för förvärvet av SBS Marine eller uppta förhandlingar med säljaren om villkoren för förvärvet alternativt sälja ett eller flera fartyg. Underskottet skulle uppkomma från den 15 december 2011 och uppgå till cirka 300 MSEK. Vidare måste den planerade uppdelningen av Koncernen senareläggas.

Övrigt

TransAtlantics finansiella rådgivare är SEB Enskilda och Nordea och legal rådgivare är Advokatfirman Lindahl.

Riskfaktorer

Ett antal faktorer utanför TransAtlantics kontroll, liksom ett flertal faktorer vars effekt TransAtlantic kan påverka genom sitt agerande, kan komma att påverka verksamheten i TransAtlantic och kan komma att få en negativ påverkan på Bolagets verksamhet och finansiella ställning eller medföra att värdet på Bolagets aktier samt BTA och Teckningsrätter minskar. Nedan lämnas en kortfattad och översiktlig redogörelse för vissa riskfaktorer som styrelsen för TransAtlantic bedömt ha betydelse för TransAtlantic och/eller vid en investering i TransAtlantic-aktien. Riskfaktorerna är inte rangordnade och redogörelsen är inte heller heltäckande. Det innebär att det finns ytterligare risker som i större eller mindre utsträckning kan ha betydelse för Bolagets verksamhet och/eller vid en investering i TransAtlantic-aktien. Utöver nedan angivna riskfaktorer och andra förekommande risker, bör läsaren också noggrant beakta övrig information i detta prospekt samt en allmän omvärldsbedömning.

Marknadsrisker och operationella risker

Konjunkturkänslighet

Den allmänna ekonomiska utvecklingen är en viktig faktor för TransAtlantics finansiella utveckling, då konjunkturutvecklingen har en direkt påverkan på efterfrågan av råvaror, såsom olja, samt på varuflödena och dess storlek och därmed efterfrågan för sjötransporter och tjänster för offshoreindustrin. Främst gäller detta för länder där Koncernen bedriver verksamhet i men även utvecklingen på andra marknader kan påverka efterfrågan på Koncernens tjänster då sjötransport- och offshoreindustrin är internationella marknader.

Effekten av en konjunkturförändring märks främst på den så kallade spotmarknaden för fartyg. 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 finansiella krisen 2009 innebar att det uppkom obalanser i fraktflödena och således även överflöde av tonnage, vilket resulterat i lägre utnyttjandegrader för vissa av TransAtlantics linjer. Det oroliga läget i den internationella ekonomin har bromsat upp återhämtningen från den finansiella krisen 2009. Obalanserna i fraktflödena och överflödet av tonnage har därmed medfört att TransAtlantics flotta inom Industrial Shipping idag har för stor kapacitet och TransAtlantic är i färd med att minska dess flotta. Även om TransAtlantic gör bedömningen att den framtida utvecklingen inom Koncernens affärsområden har goda förutsättningar att utvecklas positivt, kan det inte uteslutas att den uppbromsade återhämtningen från den finansiella krisen 2009 kan försena TransAtlantics mål att nå positivt resultat.

Industrins varuflöden

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

Under senare år har trafiken över Atlanten drabbats hårt av ett minskande varuflöde av skogs- och pappersprodukter över Atlanten. Bolagets transatlantiska verksamhet är under avveckling och förväntas vara avvecklad runt årsskiftet 2011/2012. 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 avtar. 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 världsekonomins 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 offshore-supply spotmarknaden har varierat kraftigt. Låga priser, ökad konkurrens, 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 till 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 ett AHTS-fartyg. Nybeställningen av AHTS-fartyget ligger hos skeppsvarvet, Astilleros Zamakona S.A. i Bilbao, Spanien, varför skeppsvarvets fullgörande av nybyggnationen är av väsentlig betydelse för TransAtlantic. Det förekommer att leveranser av beställda fartyg försenas, vilket skulle kunna påverka Koncernens resultat och finansiella ställning negativt. Vidare har kundavtal ännu ej ingåtts för det kommande nybygget. 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 negativ effekt på TransAtlantics resultat.

Bunkerrisker

Kostnadsförändringar för bunkerolja kan påverka Koncernens resultat. Trots att fraktkontrakt ofta inkluderar klausuler som innebär att kunden bär risken för prisförändringar är Koncernen exponerad mot prisförändringar.

Kundberoende

Inom ett flertal av de segment som Koncernen är verksam, 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 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.

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. Vidare är Koncernen beroende av förmågan att rekrytera nya kvalificerade medarbetare. Om någon av dessa nyckelpersoner skulle lämna Koncernen eller om Koncernen skulle misslyckas med att attrahera ny kvalificerad personal kan TransAtlantic komma att påverkas negativt.

Förvärv

TransAtlantic har det senaste året förvärvat utestående andelar i joint venture-bolagen Trans Viking, det svenska rederi- och logistikföretaget Österströms och SBS Marine. Tillväxt genom förvärv utgör en risk på grund av svårigheter att integrera verksamheter, medarbetare och teknologi. Om TransAtlantic inte framgångsrikt lyckas integrera de verksamheter som förvärvats eller att dessa efter integrering inte presterar som förväntat, kan de komma att negativt påverka TransAtlantics omsättning, finansiella ställning och resultat.

Risker i samband med den planerade uppdelningen av Koncernen

Styrelsen förbereder för en uppdelning av Koncernen med sikte på att skapa två välkapitaliserade och välpositionerade fristående enheter, Rederi AB TransAtlantic och Trans Viking Offshore A/S. Arbetet med uppdelningen inleddes under första halvåret 2011 och fortgår enligt plan. Målsättningen är att dela ut Trans Viking Offshore A/S till aktieägarna enligt de så kallade lex Asea-reglerna och notera bolaget på Oslo Börs under 2012. Rederi AB TransAtlantic kommer efter delningen att bestå av affärsområde Industrial Shipping, och fortsatt vara noterat på NASDAQ OMX Stockholm. Det finns inga garantier för att uppdelningen av Koncernen kommer att genomföras under 2012 eller för att den kommer att kunna genomföras alls.

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 eller förlorad last, vilket skulle kunna leda till minskat förtroende bland TransAtlantics kunder, skador på TransAtlantics personal och tillgångar samt 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.

För det fall Koncernens försäkringsskydd, som är sedvanligt för branschen, inte skulle täcka uppkomna skador eller brister kan TransAtlantics verksamhet, resultat och finansiella ställning komma att påverkas negativt.

Risker i samband med driftstörningar

Trots väl utvecklade rutiner och system kan brister eller avbrott i driften inte uteslutas. Driftsstörningar skulle kunna resultera i extra arbete, störningar i leveranser och förlorad last vilket

skulle kunna leda till minskat förtroende bland TransAtlantics kunder, skador på TransAtlantics personal och tillgångar. Även om TransAtlantic, för en del av fartygsflottan, primärt för de fartyg som går i linjetrafik men även för Offshore/Icebreaking-fartygen, har tecknat en s.k. loss of hire-försäkring som ger en ekonomisk kompensation vid längre driftsstörningar, kan driftsstörningar leda till förluster för TransAtlantic, vilket skulle kunna påverka TransAtlantics finansiella ställning negativt.

Legala risker

Finansieringsvillkor i låneavtal

Koncernen har upptagit ett antal lån avseende bland annat rörelse- och förvärvskrediter samt finansiering av förvärv av särskilda fartyg eller fartygsbygge. Låneavtalen innehåller även sedvanliga villkor vilka bland annat rör åtaganden kopplade till vissa nyckeltal.

TransAtlantic utvärderar en principöverenskommelse med en bank på grund av att vissa nyckeltal inte kunde uppnås 2010. Principöverenskommelsen omfattar även tredje kvartalet 2011 där Koncernen inte fullt ut möter kraven i finansieringsavtalen samt eventuella framtida situationer där Koncernen kan komma att inte möta kraven i finansieringsavtalen. En slutlig överenskommelse förväntas bli klar under fjärde kvartalet 2011. För det fall en slutlig överenskommelse inte träffas finns det en risk att TransAtlantic måste ersätta banken för vissa kostnader under avtalen i fråga, vilket skulle kunna påverka TransAtlantics finansiella ställning negativt.

Det finns inte någon garanti för att TransAtlantic i framtiden kommer att lyckas uppfylla sina åtaganden enligt befintliga låneavtal eller att Bolaget har tolkat villkoren för åtagandena på ett korrekt sätt. För det fall TransAtlantic i framtiden inte kan möta åtaganden i låneavtal kan TransAtlantic komma att behöva omförhandla dessa avtal alternativt ingå nya låneavtal. Under sådana förhållanden finns en risk att TransAtlantic inte kan erhålla omförhandlade villkor alternativt ett nytt låneavtal på för TransAtlantic acceptabla villkor, eller över huvud taget ingå sådant nytt avtal, vilket kan komma att påverka TransAtlantics finansiella ställning negativt.

Skatterisker

Bolaget agerar i enlighet med Bolagets tolkning av gällande skatteregler, skatteavtal och bestämmelser i de länder där Bolaget är verksamt. Det kan inte uteslutas att TransAtlantics tolkning av tillämpliga regler och administrativ praxis är felaktig, eller att regler och praxis kan komma att ändras, eventuellt med retroaktiv verkan. Genom berörda myndigheters beslut kan även skattesituationen ändras.

Skärpta utsläppsregler på väg

FN:s internationella sjöfartsorganisation IMO antog i oktober 2008 skärpta gränsvärden för svavel i marint bränsle innebärande att gränsvärdet för svavel i de så kallade svavelkontrollområdena (SECA) Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen sänks från nuvarande 1,0 procent till 0,1 procent från och med 2015. Globalt sänks gränsen för svavelinnehåll till 0,5 procent 2020 eller, beroende på tillgång, senast 2025. Utöver minskade svavelutsläpp tillkommer nyttan av minskade partikelemissioner, vilka förväntas minska med cirka 80–85 procent i svavelkontrollområden. En konsekvens av kraven på minskad svavelhalt är att fartygens kostnader för bunkerolja kommer att öka väsentligt om inte utvecklingen av bränsleeffektiva fartyg påskyndas, vilket skulle kunna komma att få en negativ inverkan på Koncernens intjäningsförmåga.

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 internationell verksamhet, vilket innebär att endast en del av Koncernens kassaflöde är denominerad i SEK. Koncernen har huvudsakligen valutaexponeringar i USD, EUR, GBP 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. Då en del av Bolagets kassaflöde används till räntebetalningar på Koncernens skulder, kan detta även medföra en begränsning av tillgängliga medel för Bolagets verksamhet och framtida affärsmöjligheter.

Likviditetsrisker

För att hantera kortfristiga betalningsskyldigheter i den löpande verksamheten, planerade investeringar och amorteringar behöver Koncernen en likviditetsreserv. På grund av att den rådande konjunkturnedgången kan innebära en minskad tillgång på extern finansiering och vidare på grund av oförutsedda händelser och kostnader förknippade med dessa, kan det dock aldrig garanteras att det vid varje given tidpunkt finns tillräcklig finansiering för verksamheten, vilket skulle kunna ha en väsentligt negativ inverkan på TransAtlantics verksamhet, resultat och finansiella ställning.

Kreditrisker

Koncernen är föremål för kreditrisker i samband med fordringar till kunder och andra affärspartners. Även om TransAtlantic endast lämnar korta rörelsekrediter till sina kunder samt att nya kunder genomgår en kreditkontroll innan kredit lämnas, skulle det kunna ha en negativ inverkan på TransAtlantics omsättning, finansiella ställning och resultat om TransAtlantic inte lyckas hantera sina kreditrisker.

Omklassificering av fartyg från operationell leasing till finansiell leasing

Åtta av fartygen som övertogs i samband med förvärvet av Österströms befraktas på bareboat-basis. Dessa har för närvarande behandlats som operationell leasing. Dock är inte framtagandet av den slutgiltiga förvärvsanalysen avslutad utan förväntas kunna fastställas under fjärde kvartalet 2011. En eventuell omklassificering av fartygen till finansiell leasing leder till att fartygen tas upp i Koncernens balansräkning. En sådan omklassificering påverkar ej TransAtlantics eget kapital, men reducerar soliditeten med cirka två till tre procent.

Risker relaterade till Nyemissionen och de Nya Aktierna

Aktierelaterade risker

Risk och risktagande är en oundviklig del av aktieägande. Eftersom en investering i aktier både kan komma att öka och minska i värde kan det inte garanteras att en investerare kan komma att få tillbaka det investerade kapitalet. Aktiekursens utveckling är beroende av en rad faktorer, varav en del är bolagsspecifika och andra är knutna till aktiemarknaden som helhet. Det är omöjligt för ett enskilt bolag att kontrollera alla de faktorer som kan komma att påverka dess aktiekurs, varför varje investeringsbeslut avseende aktier bör föregås av en noggrann analys.

Det framtida priset på TransAtlantics aktier kan inte förutses

Priset på TransAtlantics aktier, Teckningsrätter och BTA kan fluktuera under (och rörande de Nya Aktierna, även efter) Nyemissionen. Priset på TransAtlantics aktier kan falla under teckningskursen som satts för teckning av Nya Aktier. En allmän nedgång på aktiekurser skulle även kunna sätta press på TransAtlantics aktiekurs utan att detta har orsakats av TransAtlantics verksamhet.

En aktiv handel i Teckningsrätter eller BTA kanske inte utvecklas

Det kan inte garanteras att en aktiv handel i Teckningsrätter eller BTA kommer att utvecklas på NASDAQ OMX Stockholm, eller att tillfredställande likviditet kommer att finnas tillgänglig under teckningsperioden vid den tidpunkt som sådana värdepapper handlas.

Aktieägare som inte utnyttjar sina Teckningsrätter kan göra en förlust och kommer att få sitt ägande utspätt

Väljer aktieägare att inte utnyttja sina Teckningsrätter i enlighet med förfarandet i avsnittet ”Villkor och anvisningar” på sidan 13 eller att inte sälja sina Teckningsrätter kommer Teckningsrätterna att förfalla och bli värdelösa utan rätt till ersättning för innehavaren. Följaktligen kommer sådana aktieägares proportionella ägande och rösträtt i TransAtlantic att minska och den andel dennes aktier representerar av det totala antalet aktier i TransAtlantic kommer att minska i motsvarande grad. Även om en aktieägare väljer att sälja sina outnyttjade Teckningsrätter eller om dessa Teckningsrätter säljs på aktieägarens vägnar är det inte säkert att den ersättning aktieägaren erhåller för Teckningsrätterna på marknaden motsvarar den ekonomiska utspädningen i aktieägarens ägande i TransAtlantic efter att Nyemissionen slutförts.

Utdelningsnivån till aktieägare för ett visst räkenskapsår är osäker

Utdelning får endast ske om det finns utdelningsbara medel hos TransAtlantic och med sådant belopp att det framstår som försvarligt med hänsyn till de krav som TransAtlantics verksamhets art, omfattning och risker ställer på storleken av eget kapital och TransAtlantics konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt för ett visst räkenskapsår. Vidare påverkas TransAtlantics möjligheter att lämna utdelning i framtiden av ett antal faktorer, däribland dess möjlighet att erhålla tillräckliga utdelningar från sina Dotterbolag samt lokala lagar, inklusive bland annat skattelagar. De Nya Aktierna ska medföra rätt till utdelning hänförlig till första avstämningsdag som infaller efter det att Nyemissionen registrerats hos Bolagsverket. TransAtlantic kan inte garantera att utdelningsbara medel kommer att finnas tillgängligt under något räkenskapsår. Ingen utdelning lämnades för verksamhetsåret 2010 och inga garantier kan ges att utdelningen kommer att återgå till de nivåer som gällde tidigare eller när utdelning kommer att lämnas igen. Se även avsnittet ”Aktien och ägarförhållanden – Utdelning och utdelningspolicy” på sidan 59.

Ägare med betydande inflytande

Kistefos och Enneff har i samband med TransAtlantics förvärv av utestående andelar i joint venture-bolagen Trans Viking under tredje kvartalet 2010, ingått ett aktieägaravtal avseende ägandet i TransAtlantic. Tillsammans innehar Kistefos och Enneff cirka 65 procent av rösterna och 54 procent av aktierna i TransAtlantic. Mindre aktieägares inflytande i TransAtlantic begränsas därmed.

Kistefos och Enneff har vidare förbundit sig att teckna sina respektive *pro rata*-andelar i den planerade Nyemissionen (”Teckningsförbindelserna”). Kistefos har dessutom förbundit sig att teckna aktier för upp till cirka 260 MSEK utöver sin *pro rata*-andel i Nyemissionen (”Åtagandet”), för det fall Nyemissionen inte fulltecknas av övriga aktieägare. Kistefos kan, till följd av sin Teckningsförbindelse respektive sitt Åtagande, komma att inneha högst cirka 73 procent av aktierna och cirka 67 procent av rösterna i TransAtlantic. Kistefos har av Aktiemarknadsnämnden erhållit undantag från budplikt i händelse av att Kistefos röstandel i Bolaget skulle öka. Som en följd av Kistefos förbindelser att teckna aktier i Nyemissionen kan Kistefos komma att stärka sitt inflytande ytterligare i frågor där aktieägarna har rösträtt. Inflytande från mindre aktieägare riskerar därmed att begränsas ytterligare.

Ej säkerställda teckningsåtaganden

Två av de största aktieägarna i TransAtlantic: Kistefos (via det helägda dotterbolaget Viking Supply Ships AS) och Enneff har var för sig men inte solidariskt förbundit sig att teckna sina respektive *pro rata*-andelar av Nyemissionen, sammanlagt cirka 54 procent av de Nya Aktierna. Kistefos har dessutom förbundit sig att teckna aktier för upp till cirka 260 MSEK utöver sin *pro rata*-andel av Nyemissionen. Dessa teckningsåtaganden är undertecknade, men emellertid inte säkerställda från bank eller annan extern part. Följaktligen finns det en risk att en eller båda aktieägarna inte kommer att kunna uppfylla sina respektive åtaganden. Uppfylls inte ovannämnda teckningsåtaganden kan det inverka negativt på TransAtlantics möjligheter att genom Nyemissionen tillföras ett belopp om cirka 555 MSEK före emissionskostnader.

Omfattande försäljningar av TransAtlantics aktier av dess större aktieägare kan inverka negativt på priset på TransAtlantics aktier

Efter avstämningsdagen för Nyemissionen får Kistefos och Enneff enligt Teckningsförbindelserna sälja hela eller delar av sitt innehav av TransAtlantic-aktier. Om Kistefos, Enneff eller annan större aktieägare säljer flertalet av sina TransAtlantic-aktier på aktiemarknaden, eller om marknaden tror att en sådan försäljning kan komma att ske, kan TransAtlantics aktiekurs påverkas negativt. Kistefos och Enneff har inte någon förpliktelse gentemot TransAtlantic att bibehålla sin ägarandel efter avstämningsdagen för Nyemissionen och därmed finns det inga garantier om att Kistefos och Enneff kommer att bibehålla sin nuvarande ägarandel i TransAtlantic efter avstämningsdagen för Nyemissionen.

Inbjudan till teckning av aktier i Rederi AB TransAtlantic

För att finansiera förvärvet av det brittiska offshorerederiet SBS Marine[1)] och för att säkerställa handlingsfriheten för TransAtlantics båda verksamheter i den pågående omstruktureringen, beslutade TransAtlantics styrelse den 4 oktober 2011, under förutsättning av efterföljande godkännande från en extra bolagsstämma, att öka Bolagets aktiekapital genom en nyemission med företrädesrätt för TransAtlantics aktieägare. Den extra bolagsstämman i TransAtlantic godkände den 7 november 2011 styrelsens beslut.

Vid full teckning av Nyemissionen kommer Bolagets aktiekapital att öka med högst 554 513 500 SEK från nuvarande 554 513 500 SEK till 1 109 027 000 SEK, genom nyemission av högst 55 451 350 aktier, varav högst 3 635 921 aktier av serie A och högst 51 815 429 aktier av serie B. Bolagets aktieägare äger företrädesrätt att teckna Nya Aktier i TransAtlantic i förhållande till det antal aktier de sedan tidigare äger i Bolaget.

Avstämningsdag för fastställande av vilka aktieägare som är berättigade att teckna de Nya Aktierna är 10 november 2011. Teckning ska ske under perioden från och med 15 november 2011 till och med 1 december 2011, eller sådant senare datum som styrelsen bestämmer.

Emissionsbeslutet innebär att aktieägare får teckna en (1) ny aktie av serie A respektive aktie av serie B för en (1) befintlig aktie av serie A respektive aktie av serie B i Bolaget (primär företrädesrätt). Aktier som inte tecknas med primär företrädesrätt ska erbjudas samtliga aktieägare till teckning (subsidiär företrädesrätt).[2)] Teckningskursen har fastställts till 10 SEK per aktie, vilket innebär att Nyemissionen, vid fullteckning, sammanlagt tillför TransAtlantic cirka 555 MSEK.[3)] De Nya Aktierna ska medföra samma rätt som de nuvarande aktierna i Bolaget.

Kistefos och Enneff, vilka tillsammans innehar cirka 65 procent av rösterna och cirka 54 procent av aktierna i TransAtlantic har förbundit sig att teckna sina respektive *pro rata*-andelar i Nyemissionen. Därtill har Lindéngruppen AB som innehar cirka 8 procent av rösterna och cirka 6 procent av aktierna i TransAtlantic uttalat sitt stöd för Nyemissionen och förklarat att de har för avsikt att teckna sin *pro rata*-andel i Nyemissionen. Kistefos har dessutom förbundit sig att teckna aktier för upp till cirka 260 MSEK utöver sin *pro rata*-andel i Nyemissionen, för det fall Nyemissionen inte fulltecknas av övriga aktieägare. Följaktligen har teckningsåtaganden för hela Nyemissionen erhållits (se vidare avsnittet ”Legala frågor och kompletterande information – Teckningsåtaganden” på sidan 65). Kistefos erhåller ingen ersättning för sitt åtagande att teckna aktier.

Härmed inbjuds aktieägarna i TransAtlantic att med företrädesrätt teckna Nya Aktier i TransAtlantic i enlighet med villkoren i detta prospekt.

Skärhamn den 9 november 2011

Rederi AB TransAtlantic (publ)
Styrelsen

1) Se vidare avsnittet ”Förvärv av SBS Marine” på sidan 70.
2) Se vidare ”Villkor och anvisningar” på sidan 13.
3) Från emissionsbeloppet om cirka 555 MSEK uppskattas avdrag göras för kostnader hänförliga till ersättning till emissionsinstitutet samt uppskattade övriga transaktionskostnader föranledda av Nyemissionen (emissionskostnader) om cirka 15 MSEK. Netto beräknas Bolaget tillföras cirka 540 MSEK.

Fartygsnamn: Loke Viking
Prestanda: AHTS
Storlek: 4 500 dwt

Bakgrund och motiv

För att i första hand finansiera förvärvet av SBS Marine och för att i andra hand säkerställa handlingsfriheten för både affärsområde Offshore/Icebreaking och affärsområde Industrial Shipping i pågående omstrukturering och strategiska utveckling, har styrelsen för TransAtlantic beslutat att genomföra en nyemission om cirka 555 MSEK före emissionskostnader. Cirka hälften av emissionslikviden kommer att användas till förvärvet av SBS Marine, resterande del av emissionslikviden kommer att användas till att stärka Bolagets finansiella ställning inför den förestående uppdelningen av Koncernen. Ytterligare likviditet som krävs till förvärvet av SBS Marine kommer täckas av annan likviditet.

International Energy Agency (IEA) bedömer att den globala efterfrågan på energi kommer att öka med cirka 35 procent fram till 2035. Eftersom produktionen från befintliga olje- och gasfält efterhand minskar måste nya fält tas i bruk. Enligt IEA beräknas cirka 50 procent av oljan och gasen under 2035 komma från nya fält och produktionsområden. Den procentuellt snabbaste produktionsökningen bedöms komma från offshorefält och däribland från nya fält i arktiska farvatten vilket medför krav på offshorefartyg som kan verka i svåra isförhållanden 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.

Investeringarna i olje- och gasutvinning beräknas enligt analysinstitutet Douglas Westwood öka med mer än 10 procent per år under perioden 2010–2013. Mot denna bakgrund har TransAtlantic en positiv syn på marknadsutsikterna för affärsområde Offshore/Icebreaking och genomför därför en strategisk satsning inom offshore.

Förvärvet av utestående andelar i joint venture-bolagen Trans Viking som genomfördes under tredje kvartalet 2010 var en viktig milstolpe i affärsområde Offshore/Icebreakings utveckling. I och med förvärvet ökade affärsområdets relativa storlek i TransAtlantic samtidigt som Bolaget fick full tillgång till verksamhetens kassaflöde och möjlighet att optimera styrningen av verksamheten.

Som ett led i TransAtlantics satsning på affärsområde Offshore/Icebreaking har Bolaget förvärvat SBS Marine för att stärka verksamheten inom affärsområdet.

SBS Marine opererar en flotta om fem moderna och ett äldre PSV-fartyg. Fartygen, som hanterar transporter till och från offshore-plattformar, möjliggör för TransAtlantic att erbjuda ytterligare tjänster till existerande kunder. Genom ett utökat produkterbjudande bedömer TransAtlantic även att det kommer att bli lättare att attrahera nya kunder samtidigt som en större flotta bedöms leda till skalfördelar.

För att säkerställa bättre ramvillkor, framtida fokus och expansion i affärsområde Offshore/Icebreaking, har huvuddelen av verksamheten inom affärsområdet under hösten 2011 flyttats till Danmark och ett nytt huvudkontor etablerats i Köpenhamn. I samband med en eventuell framtida delning av TransAtlantic planeras en börsintroduktion av affärsområde Offshore/Icebreaking på Oslo Börs. Bolaget anser att förvärvet av SBS Marine skapar goda förutsättningar för en lyckad delning och börsintroduktion.

I övrigt hänvisar styrelsen till detta prospekt, som upprättats med anledning av förevarande Nyemission.

Styrelsen för TransAtlantic är ansvarig för innehållet i detta prospekt. Härmed försäkras att styrelsen har vidtagit alla rimliga försiktighetsåtgärder för att säkerställa att uppgifterna i prospektet, såvitt styrelsen vet, överensstämmer med de faktiska förhållandena och att ingenting är utelämnat som skulle kunna påverka dess innebörd.

Skärhamn den 9 november 2011

Rederi AB TransAtlantic (publ)
Styrelsen

Villkor och anvisningar

Företrädesrätt och Teckningsrätter

Den som på avstämningsdagen den 10 november 2011 är registrerad som aktieägare i TransAtlantic äger företrädesrätt att teckna Nya Aktier av samma aktieslag i förhållande till det antal aktier som innehas på avstämningsdagen (primär företrädesrätt). Aktier som inte tecknas med primär företrädesrätt ska, oberoende av aktieslag, erbjudas samtliga aktieägare till teckning (subsidiär företrädesrätt). Vid försäljning av Teckningsrätt (den primära företrädesrätten) övergår även den subsidiära företrädesrätten till den nya innehavaren av Teckningsrätten.

För detta ändamål erhåller den som på avstämningsdagen är registrerad som aktieägare i TransAtlantic en (1) Teckningsrätt av serie A i TransAtlantic för varje innehavd aktie av serie A och en (1) Teckningsrätt av serie B i TransAtlantic för varje innehavd aktie av serie B. Teckningsrätterna berättigar innehavaren att med företrädesrätt teckna aktier, varvid en (1) Teckningsrätt av serie A respektive serie B ger rätt till teckning av en (1) Ny Aktie av serie A respektive serie B.

Aktieägare som väljer att inte delta i Nyemissionen kommer att få sin ägarandel utspädd med cirka 50 procent, men har möjlighet att ekonomiskt kompensera sig för utspädningseffekten genom att sälja sina Teckningsrätter.

Teckningskurs

De Nya Aktierna emitteras till en Teckningskurs om 10 SEK per Ny Aktie. Courtage utgår ej.

Avstämningsdag

Avstämningsdag hos Euroclear Sweden för fastställande av vilka som äger rätt att erhålla Teckningsrätter i Nyemsissionen är den 10 november 2011. Aktier i TransAtlantic handlas exklusive rätt till deltagande i Nyemissionen från och med den 8 november 2011. Sista dag för handel med aktier i TransAtlantic inklusive Teckningsrätter var den 7 november 2011.

Emissionsredovisning

Direktregistrerade innehav

Prospektet och förtryckt emissionsredovisning med vidhängande PlusGiroavi skickas till direktregistrerade aktieägare och företrädare för aktieägare som på avstämningsdagen är registrerade i den av Euroclear Sweden för TransAtlantics räkning förda aktieboken. Av emissionsredovisningen framgår bland annat antal erhållna Teckningsrätter och det hela antal Nya Aktier som kan tecknas. VP-avi avseende registrering av Teckningsrätter på VP-konto (alternativt servicekonto eller kapitalmarknadskonto) kommer inte att skickas ut. Aktieägare som är upptagna i den i anslutning till aktieboken förda särskilda förteckningen över panthavare och förmyndare erhåller inte emissionsredovisning utan meddelas separat.

Förvaltarregistrerade innehav

Aktieägare vars innehav är förvaltarregistrerade hos bank eller annan förvaltare erhåller inget prospekt eller emissionsredovisning. Teckning av och betalning för Nya Aktier som tecknas med såväl primär som subsidiär företrädesrätt ska istället ske till respektive förvaltare och i enlighet med instruktioner från sin eller sina förvaltare.

Handel med Teckningsrätter

Handel med Teckningsrätter äger rum på NASDAQ OMX Stockholm under perioden från och med den 15 november 2011 till och med den 28 november 2011. Nordea, SEB Enskilda och andra värdepappersinstitut med erforderliga tillstånd står till tjänst med förmedling av köp och försäljning av Teckningsrätter. ISIN-koden för Teckningsrätterna är SE0004297299. Handel med Teckningsrätter av serie A kommer inte att äga rum.

Teckning av Nya Aktier med stöd av Teckningsrätter, primär företrädesrätt

Teckning av Nya Aktier med stöd av Teckningsrätter kan göras under perioden från och med den 15 november 2011 till och med den 1 december 2011. Efter teckningsperiodens utgång blir outnyttjade Teckningsrätter ogiltiga och kommer, utan avisering från Euroclear Sweden, att bokas bort från innehavarens VP-konto (alternativt servicekonto eller kapitalmarknadskonto).

För att inte värdet av Teckningsrätterna ska gå förlorat måste innehavaren antingen:

- utnyttja Teckningsrätterna för att teckna Nya Aktier senast den 1 december 2011, eller enligt instruktioner från tecknarens förvaltare, eller
- sälja de Teckningsrätter som inte utnyttjats senast den 28 november 2011.

Direktregistrerade aktieägares teckning

Teckning av Nya Aktier med stöd av Teckningsrätter sker genom kontant betalning, antingen genom användning av den förtryckta PlusGiroavin eller genom användning av en särskild anmälningssedel, med samtidig betalning enligt något av följande alternativ:

- PlusGiroavin ska användas om Teckningsrätterna enligt emissionsredovisningen från Euroclear Sweden ska utnyttjas.
- Anmälningssedeln märkt ”Anmälningssedel för teckning av aktier med stöd av teckningsrätter” ska användas om Teck-

ningsrätter har köpts eller överförts från annat VP-konto (alternativt servicekonto eller kapitalmarknadskonto), eller av annan anledning ett annat antal Teckningsrätter än det som framgår av den förtryckta emissionsredovisningen ska utnyttjas för teckning. Samtidigt som den ifyllda anmälningssedeln skickas in ska betalning ske för de tecknade Nya Aktierna, vilket kan ske på samma sätt som för andra PlusGirobetalningar, till exempel via Internetbank, genom girering eller på bankkontor.

Anmälningssedel kan beställas från Nordea under kontorstid på telefon 08-20 69 44. Anmälningssedel ska vara Nordea tillhanda senast den sista betalningsdagen, vilken är den 1 december 2011.

Direktregistrerade teckningsberättigade ej bosatta i Sverige berättigade att teckna Nya Aktier med stöd av Teckningsrätter

Direktregistrerade teckningsberättigade som är berättigade att teckna Nya Aktier med stöd av Teckningsrätter och inte är bosatta i Sverige samt inte är föremål för de restriktioner som beskrivs i ”Överlåtelsebegränsningar” och som inte kan använda den förtryckta PlusGiroavin kan betala i SEK genom bank i utlandet i enlighet med instruktionerna nedan:

Nordea Bank AB
Issuer Services A412
SE-105 71 Stockholm, Sverige
SWIFT: NDEASESS
IBAN-nummer: SE03 3000 0000 0347 3170 1228
Bankkontonummer: 3473 17 01228

Vid betalning måste tecknarens namn, adress, VP-kontonummer (alternativt servicekonto- eller kapitalmarknadskontonummer) och referensen från emissionsredovisningen anges. Sista betalningsdag är den 1 december 2011. Om teckning avser ett annat antal aktier än vad som framgår av emissionsredovisningen ska istället ”Anmälningssedel för teckning av aktier med stöd av teckningsrätter” användas, vilken kan beställas från Nordea under kontorstid på telefon 08-20 69 44. Betalningen ska ske enligt ovan angiven instruktion, dock ska referens från anmälningssedeln anges. Anmälningssedel ska vara Nordea tillhanda enligt adress ovan den sista betalningsdagen, som är den 1 december 2011.

Förvaltarregistrerade aktieägares teckning

Innehavare av depå hos förvaltare som önskar teckna Nya Aktier med stöd av Teckningsrätter måste anmäla sig för teckning i enlighet med instruktion från sin eller sina förvaltare.

Betalda tecknade aktier

Efter erlagd betalning och teckning kommer Euroclear Sweden att sända ut en avi som bekräftelse på att BTA bokats in på VP-kontot (alternativt servicekontot eller kapitalmarknadskontot). De nytecknade aktierna kommer att bokföras som BTA på VP-kontot (alternativt servicekontot eller kapitalmarknadskontot) till dess att registrering av sådana Nya Aktier skett hos Bolagsverket. Sådana Nya Aktier förväntas bli registrerade hos Bolagsverket omkring den 15 december 2011 eller för de fall inte erforderliga antal teckningsrätter utnyttjas för att möjliggöra delregistrering, omkring den 21 december 2011. Någon VP-avi utsänds ej i samband med denna ombokning som förväntas ske omkring den 22 december 2011, förutsatt att registrering skett omkring den 15 december 2011.

Handel med BTA beräknas ske under perioden från och med den 15 november 2011 till och med den 16 december 2011. Den handel i BTA som äger rum den 16 december 2011 kommer att avräknas den 20 december 2011, dvs. med två dagars likvidschema. Nordea, SEB Enskilda och övriga värdepappersinstitut med erforderliga tillstånd står till tjänst med förmedling av köp och försäljning av BTA. ISIN-koden för BTA som tecknats med stöd av Teckningsrätter är SE0004297307. Handel med BTA serie A kommer inte att äga rum.

Teckning av Nya Aktier med subsidiär företrädesrätt

Anmälan om teckning av Nya Aktier med subsidiär företrädesrätt ska göras på en för detta ändamål avsedd anmälningssedel märkt ”Anmälningssedel för teckning av Nya Aktier med subsidiär företrädesrätt”. Endast en anmälan avseende teckning av Nya Aktier med subsidiär företrädesrätt får inges. Om flera anmälningssedlar inges kommer endast den anmälningssedel som först kommit Nordea tillhanda beaktas. Anmälningssedlar kan erhållas från TransAtlantics hemsida www.rabt.se, Nordeas hemsida www.nordea.se/placera eller beställas från Nordea under kontorstid på telefon 08-20 69 44.

Anmälningssedeln ska skickas till Nordea Bank AB, Issuer Services A412, 105 71 Stockholm. Anmälningssedeln måste vara Nordea tillhanda senast den 1 december 2011.

Depåkunder hos förvaltare som önskar teckna aktier med subsidiär företrädesrätt ska inte anmäla sig enligt stycket ovan utan ska anmäla sig för teckning till och i enlighet med instruktioner från sin eller sina förvaltare, som även kommer att hantera besked om tilldelning och andra frågor.

Tilldelning

För det fall att inte samtliga Nya Aktier tecknas med stöd av primär företrädesrätt ska styrelsen besluta om tilldelning, inom ramen för emissionens högsta belopp enligt följande fördelningsgrunder:

- Tilldelning av Nya Aktier som tecknas utan stöd av primär företrädesrätt sker till sådana tecknare som även tecknat Nya Aktier med stöd av Teckningsrätter (subsidiär företrädesrätt), oavsett om tecknaren var aktieägare på avstämningsdagen eller inte, och för det fall att tilldelning till dessa inte kan ske fullt ut, ska tilldelning ske *pro rata* i förhållande till det antal Teckningsrätter som utnyttjats för teckning av Nya Aktier och, i den mån detta inte kan ske, genom lottning.
- För aktier som inte tecknats med stöd av den primära eller subsidiära företrädesrätten, ska tilldelningen ske till Kistefos, som ingått ett teckningsåtagande med Bolaget daterat den 4 oktober 2011.

Som bekräftelse på tilldelning av Nya Aktier tecknade med stöd av subsidiär företrädesrätt kommer avräkningsnota att skickas till tecknaren omkring den 8 december 2011. Inget meddelande kommer att skickas till tecknare som inte erhållit någon tilldelning. Tecknade och tilldelade Nya Aktier ska betalas kontant i enlighet med instruktionerna på avräkningsnotan som skickas till tecknaren. Efter erlagd betalning kommer Euroclear Sweden att sända ut en avi som bekräftelse på att BTA som tecknas med stöd av subsidiär företrädesrätt bokats in på VP-kontot (alternativt servicekontot eller kapitalmarknadskontot). De nytecknade aktierna kommer att bokföras som BTA på VP-kontot (alternativt servicekontot eller kapitalmarknadskontot) till dess att registrering av sådana Nya Aktier skett hos Bolagsverket. Sådana Nya Aktier förväntas bli registrerade hos Bolagsverket omkring den 21 december 2011. Någon VP-avi utsänds ej i samband med denna ombokning.

ISIN-koden för BTA som tecknats med stöd av subsidiär företrädesrätt är SE0004297307. Dessa BTA kommer ej att noteras och handlas.

Rätt till utdelning

De Nya Aktierna medför rätt till vinstutdelning första gången på den avstämningsdag för utdelning som infaller närmast efter det att de Nya Aktierna registrerats hos Bolagsverket.

Offentliggörande av teckningsresultatet i Nyemissionen

Preliminärt teckningsresultat i Nyemissionen kommer att offentliggöras omkring den 6 december 2011 genom ett pressmeddelande från TransAtlantic. Slutligt teckningsresultat kommer att offentliggöras omkring den 7 december 2011 genom ett pressmeddelande från TransAtlantic.

Notering av de Nya Aktierna

Handel med Teckningsrätter och BTA av serie B kommer att ske på NASDAQ OMX Stockholm. TransAtlantic kommer att ansöka om notering av de Nya Aktierna av serie B på NASDAQ OMX Stockholm i samband med slutförandet av Nyemissionen. Inga garantier kan ges för att en sådan ansökan kommer att beviljas. Registrering hos Bolagsverket av Nya Aktier som tecknas med primär företrädesrätt beräknas ske omkring den 15 december 2011 eller för de fall inte erforderliga antal teckningsrätter utnyttjas för att möjliggöra delregistrering, omkring den 21 december 2011. Handel i dessa Nya Aktier beräknas inledas omkring den 19 december 2011, förutsatt att registrering skett omkring den 15 december 2011. De Nya Aktier som tecknas med subsidiär företrädesrätt beräknas registreras hos Bolagsverket omkring den 21 december 2011 samt bli föremål för handel omkring den 22 december 2011. De Nya Aktierna av serie A kommer inte att noteras.

Övrig information

TransAtlantic har inte rätt att avbryta Nyemissionen.

För det fall ett för stort belopp betalats in av en tecknare av Nya Aktier kommer TransAtlantic att ombesörja att överskjutande belopp återbetalas. Ingen ränta kommer att utbetalas för överskjutande belopp.

Styrelsen har rätt att förlänga teckningsperioden, vilket om det blir aktuellt kommer att ske senast den 1 december 2011 och offentliggöras via pressmeddelande. Teckning av Nya Aktier är oåterkallelig och tecknaren kan således inte annullera eller ändra en teckning av Nya Aktier.

Ofullständiga eller felaktigt ifyllda anmälningssedlar kan komma att lämnas utan beaktande. Om teckningslikviden inte är Nordea tillhanda senast den 1 december 2011, är otillräcklig eller betalas på felaktigt sätt kan anmälan om teckning komma att lämnas utan beaktande eller teckning komma att bedömas ha skett för ett lägre belopp. Betald likvid som ej tagits i anspråk kommer i sådana fall att återbetalas. Ingen ränta kommer att utbetalas för sådan likvid. Ytterligare frågor gällande Nyemissionen besvaras av Nordea under kontorstid på telefon 08-20 69 44 .

Beskattning

För information rörande beskattning, se avsnittet ”Skattefrågor i Sverige”, på sidan 77.

Tidsplan

Nedanstående tidsplan anger och sammanfattar vissa viktiga datum avseende Nyemissionen.

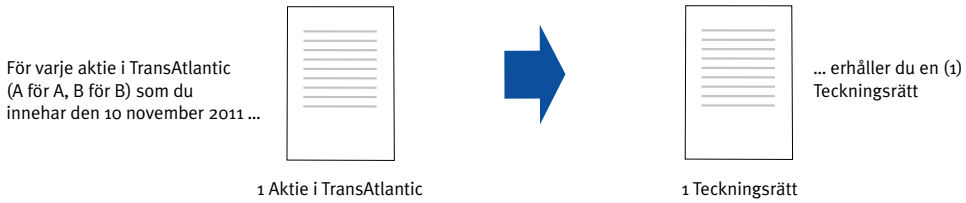
Första dag för handel med aktier exklusive Teckningsrätter	8 november 2011
Avstämningsdag för deltagande i Nyemissionen	10 november 2011
Teckningsperiod inleds	15 november 2011
Handel med Teckningsrätter inleds	15 november 2011
Handel med BTA inleds	15 november 2011
Handel med Teckningsrätter avslutas	28 november 2011
Teckningsperiod löper ut	1 december 2011
Preliminärt teckningsresultat i Nyemissionen offentliggörs	6 december 2011
Slutligt teckningsresultat i Nyemissionen offentliggörs	7 december 2011
Handel med BTA avslutas	16 december 2011

LANE

Så här gör du

Villkor	• För varje aktie av serie A i TransAtlantic får du en (1) Teckningsrätt av serie A • För varje aktie av serie B i TransAtlantic får du en (1) Teckningsrätt av serie B • En (1) Teckningsrätt av serie A ger rätt att teckna en (1) ny aktie av serie A • En (1) Teckningsrätt av serie B ger rätt att teckna en (1) ny aktie av serie B
Teckningskurs	10 SEK per aktie
Avstämningsdag för deltagande i Nyemissionen	10 november 2011
Teckningsperiod	15 november – 1 december 2011
Handel med Teckningsrätter	15 november – 28 november 2011
Handel med BTA	15 november – 16 december 2011

1. Du erhåller Teckningsrätter



2. Så utnyttjar du dina Teckningsrätter

För dig som har VP-konto:

Om du har aktierna i TransAtlantic på ett VP-konto hos Euroclear Sweden framgår det antal Teckningsrätter som du erhåller av emissionsredovisningen från Euroclear Sweden.

→ Om du utnyttjar samtliga Teckningsrätter, använd den förtryckta plusgiroavin från Euroclear Sweden. → Du betalar på samma sätt som andra inbetalningar, exempelvis via Internetbank, giro eller bankkontor. Betalningen ska vara Nordea tillhanda senast den 1 december 2011.

→ Om du har köpt, sålt eller överfört Teckningsrätter till/från ditt VP-konto, fyll i den särskilda anmälningssedeln som kan beställas på Nordeas kundservice på telefonnummer 08-20 69 44. → Du betalar på samma sätt som andra inbetalningar, exempelvis via Internetbank, giro eller bankkontor. Betalningen och anmälningssedeln ska vara Nordea tillhanda senast den 1 december 2011.

För dig som har depå:

Om du har aktierna i TransAtlantic i en depå hos bank eller värdepappersinstitut får du information från din eller dina förvaltare om det antal Teckningsrätter som du erhållit. → Följ de instruktioner du får från din eller dina förvaltare.

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, analysinstitutet Douglas Westwood, oberoende undersökningsinstitut, finans- och fartygsmäklare 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, enligt Bolagets bedömning, ett av Sveriges största rederier och har sitt säte i Skärhamn[1]. Verksamheten är uppdelad i två affärsområden; Offshore/Icebreaking och Industrial Shipping. Inom affärsområdet Offshore/Icebreaking är TransAtlantic verksamt i den globala offshoresektorn. Verksamheten omfattar även långtidskontrakt för isbrytning i Östersjön. Verksamheten inom Industrial Shipping är främst inriktad på kontraktsbaserade transporter för nordisk basindustri.

Totalt består TransAtlantics flotta av 19 ägda och 44 inhyrda fartyg (samt ett under nybyggnation). Affärsområdena är beskrivna i mer detalj nedan.

Affärsområde Offshore/Icebreaking

Med specialanpassat tonnage och besättningar med specialistkunskaper erbjuds oljeprospekterande kunder en säker och förutsägbar operation. Flottan består av sju AHTS-fartyg (samt ett under byggnation) och sex PSV-fartyg, som tillfördes genom förvärvet av SBS Marine. Tre av de befintliga offshorefartygen är utvecklade för att klara uppdrag inom isbrytning. Dessa tre fartyg är under årets första kvartal tillgängliga för isbrytning för svenska Sjöfartsverket och under övriga delar av året är de tillgängliga för offshoreuppdrag både i Nordsjön och i arktiska områden. Nybygget (Brage Viking), Magne Viking, Njord Viking samt systerfartyget Loke Viking är AHTS-fartyg välanpassade för uppdrag i arktiska farvatten. Under 2010 var utnyttjandegraden för affärsområde Offshore/Icebreaking 76 procent. I och med förvärvet av utestående andelar i joint venture-bolagen Trans Viking under tredje kvartalet 2010 och förvärvet av SBS Marine under fjärde kvartalet 2011 har betydelsen av affärsområdet Offshore/Icebreaking ökat. Affärsområde Offshore/Icebreaking kommer att utgöra ett av Koncernens viktigaste fokusområden i strategin framöver.

Ökad efterfrågan och en förväntad bättre marknad för offshore fartyg

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 35 procent fram till 2035. 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 50 procent av oljan under 2035 komma från nya fält och produktionsområden. Den procentuellt snabbaste produktionsökningen bedöms komma från offshorefält. Investeringarna i olje- och gasutvinning beräknas enligt analysinstitutet Douglas Westwood öka med mer än 10 procent per år under perioden 2010–2013.

Med bakgrund i de ovannämnda förväntningarna om ett ökat energibehov och den positiva utvecklingen för offshorefält förväntas också, enligt Bolagets bedömning, en förbättring av marknaderna för offshore-fartyg. Bolaget har de senaste månaderna sett en ökad aktivitet som har resulterat i förbättrade rater och utnyttjandegrad av flottan. Med en orderbok på relativt låga nivåer och ökande investeringar bedömer TransAtlantic att framtidsutsikterna för offshore-fartyg är goda.

Bolaget bedömer att investeringar i nya fält och utvidgad produktion kommer att öka och därmed att efterfrågan på offshore-tjänster stärks med oljepriser på över USD 100/bbl. I marknaden syns detta genom en markant ökning i efterfrågan på offshore-riggar där Nordsjömarknaden är speciellt

1) På extra bolagsstämma den 7 november 2011 fattades beslut om att ändra bolagsordningens § 2 innebärande att Bolagets säte flyttas till Göteborgs kommun. Bolagsordningsändringen beräknas registreras hos Bolagsverket omkring den 14 november 2011.

stark, subsea-aktörerna upplever en stor orderbok och efterfrågan på fartyg kommer att öka på grund av detta och flottan av produktionsfartyg kommer att öka de närmsta åren. Detta bedöms enligt Bolaget leda till ökad efterfrågan på såväl AHTS och PSV.

I marknaden har TransAtlantic redan sett en stark ökning i efterfrågan efter offshore-fartyg. Petrobras fortsätter med sin betydliga expansion som innebär att utbud från Nordsjön förflyttas till Brasilien och resulterar i en bättre marknad för offshore-fartyg i såväl Nordsjön som andra marknader. Dessutom bedömer Bolaget att den relativa tillväxten på nya offshore-fartyg bli lägre än på flera år.

Arktiska farvatten får allt större betydelse

IEA estimerar att cirka 50 procent av oljeutvinningen under 2035 kommer från nya fält och främst från offshore fält däribland arktiska fält. 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.

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, enligt Bolagets bedömning, att sälja fler licenser under 2011 och 2012. 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 2011–2012.

Stort behov av nya offshorefartyg

Behovet av arktiska offshorefartyg bedöms av TransAtlantic att vara betydande under den kommande tioårsperioden. Det kommer också att finnas ett betydande behov av kraftfulla isbrytare/offshorefartyg (isklass PC3 eller högre) inom en snar framtid, allteftersom nya aktiviteter i arktiska områden påbörjas.

Omfattande kompetens inom TransAtlantic

Enligt TransAtlantics bedömning är TransAtlantics omfattande kompetens och långa erfarenhet av att utföra operationer i is och i hårda väderförhållanden av stor betydelse när prospekteringen efter olja och gas förväntas ta 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 intjäningen för affärsområde Offshore/Icebreaking. Enligt Bolagets bedömning är kundanpassning och kreativitet 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 tio–tolv års erfarenhet av isbrytning och offshorearbeten. Dessutom har uppdrag redan utförts i arktiska farvatten, åt kunder såsom Shell, Capricorn Energy Ltd (”Capricorn”), Exxon och Statoil/Hydro.

Nybyggnadsprogram

TransAtlantic har vid det spanska varvet Astilleros Zamakona S.A. i Bilbao, Spanien, beställt fyra isförstärkta AHTS-fartyg, varav det första levererats i juni 2010, det andra i februari 2011, det tredje i juli 2011 och det sista fartyget i serien (Brage Viking) beräknas levereras vid årsskiftet 2011/2012. Fartygen har en design som gör dem lämpliga för operationer i områden med is eller i områden med hårda väderförhållanden och är särskilt lämpliga i Barents hav och liknande områden.

Utveckling av ny fartygsdesign

Utöver det befintliga nybyggnadsprogrammet har TransAtlantic, i samråd med kunder och varv samt 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.

TransAtlantic arbetar även med en ny serie av fartyg i samma klass som Loke Viking. Designen optimeras och fartygen utrustas för att klara de framtida kraven. Det har dessutom påbörjats ett arbete med en ny serie AHTS/isbrytare (isklass PC4), som är en ny version av fartyg i samma klass som Tor Viking II.

Befintlig isbrytarkapacitet

TransAtlantics långtidskontrakt med Sjöfartsverket innebär att de tre kombinationsfartygen Balder Viking, Tor Viking II och Vidar Viking, under första kvartalet varje år, vid behov ska vara tillgängliga för isbrytning i Östersjön. Avtalet löper fram till 2014/2015 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 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. Diskussioner om samarbete förs med flera av de oljebolag som ska inleda prospektering i arktiska farvatten 2013–2014. Arbetet med att finna långtidskontrakt för befintligt tonnage och för nybyggnadskontraktet är fortsatt i fokus.

Bakgrunden till förvärvet av SBS Marine är att stärka och vidareutveckla verksamheten inom affärsområdet genom ett utökat produkterbjudande. Detta möjliggör för TransAtlantic att erbjuda ytterligare tjänster till existerande kunder och även attrahera nya kunder samtidigt som en större flotta bedöms leda till skalfördelar.

Konkurrens

Förutom Maersk är det, enligt Bolagets bedömning, huvudsakligen mindre nischade rederier såsom DOF, Farstad, Solstad, Havila, Siem, Artica, Rieber Shipping, FESCO och Swire 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 fem olika divisioner med sammanlagt 50 fartyg som samverkar för att uppnå maximal utnyttjandegrad för fartygen och hög service åt TransAtlantics kunder. Verksamheten är fokuserad på kontraktsbaserade 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 bland andra Stora Enso, SCA, M-real, Rautaruukki, FNsteel OY, Sveaskog, SSAB, Svensk Mineral AB och Nordkalk OY.

Som ett led i satsningen på att utveckla affärsområdet har rederi- och logistikföretaget Österströms förvärvats. Affären slutfördes den 8 juni 2011. Österströms kompletterar affärsområdet genom sin verksamhet inom Short Sea Bulk samt tjänster inom Integrated Logistics. Målsättningen med förvärvet är att öka tjänsteutbudet och volymerna samt att förbättra utnyttjandegraden av fartygsflottan och därmed höja lönsamheten.

Affärsområdet kommer att anpassa sitt tonnage till efterfrågan på last. Detta planeras att ske vid årsskiftet 2011/2012. Under 2011 har en rad strukturella förändringar genomförts med syfte att kunna skapa de förutsättningar som krävs för att uppnå en acceptabel lönsamhetsnivå.

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. Två inhyrda RoRo-fartyg går i fast slinga mellan Kemi, Oulo, Lübeck och Göteborg under namnet TransLumi Line. TransLumi Line hade under 2010 en utnyttjandegrad av fartygens lastkapacitet om 85 procent. I norra Östersjön går också två inhyrda RoRo-fartyg i fast slinga mellan Oulu, Kemi, Zeebrügge och Antwerpen under namnet TransBothnia Line. De inhyrda fartygen planeras att ersättas med två egna fartyg vid årsskiftet 2011/2012.

Ett nytt fraktavtal har tecknats med Stora Enso i maj 2011. Som en konsekvens av ovanstående avtal avslutades RoRo-trafiken mellan Kotka och Lübeck (TranSuomi Line) i slutet av maj 2011. Den andra delen av TransSuomi Line (mellan Kotka och Göteborg) kommer att avslutas senast vid årsskiftet 2011/2012.

Erbjudandet till kundsegmenten kompletteras genom TransFeeder North, som omfattar två inhyrda containerfartyg som går mellan Tornio och Oulo i norra Finland och de stora omlastningshamnarna, Hamburg och Bremerhaven, i norra Tyskland. TransFeeder North hade under 2010 en utnyttjandegrad av TEU-kapaciteten om 80 procent (sydgående) och 40 procent (nordgående).

Divisionen hyr också ut ett anpassat RoRo-fartyg till M-real för deras systemtrafik med skogsprodukter i Östersjön.

De tre RoRo-fartygen, Obbola, Ortviken och Östrand avyttrades i juni 2011 till SCA Transforest AB.

TransAtlantic har, enligt Bolagets bedömning, länge varit en av de större operatörerna inom RoRo-segmentet i Östersjön och har byggt upp långa kundrelationer och effektiva transportsystem.

Division Bulk

Divisionen omfattar fyra mindre deep sea bulkfartyg för kontraktsinriktade bulktransporter i Östersjön, Medelhavet och 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. Divisionen hade under 2010 en utnyttjandegrad av fartygens lastkapacitet om 88 procent.

Inom divisionen bedrivs också transatlantisk RoRo-trafik med tre fartyg som går i en transatlantisk slinga från Lübeck i Östersjön och Zeebrugge i Nordsjön där Lübeck utgör en gemensam hub för de flesta av kunderna med syfte att skapa ett effektivt transportflöde till Philadelphia på USA:s ostkust. Den transatlantiska verksamheten är under avveckling och förväntas vara avvecklad vid årsskiftet 2011/2012.

Dessutom bedrivs RoRo-trafik med sidoportsfartyget Ingrid Gorthon utmed den amerikanska ostkusten.

TransAtlantic har långa kundrelationer inom både bulk- och Atlanttrafiken. Besättningarna har stor iserfarenhet och alla fartyg har hög isklass. Detta ger en bra position inför den förväntade ökningen av transportbehovet i isområden.

Under 2010 lämnades två fartyg för trafiken tillbaka till sina ägare, vilket bidrog till en bättre fyllnadsgrad i kvarvarande flotta.

Division Short Sea Bulk

Genom förvärvet av Österströms genomförs en större satsning på det mindre bulktonnaget, med Östersjön som geografisk bas (nu division Short Sea Bulk). Målsättningen är att kunna ge en bättre och effektivare service för TransAtlantics kunder i Europa genom dörr- till dörrlösningar samt kombinera bulk-RoRo- och containertransporter.

Verksamheten utgör en betydande del av den totala verksamheten inom affärsområde Industrial Shipping. Kunderna är i några fall desamma, vilket innebär att möjligheten att uppnå synergier och effektiviseringar bedöms vara väsentliga.

Divisionen förfogar över 27 fartyg som är anpassade för alla produkter inom skogs- och stålindustrin. Divisionen erbjuder kontrakterad småbulkstrafik i framförallt Östersjöområdet. 85 procent av sjötransporterna är kontrakterade, men ej fullt

volymsäkrade, uppdrag på flerårsbasis. Divisionen hade under 2010 en utnyttjandegrad om 80 procent.

Verksamheten utgörs till 80 procent av sjötransporter. Andelen helhetslösningar för de olika kunderna ökar. En starkare integration och partnerskap med kunderna förbättrar effektiviteten i logistikkedjan, vilket leder till lägre kostnader.

Fartygen inom Short Sea Bulk är isklassade och i storlekar mellan 4 000–6 000 dödviktston. Fartygsstorlekarna ökar successivt för att förbättra intjäningen på respektive fartyg. Vidare ökar andelen linjebaserad trafik för att korta ledtider och sänka kostnader i hamnarna.

Division Container

Divisionen bedriver containerbaserad linjetrafik i två linjer mellan Mälardals-/Stockholmsområdet och England/Holland respektive Tyskland för främst skogs- och stålindustrin. Verksamheten är uppdelad i linjerna TransPal (Englandstrafiken) och Transfeeder South (Tysklandstrafiken). I divisionen ingår även klarerings-, lagrings- och speditionsverksamhet.

Englandstrafiken, TransPal Line, består av fyra egna moderna containerfartyg med hög isklass och inbyggda avfuktare för transport av fuktkänsliga stålprodukter. Linjen trafikerar hamnar i Mellansverige och södra Sverige, hamnen i engelska Hull samt Amsterdam. På den engelska sidan bedrivs agentur- och speditionsverksamhet som distribuerar importgodset till England till dess slutliga mottagare, antingen via lagerhotell i Hull eller direkt från fartygen, såsom integrerad del av transporten. Linjen har vidare egen stuveri- och terminalverksamhet i Hull (viss lagringsverksamhet finns kvar i Goole). Tidigare var terminalen lokaliserad i Goole, flytten till Hull startades i september 2011. Den nya terminalen är inte beroende av tidvattnet, vilket innebär att fartygen kan ta mer last. Dessutom får TransAtlantic tillgång till bättre lagerutrymmen i den nya hamnen.

Den andra linjen, TransFeeder South, betjänas av två inhyrda containerfartyg med hög isklass. Linjen trafikerar hamnar i Mellansverige och Hamburg och Bremerhaven, där många av de stora oceanrederierna är kunder. TransFeeder South hade under 2010 en utnyttjandegrad av TEU-kapaciteten om 95 procent (nord- och sydgående). Med feedertrafiken som bas genomförs kontinuerligt genomfraktsaffärer på en mängd översjödestinationer. Även ett stort antal projektlaster utförs.

TransAtlantic har byggt upp starka och långsiktiga kundrelationer inom segmentet. Erbjudandet av ett så kallat dörr- till dörrsystem genom egna terminaler har gett ökat kundvärde. Förutom sedvanligt containertonnage har fartygen kapacitet för projektlaster vilket breddar kundunderlaget och förbättrar lönsamheten.

Division Integrated Logistics

Division Integrated Logistics erbjuder integrerade logistiktjänster som främst i samband med sjötransport erbjuder terminaloperationer, distribution, mellanlagring och IT-tjänster. TransAtlantics affärsmodell är utvecklad för att öka kundernas konkurrenskraft och reducera kostnaderna. Genom affärsmodellen erbjuds en obruten transportkedja och ett utökat informationsutbyte med kunderna samt deras respektive kunder.

Målsättningen är att öka andelen utökade tjänster inom samtliga divisioner. Detta ska ske genom att sälja fler integrerade lösningar till befintliga och nya kunder. Detta bidrar till högre inträdesbarriärer och en förbättrad effektivitet i transportkedjan. Integrated Logistics arbetar därför genom samtliga divisioner där satsningar på förbättrade transportlösningar och utvecklade IT plattformar är väsentliga i arbetet.

Strukturella problem inom shipping

Trots en starkare efterfrågan, driven av bland annat en återhämtning i den nordiska basindustrin och högre rysk import, låg fraktraterna under 2010 kvar på en låg nivå i de flesta av TransAtlantics segment i den industriella sjöfarten. Orsaken är främst den stora överkapacitet av tonnage som råder på marknaden, med fortsatt fulla orderböcker hos fartygsvarven. Totalt finns, enligt TransAtlantics bedömning, 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. Vid årsskiftet var, enligt TransAtlantics bedömning, cirka 14 procent av det sammanlagda containertonnaget och 14 procent av det sammanlaga bulktonnaget upplagt. Det stora utbudet av tonnage bedöms hålla nere fraktraterna under en period framöver.

Fortsatt pressade fraktrater

Baltic Dry Index är en global prisindikator för sjötransporter med torra varor såsom kol, järnmalm, koppar, cement, sand, konstgödsel, spannmål och bomull. Ett stort utbud av tonnage tillsammans med svag efterfrågan i Nordamerika och Europa har bidragit till fortsatt låga nivåer för indexet under 2010 och 2011.

1) Baltic Dry Index mäter kostnaderna för att frakta naturresurser och råvaror över havet. Indexet sammanställs dagligen av The Baltic Exchange i London.

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 Finland och på kontinenten.

Förutom fortsatt fokus på nordisk basindustri ska kundbasen breddas med nya kunder i andra branscher som ser fördelarna med TransAtlantics helhetslösning som innebär en komplett systemtrafik, både i avseende på linjenätverk och typ av fartyg, kopplat med integrerad landlogistik. Arbetet med att utveckla systemtrafiken inom Östersjön, både inom division RoRo Baltic och division Container, ska fortsätta.

Konkurrens

Den svaga lönsamheten på marknaden har lett till ett ökat samarbete kring lasterna. Trenden går mot en ökad konsolidering, antingen via fusion eller att rederierna samarbetar via en pool. Enligt Bolagets bedömning är idag de största konkurrenterna till division RoRo Baltic bland andra Finnlines, 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.

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 efter kundernas behov. 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 även 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 27 fartyg samt ett nybyggnadskontrakt, varav 11 fartyg är externa. Genom förvärvet av SBS Marine tillfördes sex fartyg, varav två fartyg är inhyrda. 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. För att möta dessa krav ska TransAtlantic, enligt Bolagets bedömning, 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 tankerrederier. 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 2010 har samtliga bryggbefäl inom affärsområde Industrial Shipping utbildats 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. Inom TransAtlantic är avdelningen för hälsa, säkerhet, miljö och kvalitet (HSEQ) en speciell supportfunktion direkt underordnad VD.

Organisation och anställda

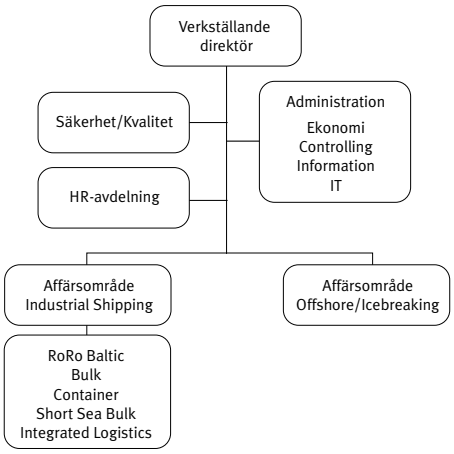
Rederi AB TransAtlantic är moderbolag i Koncernen. Koncernen har totalt 79 dotterbolag, varav 58 ägs indirekt, samt ett intresseföretag. Under 2010 hade Koncernen i medeltal 207 anställda inom landorganisationen, varav merparten var anställda vid huvudkontoret i Skärhamn. Antal anställda ombord uppgick till 704.

TransAtlantic förvärvade i juni 2011 Östersströms. Östersströms hade i medeltal 100 anställda under 2010. Av dessa var 14 anställda ombord och resterande del landanställda. För en beskrivning av anställda inom SBS Marine, se avsnittet ” Förvärv av SBS Marine” på sidan 70.

Medelantal anställda

Medelantal anställda, 2010	Antal anställda	Varav kvinnor, %
Moderbolaget		
Sverige		
landanställda	113	40%
ombordanställda	344	2%
Totalt i moderbolaget	**457**	**11%**
Dotterföretag		
Sverige		
landanställda	47	41%
ombordanställda	360	8%
Storbritannien		
landanställda	38	22%
Ryssland		
landanställda	5	20%
Finland		
landanställda	4	25%
Totalt dotterföretag	**454**	**13%**
Koncernen totalt	**911**	**12%**

Organisationsstruktur



Geografiska områden

TransAtlantics verksamhet bedrivs huvudsakligen i tre geografiska områden. I Norden, som är Koncernens hemmamarknad, bedrivs verksamhet inom samtliga segment. Även i övriga Europa bedrivs verksamhet inom samtliga segment. I Nordamerika bedriver Industrial Shipping verksamhet. Den transatlantiska verksamheten är under avveckling och förväntas vara avvecklad vid årsskiftet 2011/2012. Två SBS fartyg går på timecharteravtal i indiska farvatten fram till januari 2012. Därefter förväntas de gå tillbaka till Nordsjömarknaden. TransAtlantic har ingen segmentredovisning per geografiska områden.

Finansiell information per affärsområde

Nettoomsättning per verksamhetsområde

	Januari–september		Helår		
MSEK	**2011**	**2010**	**2010**	**2009**	**2008**
Affärsområde Offshore/Icebreaking[1]	365	143	298	125	402
Affärsområde Industrial Shipping[1]	1 592	1 411	1 865	1 900	2 006
Totalt affärsverksamheten	**1 957**	**1 554**	**2 163**	**2 025**	**2 408**
Ship Management/Koncerngemensamt	1 151	934	1 151	1 108	1 024
./. elimineras intern försäljning	–1 022	–734	–920	–849	–784
Total nettoomsättning	**2 086**	**1 754**	**2 394**	**2 284**	**2 648**

Resultat före skatt per verksamhetsområde

	Januari–september		Helår		
MSEK	**2011**	**2010**	**2010**	**2009**	**2008**
Affärsområde Offshore/Icebreaking	–36	24	45	–25	233
Affärsområde Industrial Shipping	–54	–90	–105	–140	81
Totalt affärsverksamheten	**–90**	**–66**	**–60**	**–165**	**314**
Ship Management/Koncerngemensamt	–69	–40	–61	–48	–31
Operativt resultat före skatt[2]	**–159**	**–106**	**–121**	**–213**	**283**
Omstruktureringsposter[3]	–139	–6	–247	–63	–24
Förvärvseffekter[4]	–7	775	775	0	0
Resultat före skatt	**–305**	**663**	**407**	**–276**	**259**

Tillgångar allokerade per verksamhetsområde

	30 september		31 december		
MSEK	**2011**	**2010**	**2010**	**2009**	**2008**
Affärsområde Offshore/Icebreaking	3 886	3 130	3 158	974	768
Affärsområde Industrial Shipping	953	1 291	1 080	1 555	1 744
Totalt affärsverksamheten	**4 839**	**4 421**	**4 238**	**2 529**	**2 512**
Ship Management/Koncerngemensamt[5]	680	970	907	644	836
Totala tillgångar	**5 519**	**5 391**	**5 146**	**3 172**	**3 348**

1) Internförsäljning saknas.
2) Operativt resultat: Resultat före skatt och omstruktureringsposter.
3) För definition se ”Finansiell information i sammandrag – Jämförelsestörande poster som påverkar rörelseresultatet” på sidan 27.
4) Kostnader i samband med förvärvet av Östersströms och SBS Marine ingår i perioden jan–sep 2011 med –7 MSEK. I beloppet för helåret 2010 ingår effekter hänförliga till förvärvet av utestående andelar i joint venture-bolagen Trans Viking om 775 MSEK.
5) Inkluderar ofördelade tillgångar.

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 förvärvats tillsammans med Bylock Group.

B&N, Bylock & Nordsjöfrakt ("B&N") 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 börsnoteras 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 Panamax-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 Atlanttrafik genom deltagande i trafikpoolen F-ships.

1998–2000
B&N köper 74 procent av Paltrans Shipping, bas för nuvarande Europadivisionen. Det nya affärsområdet Offshore/Icebreaking etableras för vars verksamhet tre nya kombinationsfartyg byggs. Trans Viking etableras som ett joint venture, ägt till 50 procent av TransAtlantic och 50 procent av Kistefos genom det helägda dotterbolaget Viking Supply Ships AS. Nya fartyg beställs dessutom för den Atlanttrafik som bedrivs genom F-ships.

2001–2003
B&N förvärvar 34 procent i Gorthon Lines. Offshore/Icebreaking 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 omstrukturerings- 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.

TransAtlantic startar bolaget TransLumi Line AB.

2006
Affärsområde Offshore/Icebreaking 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. Stora-Enso 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
Ytterligare två isgående ankarhanteringsfartyg beställs för leverans 2011. Det tredje fartyget TransTimber, som går i långtidskontrakt för Stora Enso, levereras.

2008
En ny integrerad offshoreservice för operationer i arktiska farvatten utvecklas. Systemen TransAtlantic Ice Academy och TransAtlantic Ice Council lanseras.

2009
I juni meddelas att den tidigare aviserade försäljningen av division Atlanten avbrutits.

2010
TransAtlantic förvärvar utestående aktier och andelar i joint venture-bolagen Trans Viking.

2011
TransAtlantic förvärvar Arctic Ice Management AB.

TransAtlantic förvärvar rederi- och logistikföretaget Österströms.

TransAtlantic startar upp TransBothnia Line.

TransAtlantic beslutar att flytta huvudkontoret från Skärhamn till Göteborg till årsskiftet 2011/12.

TransAtlantic förvärvar SBS Marine.

TransAtlantic fattar beslut om att utreda möjligheterna till en uppdelning av Koncernen genom att genomföra en avknoppning och notering på Oslo Börs av dotterbolaget Trans Viking Offshore A/S innehållandes affärsområde Offshore/Icebreaking. TransAtlantic kommer som tidigare vara noterat på NASDAQ OMX Stockholm och bedriva verksamhet inom affärsområde Industrial Shipping.

Vision, affärsidé, fokus, mål och strategi

Vision

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

Affärsidé

Inom Industrial Shipping ska TransAtlantic erbjuda kundnära och kostnadseffektiva sjötransporter och logistiklösningar genom hög kompetens, effektiva system och anpassat tonnage som skapar mervärde för kunderna.

Inom Offshore/Icebreaking ska TransAtlantic vidareutveckla Bolagets omfattande kompetens och långa erfarenhet inom operationer i is-farvatten och områden med hårda väderförhållanden och samtidigt erbjuda kunderna en bredd i erbjudandet med en flotta bestående av både AHTS-fartyg och PSV-fartyg.

Fokus 2011

- Förbereda för en framtida delning av Koncernen i syfte att säkerställa framtida fokus och expansion i Koncernens respektive affärsområden, Industrial Shipping och Offshore/Icebreaking[1)]
  - Fortsätta renodlingen och förstärkningen av verksamheten inom affärsområde Industrial Shipping och integrera det förvärvade rederi- och logistikföretaget Österströms i organisationen
  - Öka bredden i erbjudandet till kunderna och andelen långtidskontrakt för fartygen inom affärsområde Offshore/Icebreaking och upprätta en högt kvalificerad organisation i Danmark
- Skapa ökad medvetenhet och förståelse för kundernas behov och hur TransAtlantic kan skapa kundvärde
- Genomföra investeringar i marknad, kompetens och system
- Fortsätta säkerhets- och miljöarbetet för att bli ett ledande rederi inom dessa områden

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

TransAtlantic ska utveckla affärer kring nuvarande spetskompetens inom is-, sjö- och systemoperationer. Organisationen ska utvecklas med fokus på affärsmannaskap och kundkännedom.

Grunden för TransAtlantics strategi är Safe Delivery™:

- Säkerhet – inga skador på människor, last, fartyg och miljö
- Punktlighet – alltid i tid
- Tillförlitlighet – alltid uppfylla kundernas förväntningar
- Miljöhänsyn – med minimal påverkan på miljön

1) I pressmeddelanden den 31 mars och den 8 juni 2011 samt i delårsrapporten för det andra kvartalet 2011 som publicerades den 4 augusti 2011 offentliggjordes att styrelsen planerar för en uppdelning av Koncernen med sikte på att skapa två välkapitaliserade och välpositionerade fristående enheter, Rederi AB TransAtlantic och Trans Viking Offshore A/S. Arbetet med uppdelningen inleddes under första halvåret 2011 och fortgår enligt plan. Målsättningen är att dela ut Trans Viking Offshore A/S till aktieägarna enligt de så kallade lex Asea-reglerna och notera bolaget på Oslo Börs under 2012. Rederi AB TransAtlantic kommer efter en delning att bestå av affärsområde Industrial Shipping och fortsatt vara noterat på NASDAQ OMX Stockholm.

Finansiell information i sammandrag

TransAtlantic tillämpar International Financial Reporting Standards, IFRS (tidigare IAS), såsom de antagits av den Europeiska Unionen (EU) samt Rådet för finansiell rapportering RFR 1 Kompletterande redovisningsregler för koncerner och årsredovisningslagen. De aktuella koncernredovisningarna är reviderade av PricewaterhouseCoopers AB med huvudansvarig revisor Helén Olsson Svärdström. Revisionsberättelserna för 2008, 2009 och 2010 finns intagna i årsredovisningen för respektive år och följer standardutformningen. Delårsrapporten för niomånadersperioden 1 januari – 30 september 2011 har översiktligt granskats av Bolagets revisorer.

Införlivat genom hänvisning

Följande dokument införlivas genom hänvisning:

- Reviderad årsredovisning Rederi AB TransAtlantic (publ) 2008
- Reviderad årsredovisning Rederi AB TransAtlantic (publ) 2009
- Reviderad årsredovisning Rederi AB TransAtlantic (publ) 2010

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

Koncernens räkenskaper

Resultaträkningar i sammandrag

	Januari–september		Helår		
MSEK	**2011**	**2010**	**2010**	**2009**	**2008**
Nettoomsättning	2 086	1 754	2 394	2 284	2 648
Övriga rörelseintäkter[1]	0	775	784	6	32
Direkta resekostnader	–1 033	–893	–1 163	–1 116	–1 170
Personalkostnader	–474	–527	–704	–651	–609
Övriga kostnader	–503	–289	–427	–530	–399
Avskrivningar / nedskrivningar	–309	–121	–429	–235	–187
Rörelseresultat	**–233**	**699**	**455**	**–243**	**315**
Finansnetto	–72	–36	–48	–33	–56
Resultat före skatt	**–305**	**663**	**407**	**–276**	**259**
Skatt på periodens resultat[2]	64	173	178	55	7
Periodens resultat	**–241**	**836**	**585**	**–221**	**266**
Hänförligt till:					
Moderföretagets aktieägare	–236	834	584	–215	266
Minoritetsintresse	–5	2	1	–7	0
Periodens resultat	**–241**	**836**	**585**	**–221**	**266**
Resultat per aktie, hänförligt till moderbolagets aktieägare, SEK	–4,2	29,1	16,5	–7,7	9,5

1) I beloppet för perioden jan–sep 2010 samt för helåret 2010 ingår effekter hänförliga till förvärvet av Trans Viking med 775 MSEK.
2) För perioden jan–sep 2011 ingår aktuell skatt med –1 MSEK (jan–sep 2010: –, jan–dec 2010: –2, jan–dec 2009: –1, jan–dec 2008: –2).

Jämförelsestörande poster som påverkar rörelseresultatet

	Januari–september		Helår		
MSEK	**2011**	**2010**	**2010**	**2009**	**2008**
Engångsintäkter					
Engångseffekter hänförliga till förvärvet av Trans Viking	–	775	775	0	0
Omstruktureringsposter					
Kostnader för avgående VD	–5	0	0	0	0
Kostnader i samband med förvärvet av Österströms och SBS	–7	0	0	0	0
Kostnader för omstrukturering av koncernen, Industrial Shipping och integration av Österströms	–36	0	0	0	0
Nedskrivning av goodwill Österströmsförvärvet	–55	0			
Kostnader och reserveringar för etablering av den danska offshorestrukturen och kommande börsintroduktion på Oslo börs	–20	0	0	0	0
Rearesultat från försäljning av fartyg inkl reservation för tvist hänförlig till tidigare fartygsförsäljningar	–3	–6	–6	0	7
Fartygsnedskrivningar inom Industrial Shipping	–20	0	–241	–61	–22
Personalkostnader relaterade till omstruktureringar inom Industrial Shipping	0	0	0	–2	–9
Summa omstruktureringsposter	**–146**	**–6**	**–247**	**–63**	**–24**

Balansräkningar i sammandrag

	30 september		31 december		
MSEK	**2011**	**2010**	**2010**	**2009**	**2008**
Fartyg, pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	4 205	4 167	3 815	2 195	2 171
Övriga materiella anläggningstillgångar	72	79	79	87	66
Goodwill	2	2	2	2	2
Övriga immateriella anläggningstillgångar	29	14	10	10	12
Finansiella anläggningstillgångar	221	88	126	105	64
Summa anläggningstillgångar	**4 529**	**4 350**	**4 033**	**2 400**	**2 316**
Likvida medel[1]	369	639	637	327	574
Övriga omsättningstillgångar	621	402	477	445	458
Summa tillgångar	**5 519**	**5 391**	**5 146**	**3 172**	**3 348**
Eget kapital[2]	2 171	2 636	2 396	1 175	1 421
Långfristiga skulder[3]	2 254	2 219	2 091	1 447	1 355
Kortfristiga skulder[3]	1 094	536	659	551	572
Summa eget kapital och skulder	**5 519**	**5 391**	**5 146**	**3 172**	**3 348**

Kassaflödesanalyser i sammandrag

	Januari–september		Helår		
MSEK	**2011**	**2010**	**2010**	**2009**	**2008**
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapitalet	32	7	58	–50	455
Förändring av rörelsekapitalet	89	76	33	3	38
Kassaflöde från den löpande verksamheten	**121**	**83**	**91**	**–48**	**493**
Kassaflöde från investeringsverksamheten[4]	–153	146	164	–142	–58
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	–249	113	86	–20	–170
Utdelning	–	–	–	–70	–70
Förändring av likvida medel	**–281**	**342**	**341**	**–279**	**195**
Ingående kassa	637	327	327	574	393
Kursdifferens i likvida medel	13	–30	–31	33	–14
Likvida medel vid periodens utgång[1]	**369**	**639**	**637**	**327**	**574**

1) Av koncernens disponibla likvida medel var, per 30 september 2011, 163 MSEK (dec 2010: 315) avsatta på särskilda konton för att säkerställa Koncernens kontantåtaganden vid leveranserna av kontrakterade AHTS-fartyg.
2) Innehav utan bestämmande inflytande ingår per 30 september 2011 med 14 MSEK (sep 2010: 21, dec 2010: 19, dec 2009: 22, dec 2008: 29).
3) Summan av Koncernens lång- och kortfristiga räntebärande skulder uppgår per 30 september 2011 till 2 547 MSEK (sep 2010: 2 156, dec 2010: 2 170, dec 2009: 1 381, dec 2008: 1 188).
4) Bruttoinvesteringar under perioden jan–sep 2011 uppgår till 857 MSEK (jan–sep 2010: 277, jan–dec 2010: 268, jan–dec 2009: 364, jan–dec 2008: 139) före avdrag för finansiering.

Nyckeltal

	Januari–september		Helår		
	2011	**2010**	**2010**	**2009**	**2008**
Resultat före kapitalkostnader (EBITDA), MSEK	76	820	884	–8	502
Resultat före räntekostnader (EBIT), MSEK	–233	699	455	–233	316
Eget kapital, MSEK	2 171	2 636	2 396	1 175	1 421
Nettoskuldsättning, MSEK	2 178	1 519	1 533	1 054	615
Utdelning per aktie, SEK	–	–	–	2,50	2,50
Operativt kassaflöde, MSEK	4	789	841	–41	444
Totalt kassaflöde, MSEK	–281	342	341	–279	195
Avkastning på sysselsatt kapital, procent	–6,7	25,4	12,8	–9,0	12,5
Avkastning på eget kapital, procent	–14,1	58,3	32,8	–17,1	20,2
Räntetäckningsgrad, ggr	0,9	20,4	16,0	0,0	9,2
Soliditet, procent	39,3	48,9	46,6	37,0	42,0
Skuldsättningsgrad, procent	100,3	57,6	64,0	89,7	43,2
Vinstmarginal, procent	–14,6	37,8	17	–12,1	9,8
Medelantal anställda	879	1 042	911	1 050	1 058

Finansiell information per affärsområde

Nettoomsättning per verksamhetsområde

	Januari–september		Helår		
MSEK	**2011**	**2010**	**2010**	**2009**	**2008**
Affärsområde Offshore/Icebreaking[1]	365	143	298	125	402
Affärsområde Industrial Shipping[1]	1 592	1 411	1 865	1 900	2 006
Totalt affärsverksamheten	**1 957**	**1 554**	**2 163**	**2 025**	**2 408**
Ship Management/Koncerngemensamt	1 151	934	1 151	1 108	1 024
./. elimineras intern försäljning	–1 022	–734	–920	–849	–784
Total nettoomsättning	**2 086**	**1 754**	**2 394**	**2 284**	**2 648**

Resultat före skatt per verksamhetsområde

	Januari–september		Helår		
MSEK	**2011**	**2010**	**2010**	**2009**	**2008**
Affärsområde Offshore/Icebreaking	–36	24	45	–25	233
Affärsområde Industrial Shipping	–54	–90	–105	–140	81
Totalt affärsverksamheten	**–90**	**–66**	**–60**	**–165**	**314**
Ship Management/Koncerngemensamt	–69	–40	–61	–48	–31
Operativt resultat före skatt[2]	**–159**	**–106**	**–121**	**–213**	**283**
Omstruktureringsposter[3]	–139	–6	–247	–63	–24
Förvärvseffekter[4]	–7	775	775	0	0
Resultat före skatt	**–305**	**663**	**407**	**–276**	**259**

Tillgångar allokerade per verksamhetsområde

	30 september		31 december		
MSEK	**2011**	**2010**	**2010**	**2009**	**2008**
Affärsområde Offshore/Icebreaking	3 886	3 130	3 158	974	768
Affärsområde Industrial Shipping	953	1 291	1 080	1 555	1 744
Totalt affärsverksamheten	**4 839**	**4 421**	**4 238**	**2 529**	**2 512**
Ship Management/Koncerngemensamt[5]	680	970	907	644	836
Totala tillgångar	**5 519**	**5 391**	**5 146**	**3 172**	**3 348**

1) Internförsäljning saknas.
2) Operativt resultat: Resultat före skatt och omstruktureringsposter.
3) För definition se ”Finansiell information i sammandrag – Jämförelsestörande poster som påverkar rörelseresultatet” på sidan 27.
4) Kostnader i samband med förvärvet av Österströms och SBS Marine ingår i perioden jan–sep 2011 med –7 MSEK. I beloppet för helåret 2010 ingår effekter hänförliga till förvärvet av utestående andelar i joint venture-bolagen Trans Viking om 775 MSEK.
5) Inkluderar ofördelade tillgångar.

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 avskrivningar, 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 realisationsresultat, avskrivningar, nedskrivningar och andra ej kassaflödespåverkande poster.

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.

Resultat per aktie
Resultat efter finansiella poster med avdrag för skatt på årets resultat (aktuell och uppskjuten skatt) enligt Koncernens resultaträkning dividerat med antal utestående aktier.

Rörelseresultat
Resultat före finansiella poster och skatt.

Rörelseresultat per affärsområde
Rörelseresultat för respektive affärsområde redovisas före koncerngemensamma kostnader.

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 nio månaderna 2011 jämfört med första nio månaderna 2010

Koncernens nettoomsättning för perioden uppgick till 2 086 MSEK (1 754), vilket innebar en ökning med 18,9 procent jämfört med samma period föregående år. Omsättningsökningen var dels hänförlig till att Österströmskoncernen inkluderas i räkenskaperna från och med juni 2011, dels från affärsområde Offshore/Icebreaking som mottog två fartygsleveranser under perioden samt effekt av att Trans Viking ingår 100 procent från 22 september 2010. Resultatet före skatt uppgick till –305 MSEK (663) och resultatet efter skatt uppgick till –241 MSEK (836).

Utveckling under de första nio månaderna för affärsområde Offshore/Icebreaking

Nettoomsättningen inom affärsområde Offshore/Icebreaking uppgick till 365 MSEK (143) för perioden.

Inom affärsområdet stärktes marknaden successivt under året med ett ökat antal riggförflyttningar och generellt sett ökad aktivitet vilket innebar en ökad utnyttjandegrad av AHTS-fartygen och höjda rater. Överutbudet av AHTS-fartyg i Nordsjön lättade under perioden efter att flera större fartyg lämnat området för uppdrag på annat håll, vilket även det bidrog till höjda rater. Under det första halvåret hade vissa av fartygen en låg utnyttjandegrad och två fartyg var inte fullt verksamma under perioden på grund av uppgraderingsarbete på varv, respektive inklarering inför nytt uppdrag. Under det tredje kvartalet var utnyttjandegraden hög. I februari levererades det andra AHTS-fartyget i en serie av fyra, Njord Viking och i juli levererades det tredje AHTS-fartyget, Magne Viking. I slutet av februari förvärvades samtliga aktier i Arctic Ice Management AB. Bolaget besitter teknik och kunskap inom ice management. I maj påbörjade Balder Viking en charter för Cairn Energy (Capricorn) i Baffin Bay utanför Grönlands kust och i augusti påbörjade Vidar Viking en två månaders charter för Cairn Energy i samma område. Fartygen utför ice management tjänster utöver sedvanliga supplytjänster. Odin Viking påbörjade en charter för Shell utanför Brasiliens kust men efter problem med utrustningen låg Odin Viking offhire under augusti månad. Njord Viking inledde en fyraårscharter för ENI i Barents hav.

Offshore/Icebreakings operativa resultat före skatt uppgick till –36 MSEK (24).

Utveckling under de första nio månaderna för affärsområde Industrial Shipping

Nettoomsättningen inom affärsområde Industrial Shipping uppgick till 1 592 MSEK (1 411) för perioden.

Inom affärsområdet uppvisade både RoRo Baltic och Container-divisionen positiva resultat medan bulksegmenten mötte en svår marknad. Den nya linjen som startades i början av juni, TransBothnia Line, uppvisade goda godsvolymer. På bulkmarknaden rådde ett betydande överskott av tonnage vilket gjorde att fraktraterna hölls på en relativt låg nivå. Marknaden började återhämta sig något men från låga nivåer. Inom Atlanttrafiken uppvisade den västgående trafiken med magasinspapper hög utnyttjandegrad. Leveranserna av tidningspapper från Kanada till Nordeuropa ökade även de under perioden. Även transporterna av tidningspapper från Kanada till USA:s ostkust uppvisade goda volymer med hög utnyttjandegrad. Under perioden gjordes fartygsnedskrivningar om totalt –20 MSEK inom affärsområdet.

Industrial Shippings operativa resultat före skatt uppgick till –54 MSEK (–90).

Koncerngemensamma poster

Nettoomsättningen för de externa uppdragen uppgick till 129 MSEK (200) för perioden. Minskningen av omsättningen jämfört med föregående år var hänförligt till det externa shipmanagementuppdrag för Atlantic Container Line, som avslutades i december 2010. Det operativa resultatet före skatt uppgick till –69 MSEK (–40). Försämringen av det operativa resultatet var hänförligt till ökade kostnader inom central finansförvaltning i form av ökade lånekostnader främst på grund av högre skuldsättning.

Rörelseresultat

Koncernens rörelseresultat under perioden uppgick till –233 MSEK (699). Resultatet påverkades negativt av realisationsresultat från försäljning av fartyg inklusive reservationer avseende en tvist från en tidigare fartygsförsäljning om –3 MSEK, kostnader och nedskrivningar relaterade till etablering av den danska offshorestrukturen och förberedelser för introduktion av Trans Viking på Oslobörsen om –20 MSEK, kostnader för omstrukturering av koncernen, affärsområde Industrial Shipping och integration av Österströms om –36 MSEK samt kostnader för före detta VD om –5 MSEK. Därutöver skrevs det bokförda värdet av fartyg inom affärsområde Industrial Shipping ned med –20 MSEK samt goodwill relaterat till förvärvet av Österströms med –55 MSEK. Kostnader hänförliga till förvärvet av Österströms uppgick till –3 MSEK och för förvärvet av SBS Marine till –4 MSEK. Totalt uppgick omstruktureringskostnaderna till –146 MSEK (–6). Resultatet för samma period föregående år påverkades positivt av en engångseffekt om 775 MSEK hänförlig till förvärvet av samtliga utestående aktier i joint venture bolagen inom affärsområde Offshore/Icebreaking. Det svaga resultatet berodde framförallt på låga rater och svag efterfrågan inom bulksegmenten inom affärsområde Industrial Shipping och låg utnyttjandegrad och låga

rater under delar av perioden för fartygen inom affärsområde Offshore/Icebreaking.

Kassaflöde och finansiell ställning

Koncernens ingående kassabalans var 637 MSEK (327). Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 121 MSEK (83).

Investeringsverksamheten gav en nettoeffekt på –153 MSEK (146) och avsåg både materiella och finansiella anläggningstillgångar.

Finansieringsverksamheten redovisade en nettoeffekt på –249 MSEK (113).

Periodens kassaflöde uppgick totalt till –281 MSEK (342). Koncernens likvida medel uppgick vid utgången av perioden till 369 MSEK (639) varav 163 MSEK var avsatta på särskilda konton för att säkerställa Koncernens kontantåtaganden vid leveranserna av det sista AHTS-fartyget, Brage Viking. Därtill hade Koncernen ej utnyttjade kreditlöften i form av outnyttjad checkkredit om totalt 33 MSEK (63). Utnyttjad checkkredit vid utgången av perioden uppgick till 104 MSEK (37). Summan av Koncernens lång- och kortfristiga räntebärande skulder uppgick till 2 547 MSEK (2 156).

Vid utgången av perioden uppgick Koncernens totala tillgångar till 5 519 MSEK (5 391) och det egna kapitalet till 2 171 MSEK (2 636). Soliditeten var vid utgången av perioden 39 procent (49) och skuldsättningsgraden uppgick till 100 procent (58).

Det bokförda värdet på Koncernens fartyg, som redovisas till anskaffningsvärden med avdrag för planenliga avskrivningar och nedskrivningar, inklusive pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar, uppgick vid utgången av perioden till 4 205 MSEK (4 167). Efter värdering av Koncernens fartyg med hjälp av externa värderingar och impairmenttester belastades periodens resultat med en nedskrivning om –20 MSEK (0).

Investeringar och avyttringar

Koncernens bruttoinvesteringar uppgick under perioden till 857 MSEK (277) och avsåg främst kontantinsats vid leverans av Njord Viking som skedde i februari 2011, kontantinsats vid leverans av Magne Viking som skedde i juli 2011 samt förvärvet av Österströms och Arctic Ice Management AB. De tre RoRo-fartygen Ortviken, Östrand och Obbola avyttrades under perioden till bokförda värden till SCA Transforest AB.

2010 jämfört med 2009

Koncernens nettoomsättning för 2010 uppgick till 2 394 MSEK (2 284), vilket innebar en ökning med 4,8 procent jämfört med föregående år. Omsättningsökningen var framförallt hänförlig till förvärvet av utestående andelar i joint venture-bolagen Trans Viking som ingick i omsättningen från och med september men även till ökade rater och untyttjandegrad inom affärsområde Offshore/Icebreaking. Resultatet före skatt uppgick till 407 MSEK (–276) och resultatet efter skatt uppgick till 585 MSEK (–221).

Utveckling under året för affärsområde Offshore/Icebreaking

Nettoomsättningen inom affärsområde Offshore/Icebreaking uppgick till 298 MSEK (125) för året.

Inom affärsområdet var för första gången alla fem fartyg uthyrda på längre kontrakt under stora delar av året. Affärsområdet ägs från och med 22 september 2010 till 100 procent av TransAtlantic (tidigare 50 procent), vilket påverkar jämförbarheten mellan perioderna. Inriktningen att utveckla verksamheten mot offshoreuppdrag i arktiska områden resulterade i att tre fartyg var sysselsatta i en operation utanför Grönlands kust samt att Tor Viking II var uthyrd till Statoil på ett längre uppdrag utanför Alaskas kust. Odin Viking var fortsatt sysselsatt i ett längre offshoreuppdrag utanför Brasiliens kust. I juni togs leverans av AHTS-fartyget Loke Viking, det första i en serie om fyra, från varv i Spanien. Fartygen var efter avslutade offshoreuppdrag sysselsatta på offshorespotmarknaden i Nordsjön som var svag.

Offshore/Icebreakings operativa resultat före skatt uppgick till 45 MSEK (–25).

Utveckling under året för affärsområde Industrial Shipping

Nettoomsättningen inom affärsområde Industrial Shipping uppgick till 1 865 MSEK (1 900) för året.

Inom affärsområdet uppvisade divisionerna en ojämn utveckling under året. En fortsatt svag marknad i USA och en svag USD hade en negativ inverkan på resultatet. Dessutom innebar den kraftiga förstärkningen av SEK mot i stort sett samtliga valutor kursförluster inom affärsområdet. Som en konsekvens av förändrade marknadsförutsättningar inom främst Atlanttrafiken gjordes fartygsnedskrivningar med –156 MSEK. Utöver detta gjordes ytterligare fartygsnedskrivningar inom RoRo Baltic med –85 MSEK, vilket var en anpassning av värdena på fartygen på Obbola, Östrand och Ortviken, vilka SCA enligt optionsavtal hade rätt att förvärva till förutbestämt pris. Därmed gjordes under året fartygsnedskrivningar om totalt –241 MSEK inom affärsområdet.

Industrial Shippings operativa resultat före skatt uppgick till –105 MSEK (–140).

Koncerngemensamma poster

Nettoomsättningen för de externa uppdragen uppgick till 231 MSEK (260) för året. Minskningen av omsättningen berodde på att det externa shipmanagementuppdraget för Atlantic Container Line upphörde under året. Det operativa resultatet före skatt uppgick till –61 MSEK (–48). Resultatförändringen var huvudsakligen hänförlig till ökade räntekostnader samt bankavgifter och konsultkostnader.

Rörelseresultat

Koncernens rörelseresultat under året uppgick till 455 MSEK (–243). Rörelsemarginalen uppgick till 19,0 procent (–10,6). Resultatet påverkades positivt av en engångseffekt om 775 MSEK hänförlig till förvärvet av samtliga utestående aktier i joint venture bolagen inom affärsområde Offshore/

Icebreaking, som genomfördes under det tredje kvartalet. Resultatet påverkades samtidigt negativt av realisationsresultat från försäljning av fartyg om –6 MSEK. Därutöver skrevs det bokförda värdet av fartyg inom affärsområde Industrial Shipping ned med –241 MSEK. Totalt uppgick omstruktureringskostnaderna till –247 MSEK (–63). Förbättrade volymer och intern effektivisering bidrog till en resultatförbättring. Bolaget omförhandlade under året hyror, lämnade tillbaka fartyg, effektiviserade trafiken och fokuserade på fartygens fyllnadsgrad.

Kassaflöde och finansiell ställning

Koncernens ingående kassabalans var 327 MSEK (574). Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 91 MSEK (–48).

Investeringsverksamheten gav en nettoeffekt på 164 MSEK (–142) och avsåg både materiella och finansiella anläggningstillgångar.

Finansieringsverksamheten redovisade en nettoeffekt på 86 MSEK (–89).

Årets kassaflöde uppgick totalt till 341 MSEK (–279). Koncernens likvida medel uppgick vid årsskiftet till 637 MSEK (327) varav 315 MSEK var avsatta på särskilda konton för att säkerställa Koncernens kontantåtaganden vid leveranserna av de två sista nybyggena. Därtill hade Koncernen ej utnyttjade kreditlöften i form av outnyttjad checkkredit om totalt 24 MSEK (124). Utnyttjad checkkredit vid utgången av året uppgick till 76 MSEK (6).

Vid årsskiftet uppgick Koncernens totala tillgångar till 5 146 MSEK (3 172) och det egna kapitalet till 2 396 MSEK (1 175). Soliditeten var vid årsskiftet 47 procent (37) och skuldsättningsgraden uppgick till 64 procent (90).

Det bokförda värdet på Koncernens fartyg, som redovisas till anskaffningsvärden med avdrag för planenliga avskrivningar och nedskrivningar, inklusive pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar, uppgick vid årsskiftet till 3 815 MSEK (2 195). Efter värdering av Koncernens fartyg med hjälp av externa värderingar och impairmenttester belastades årets resultat med en nedskrivning om –241 MSEK (–61).

Investeringar och avyttringar

Koncernens bruttoinvesteringar uppgick till 268 MSEK (364) och avsåg främst nybyggnation av ankarhanteringsfartyg, förvärv av ägarbolagen till tre RoRo-fartyg samt aktiverade dockningsutgifter. RoRo-fartyget Oak inom affärsområde Industrial Shipping avyttrades under året vilket medförde en realisationsförlust av –6 MSEK.

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. Omsättningsminskningen var framförallt hänförlig till låg aktivitet och låga rater på spotmarknaden inom affärsområde Offshore/Icebreaking samt svaga volymer inom vissa divisioner för affärsområde Industrial Shipping. Resultatet före skatt uppgick till –276 MSEK (259) och resultatet efter skatt uppgick till –221 MSEK (266).

Utveckling under året för affärsområde Offshore/Icebreaking

Nettoomsättningen inom affärsområde Offshore/Icebreaking uppgick till 125 MSEK (402) för året.

Inom affärsområde Offshore/Icebreaking bedrevs under året verksamhet med fyra fartyg med 50 procent ägarandel. Fartygen verkade på spotmarknaden för offshore som karaktäriserades av svag efterfrågan och kraftigt sänkta rater jämfört med föregående år.

Offshore/Icebreakings operativa resultat före skatt uppgick till –25 MSEK (233).

Utveckling under året för affärsområde Industrial Shipping

Nettoomsättningen inom affärsområde Industrial Shipping uppgick till 1 900 MSEK (2 006) för året.

Inom affärsområde Industrial Shipping präglades marknaden av en svag konjunktur vilket skapade betydande obalanser i flödena och fraktraterna föll till låga nivåer. Affärsområdets omsättning och resultat belastades av den finansiella krisen. Volymer och priser påverkades generellt negativt och vissa segment fick se sina volymer halverade jämfört med föregående år. Därtill startade affärsområdet en ny linje (Trans-Suomi Line) i januari 2009. Under året gjordes fartygsnedskrivningar om totalt –61 MSEK inom affärsområdet.

Industrial Shippings operativa resultat före skatt uppgick till –140 MSEK (81).

Koncerngemensamma poster

Nettoomsättningen för de externa uppdragen uppgick till 260 MSEK (240). Ökningen av omsättningen berodde på att TransAtlantic i juni 2008 fick ett nytt bemanningsuppdrag, vilket bestod i att driva och bemanna svenska statens isbrytare. Det operativa resultatet före skatt uppgick till –48 MSEK (–31). Resultatförändringen var huvudsakligen hänförlig till lägre avkastning på likvida medel och kostnader i samband med VD-byte.

Rörelseresultat

Koncernens rörelseresultat under året uppgick till –243 MSEK (315). Rörelsemarginalen uppgick till –10,6 procent (11,9). Resultatet påverkades negativt av personalkostnader relaterade till omstruktureringar inom Industrial Shipping om –2 MSEK. Därutöver skrevs det bokförda värdet av fartyg inom Industrial Shipping ned med -61 MSEK. Totalt uppgick omstruktureringskostnaderna till –63 MSEK (–24). Den kraftigt negativa rörelseresultatutvecklingen berodde framförallt på en kraftigt försämrad utveckling på TransAtlantics marknader jämfört med 2008 som karaktäriserades av en 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 affärsom-

råden 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 var 574 MSEK. 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 redovisade en nettoeffekt på –89 MSEK (–240).

Årets kassaflöde uppgick totalt till –279 MSEK (195). Koncernens likvida medel uppgick vid årsskiftet till 327 MSEK (574). Därtill hade Koncernen ej utnyttjade kreditlöften om totalt 194 MSEK (400) varav 124 MSEK (–) var disponibel i form av ej utnyttjad checkkredit med den dåvarande pantsättningen. Utnyttjad checkkredit vid utgången av året uppgick till 6 MSEK (–).

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) och skuldsättningsgraden uppgick till 90 procent (43).

Med anledning av årets negativa lönsamhet förde Bolaget diskussioner med berörda banker om finansieringsvillkoren.

Det bokförda värdet på Koncernens fartyg, som redovisas till anskaffningsvärden med avdrag för planenliga avskrivningar och nedskrivningar, inklusive pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar, uppgick vid årsskiftet till 2 195 MSEK (2 171). Efter värdering av Koncernens fartyg med hjälp av externa värderingar och impairmenttester belastades årets resultat med en nedskrivning om –61 MSEK (–22).

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.

Viktiga tendenser under det innevarande räkenskapsåret

Inom affärsområde Offshore/Icebreaking har marknaden successivt stärkts med ett ökat antal riggförflyttningar och generellt sett ökad aktivitet som inneburit ökad utnyttjandegrad av AHTS-fartygen och höjda rater som följd.

Inom affärsområde Industrial Shipping har efterfrågan inom bulk- och småbulkstrafiken försämrats under året medan trafiken inom RoRo- och containerenheterna är i stort sett oförändrad. Betydande överskott av tonnage råder i flera segment vilket gör att fraktraterna har hållits på en relativt låg nivå.

Volymerna i division RoRo Baltic har varit stabila under året och trafiken på norra Bottenviken har visat hög utnyttjandegrad trots en kortvarig strejk på de finska pappersbruken i maj. Containervolymerna har utvecklats väl under året. Stålindustrin exportvolymer är lägre än fjolårets och importvolymerna som gynnades av en stark SEK i början av året har har minskat något under det tredje kvartalet.

Marknaden för de större bulkfartygen är under stark prispress på grund av de många osäkerhetsfaktorerna inom världsekonomin. De fraktade volymerna är fortfarande för låga i förhållande till tillgången på tonnage vilket håller priserna nere. En bättre balans i flödena förutsätter att den tyngre industrin inte möter en minskning av ordernivåerna.

Den västgående Atlanttrafiken med magasinspapper har uppvisat en positiv utveckling sedan volymerna från Norske Skog återupptagits efter en brand i fabriken. Leveranserna av tidningspapper från Kanada till Nordeuropa har ökat under året vilket medfört en god utnyttjandegrad. Volymerna av tidningspapper från Kanada till USA:s östkust har uppvisat en positiv trend medan trafiken från Kanada till Karibien har minskat beroende på sjunkande volymer.

Väsentliga förändringar sedan 30 september 2011

Den 5 oktober 2011 offentliggjorde TransAtlantic att Bolaget förvärvar samtliga aktier i det brittiska offshorerederiet SBS Marine från Kistefos. Förvärvet beskrivs i avsnittet ”Förvärv av SBS Marine” och förvärvets inverkan på TransAtlantics finansiella ställning beskrivs i avsnittet ”Proformaredovisning”.

Den 13 oktober 2011 avyttrade TransAtlantic det helägda fartyget TransWing till fartygets bokförda värde. Försäljningen hade en positiv påverkan på Koncernens kassabalans om cirka 8 MSEK.

Heléne Mellquist har utsetts till ny CFO i TransAtlantic. Heléne Mellquist kommer närmast från International Division på Volvo Lastvagnar där hon innehar tjänsten som CFO och Vice President. Heléne Mellquist tillträder tjänsten den 1 januari 2012. Heléne Mellquist ersätter Gunnar Modalen som på interimsbasis innehaft befattningen sedan april 2011 och som fortsättningsvis kommer att stödja bolaget med andra uppdrag.

Division Bulk har tecknat ett treårskontrakt med FNsteel OY gällande transporter av malmpellets mellan Luleå och Kovenhar i Finland. Ytterligare ett treårskontrakt har tecknats med Nordkalk OY gällande deras transporter av kalksten mellan Storugns och Luleå/Kokkola. Kontrakten som gäller från 1 januari 2012 kommer att sysselsätta 2 fartyg i en fast slinga i Östersjön.

Den transatlantiska verksamheten är under avveckling som förväntas vara slutförd runt årsskiftet 2011/2012. Två av fartygen kommer därefter att sättas in i den nya linjen i Östersjön, TransBothnia Line. Bolaget har träffat avtal om refinansiering av sina befintliga lån avseende fartygen Tor Viking II, Balder Viking och Vidar Viking. Refinansieringen genomförs genom att tidigare lån återbetalas och ett nytt lån om 675 MNOK tas upp.

I övrigt har inga väsentliga förändringar i emittentens finansiella ställning eller ställning på marknaden skett.

Proformaredovisning

Beskrivning av transaktionerna

TransAtlantic har, som offentliggjordes den 5 oktober 2011, beslutat att förvärva samtliga aktier i det brittiska offshorerederiet SBS Marine från Kistefos. TransAtlantic tillträdde SBS Marine den 8 november 2011 då hälften av köpeskillingen erlades. Resterande del av köpeskillingen ska erläggas den 15 december 2011. I samband med förvärvet genomför TransAtlantic en Nyemission om cirka 555 MSEK för att finansiera förvärvet och för att stärka Bolagets finansiella ställning inför en förestående uppdelning av Koncernen.

SBS Marine är ett brittiskt offshorerederi baserat i Aberdeen. Bolaget opererar en flotta om sex PSV-fartyg (Platform Supply Vessel). Förvärvet är ett led i TransAtlantics satsning på affärsområde Offshore/Icebreaking för att stärka produkterbjudandet inom affärsområdet.

Den preliminära köpeskillingen uppgår till 310 MSEK. I samband med förvärvet ska 164 MSEK i lån till Kistefos återbetalas.

Som ett led i satsningen på att utveckla affärsområde Industrial Shipping har rederi och logistikföretaget Österströms förvärvats per 8 juni 2011. Österströms kompletterar affärsområdet genom sin verksamhet inom Short Sea Bulk samt tjänster inom integrerad logistik. Målsättningen med förvärvet är att öka tjänsteutbudet och volymerna samt att förbättra utnyttjandegraden av fartygsflottan.

Per september 2010 förvärvade TransAtlantic utestående 50 procent av aktierna i joint venture-bolagen Trans Viking, vilket presenterats i 2010 års årsredovisning.

Allmänt om proformaredovisningen

Proformaredovisningen har upprättats för att illustrera hur förvärven av SBS Marine och Österströms skulle ha påverkat koncernresultaträkningen för TransAtlantic för 2010 om förvärven hade genomförts per 1 januari 2010 respektive koncernresultaträkningen för delårsperioden 1 januari – 30 september 2011 om förvärven av SBS Marine och Österströms hade genomförts per den 1 januari 2011. Koncernbalansräkningen har upprättats proforma som om förvärvet av SBS Marine hade genomförts per 30 september 2011. Därutöver har proformaredovisningen kompletterats med hur förvärvet av joint venture-bolagen Trans Viking skulle kunna ha påverkat koncernresultaträkningen för räkenskapsåret 2010 om förvärvet genomförts per 1 januari 2010.

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 Koncernen faktiskt skulle ha uppnått om koncernbildningen hade genomförts vid redovisade tidpunkter, inte heller att visa faktisk finansiell ställning eller Koncernens resultat för någon framtida tidpunkt eller period.

Proformaredovisningen baseras på TransAtlantics reviderade årsredovisning för 2010 samt dess översiktligt granskade delårsrapport per 30 september 2011. Finansiell information för SBS Marine i proformaredovisningen avseende räkenskapsåret 2010 samt delårsperioden 1 januari – 30 september 2011 har översiktligt granskats av bolagets revisor. Finansiell information i proformaredovisningen för Österströms utgörs av reviderad årsredovisning för 2010 samt av bolagets revisorer översiktligt granskad finansiell information för delårsperioden 1 januari – 30 september 2011.

I nedanstående proformaredovisning har justeringar till TransAtlantics redovisningsprinciper gjorts avseende de förändringar som bedömts vara av bestående karaktär för den nya Koncernen.

Redovisningsprinciper för Koncernen

Proformaredovisningen har upprättats i enlighet med de redovisningsprinciper som gäller för Koncernen. För en beskrivning av redovisningsprinciperna hänvisas till sidorna 51–55 i TransAtlantics årsredovisning från 2010.

Transaktionerna har redovisats enligt förvärvsmetoden. Vid framtagande av proformaredovisningen har för SBS Marine upprättats en preliminär förvärvsanalys där förvärvade tillgångar och övertagna skulder har åsatts preliminära verkliga värden per 30 september 2011. Utifrån dessa preliminära värden har balansräkningen proforma och resultaträkningarna proforma justerats för bland annat avskrivningar på högre fartygsvärden. Österströms redovisas utifrån den, till följd av pågående genomgång av Österströms ingångna avtal, preliminära förvärvsanalys som TransAtlantic har baserat delårsrapporten per 30 september 2011 på.

Beräknade kostnader för externa rådgivare i samband med rörelseförvärv ska enligt IFRS 3 redovisas i koncernresultaträkningen i den period de uppkommer. Någon proformajustering av sådana poster har för ovanstående förvärv inte gjorts. Transaktionskostnader redovisas som övriga externa kostnader och uppgår totalt till 10 MSEK varav 3 MSEK har redovisats som en kostnad under räkenskapsåret 2010 och 7 MSEK som en kostnad under niomånadersperioden 2011.

Beräknade framtida kostnadsbesparingar har inte beaktats vid upprättande av proformaredovisningen.

I den konsoliderade proforma resultaträkningen för helåret 2010 har EUR omräknats till SEK med användande av genomsnittliga valutakursen 9,54. USD har omräknats till SEK med användande av genomsnittliga valutakursen 7,20.

I den konsoliderade proforma resultaträkningen för delårsperioden 1 januari – 30 september 2011 har EUR omräknats till SEK med användande av genomsnittliga valutakursen 9,01. USD har omräknats till SEK med användande av genomsnittliga valutakursen 6,41.

I den konsoliderade proforma balansräkningen per 30 september 2011 har EUR omräknats till SEK med användande av balansdagens valutakurs 9,27. USD har omräknats till SEK med användande av balansdagens valutakurs 6,86.

Förvärvet av SBS Marine

En förvärvsbalansräkning har upprättats per 30 september 2011 där tillgångar, skulder och eventualförpliktelser värderats till verkliga värden. Eventuell skillnad mellan den preliminära köpeskillingen och verkligt värde på förvärvade nettotillgångarna redovisas som goodwill.

Den preliminära köpeskillingen för samtliga aktier i SBS Marine uppgår till 310 MSEK och har fastställts utifrån oberoende fartygsvärderingar och värdering av köpoptioner för icke ägda fartyg med justering för skulder och rörelsekapital, allt per 30 september 2011.

I nedanstående tabell lämnas information om preliminär köpeskilling, förvärvade nettotillgångar till verkligt värde och goodwill.

MSEK	
Preliminär köpeskilling	310
Verkligt värde på förvärvade tillgångar	
Fartyg	652
Övriga materiella anläggningstillgångar	1
Finansiella anläggningstillgångar	77
Omsättningstillgångar	145
Summa tillgångar	**875**
Långfristiga skulder	–327
Kortfristiga skulder	–238
Summa skulder	**–565**
Summa verkligt värde på identifierade nettotillgångar	**310**
Total preliminär köpeskilling	**310**

Koncernens resultaträkning proforma 1 januari – 31 december 2010

Koncernresultaträkningar har upprättats proforma för såväl helåret 2010 som för delårsperioden 1 januari – 30 september 2011 med tillägg för de två stora förvärven som gjordes dels under 2010 då de utestående 50 procenten av Trans Viking förvärvades samt Österströms som förvärvades under 2011 för att ge en rättvisande bild av den nya Koncernen.

	Helår 2010						
MSEK	**TransAtlantic**	**Trans Viking**[1]	**Österströms**	**SBS Marine**	**Andra effekter av transaktionerna**	**Not**	**Proforma**
Nettoomsättning	2 394	145	887	217	8	1	3 651
Övriga rörelseintäkter	784	–1	0	0	0		783
Direkta resekostnader	–1 163	–6	–819	–8	0		–1 996
Personalkostnader	–704	–44	–62	–58	0		–868
Övriga kostnader	–427	–28	–47	–130	0		–632
Av- och nedskrivningar	–429	–39	–11	–27	–40	2, 3, 4	–546
Rörelseresultat	**455**	**27**	**–52**	**–6**	**–32**		**392**
Finansnetto	–48	–11	–9	–17	–1	7	–86
Resultat före skatt	**407**	**16**	**–61**	**–23**	**–33**		**306**
Skatt på periodens resultat	178	0	51	0	–51	8	178
Periodens resultat	**585**	**16**	**–10**	**–23**	**–84**		**484**
Övrigt totalresultat	–22	0	0	0	0		–22
Periodens totalresultat	**563**	**16**	**–10**	**–23**	**–84**		**462**

Upprättad som om förvärven av joint venture-bolagen Trans Viking, Österströms och SBS Marine genomförts per 1 januari 2010.

Koncernens resultaträkning proforma 1 januari – 30 september 2011

Koncernresultaträkningar har upprättats proforma för såväl helåret 2010 som för delårsperioden 1 januari – 30 september 2011 med tillägg för de två stora förvärven som gjordes dels under 2010 då de utestående 50 procenten av Trans Viking förvärvades samt Österströms som förvärvades under 2011 för att ge en rättvisande bild av den nya Koncernen.

	Januari–september 2011					
MSEK	**TransAtlantic**	**Österströms**[2]	**SBS Marine**	**Andra effekter av transaktionerna**	**Not**	**Proforma**
Nettoomsättning	2 086	423	171	–31	9	2 649
Övriga rörelseintäkter	0	1	0	0		1
Direkta resekostnader	–1 033	–237	–6	0		–1 276
Personalkostnader	–474	–35	–46	0		–555
Övriga kostnader	–503	–174	–74	31	9	–720
Av- och nedskrivningar	–309	–4	–22	–5	3, 4	–340
Rörelseresultat	**–233**	**–26**	**23**	**–5**		**–241**
Finansnetto	–72	–4	–15	0		–91
Resultat före skatt	**–305**	**–30**	**8**	**–5**		**–332**
Skatt på periodens resultat	64	7	0	0		71
Periodens resultat	**–241**	**–23**	**8**	**–5**		**–261**
Övrigt totalresultat	16	0	0	0		16
Periodens totalresultat	**–225**	**–23**	**8**	**–5**		**–245**

Upprättad som om förvärven av Österströms och SBS Marine genomförts per 1 januari 2011.

1) Avser 50 procent av Trans Viking under perioden 1 januari – 22 september 2010.
2) Avser perioden 1 januari – 7 juni 2011.

Koncernens balansräkning proforma per 30 september 2011

Koncernbalansräkningen har upprättats proforma per 30 september 2011 för att ge en rättvisande bild av Koncernens finansiella ställning efter förvärvet av SBS Marine samt efter Nyemissionen.

	30 september 2011					
MSEK	**TransAtlantic**	**SBS Marine**	**Andra effekter av transaktionerna**	**Nyemissionen**	**Not**	**Proforma**
Fartyg	4 205	496	157		4	4 858
Övriga materiella anläggningstillgångar	72	1				73
Immateriella anläggningstillgångar	31	0				31
Finansiella anläggningstillgångar	221	0	77		6	298
Summa anläggningstillgångar	**4 529**	**497**	**234**	**0**		**5 260**
Omsättningstillgångar	990	144	–474	540	10, 11	1 200
Summa tillgångar	**5 519**	**641**	**–240**	**540**		**6 460**
Eget kapital	2 171	76	–76	540	5, 11	2 711
Långfristiga skulder	2 254	327				2 581
Kortfristiga skulder	1 094	238	–164		10	1 168
Summa eget kapital och skulder	**5 519**	**641**	**–240**	**540**		**6 460**

Upprättad som om förvärvet av SBS Marine och Nyemissionen genomförts per 30 september 2011

Data per aktie[1)]

	Januari–september 2011	
SEK	**TransAtlantic**	**Proforma**
Resultat före kapitalkostnader (EBITDA)	0,7	1,2
Rörelseresultat (EBIT)	–2,1	–2,9
Resultat efter skatt	–2,2	–3,1
Operativt kassaflöde	0,1	0,1
Eget kapital vid periodens utgång inkl. min. andelar[2)]	39,2	24,4

Nyckeltal

	Januari–september 2011	
MSEK	**TransAtlantic**	**Proforma**
Resultat före kapitalkostnader (EBITDA)	76	99
Rörelseresultat (EBIT)	–233	–241
Eget kapital	2 171	2 711
Nettoskuldsättning	2 178	2 588
Operativt kassaflöde	4	8
Avkastning på sysselsatt kapital, %	–6,7	–5,6
Avkastning på eget kapital, %	–14,1	–12,8
Räntetäckningsgrad, ggr	0,9	1,1
Soliditet, %	39,3	42,0
Skuldsättningsgrad, %	100,3	95,5
Vinstmarginal, %	–14,6	–12,5

1) Data per aktie är för perioden beräknade på totalt antal aktier efter Nyemissionen, 110 902 700 st för såväl TransAtlantic som Proforma.
2) Data per aktie vid periodens utgång är beräknade på totalt antal aktier före Nyemissionen för TransAtlantic respektive efter Nyemissionen för Proforma.

Noter

1. Ett av bolagen som ingick i förvärvet av joint venture-bolagen Trans Viking under 2010, Trans Viking Icebreaking & Offshore AS, har avtal med Sjöfartsverket med en löptid på 15 år från leveransen av fartygen Tor Viking II, 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 verklig värdeberäkning av kontrakten har belopp reservats (–55 MSEK), då dessa bedömts försämra 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 11 MSEK på årsbasis (8 MSEK för perioden 1 januari – 22 september 2010).

2. I samband med förvärvet av joint venture-bolagen Trans Viking justerades fartygens bokförda värden utifrån bedömning av det verkliga värdet, baserat på två oberoende värderingsinstitut. Skillnaden mellan bokförda värden och marknadsvärden fördelas över fartygens kvarvarande nyttjandeperiod vilket redovisas på raden ”Fartyg” i balansräkningen och ”Avskrivningar/nedskrivningar” i resultaträkningen. 2010 års resultaträkning har belastats med ytterligare avskrivningar om –35 MSEK.

3. I samband med förvärvet av Österströms har det bokförda värdet på det ägda fartyget ”Forte” justerats utifrån bedömning av verkligt värde, baserat på två oberoende värderingsinstitut. Skillnaden mellan bokfört värde och marknadsvärdet fördelas över fartygets kvarvarande nyttjandeperiod. För helåret 2010 innebär det en minskning av redovisade avskrivningar med 2 MSEK och för perioden 1 januari – 7 juni 2011 en minskning av avskrivningarna med cirka 1 MSEK.

4. I samband med förvärvet av SBS Marine har fartygens bokförda värden justerats utifrån bedömning av det verkliga värdet, baserat på två oberoende värderingsinstitut. Skillnaden mellan bokförda värden och marknadsvärden fördelas över fartygens kvarvarande nyttjandeperiod. Avskrivningar för helåret 2010 har ökats med –6 MSEK och för perioden 1 januari – 30 september 2011 redovisas ökade avskrivningar med –6 MSEK. Skillnaden mellan bokfört värde och verkligt värde, 157 MSEK, har adderats i balansräkningen på raden ”Fartyg”.

5. Eliminering av förvärvat eget kapital för SBS Marine uppgår till –76 MSEK.

6. Marknadsvärdering av köpoptionerna för fartygen Tempest, Typhoon och Torrent har gjorts i samband med förvärvet av SBS Marine och upgår till 77 MSEK.

7. I avtalen med Sjöfartsverket (se not 1) ingår en räntefri finansieringslösning vars nuvärde beräknats. Detta belopp löses upp under kvarvarande avtalstid och belastar Koncernens ”Finansnetto” med cirka –1 MSEK på årsbasis. I balansräkningen redovisas justeringsposten på raden ”Långfristiga skulder”.

8. Vid förvärvet av Österströms förlorades de skattemässiga ackumulerade underskottsavdragen i dotterbolaget Österströms Rederi AB på grund av särskilda skatteregler. Då dessa underskottsavdrag aktiverats och intäktsförts i Österströms räkenskaper för 2010, har nedskrivning skett av dessa värden om cirka –51 MSEK på raden ”Skatt på årets resultat” i samband med förvärvet.

9. Intern försäljning och köp som skett mellan bolag inom Koncernen och Österströms elimineras med 31 MSEK på raden ”Nettoomsättning” och ”Övriga kostnader”.

10. Beloppet om 474 MSEK avser preliminär kontant köpeskilling för SBS Marine om –310 MSEK samt amortering av lån till Kistefos om –164 MSEK.

11. Nyemission med kontantlikvid om cirka 555 MSEK med avdrag för emissionskostnader om cirka –15 MSEK, totalt cirka 540 MSEK, vilket har gottskrivits kassan och eget kapital.

Revisors rapport avseende proformaredovisning

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

Vi har granskat den proformaredovisning som framgår på s. 34–38 i Rederi AB TransAtlantics prospekt daterat den 9 november 2011.

Proformaredovisningen har upprättats endast i syfte att informera om hur:

- förvärvet av SBS Marine skulle ha kunnat påverka koncernresultaträkningen för Rederi AB TransAtlantic för räkenskapsåret 2010 och för delårsperioden 1 januari – 30 september 2011 samt koncernbalansräkningen per 30 september 2011
- förvärvet av Österströms skulle ha kunnat påverka koncernresultaträkningen för Rederi AB TransAtlantic för räkenskapsåret 2010 och för delårsperioden 1 januari – 30 september 2011 om förvärvet skett per 1 januari 2011 samt
- föregående års förvärv av joint venture-bolagen Trans Viking skulle ha kunnat påverka koncernresultaträkningen för Rederi AB TransAtlantic för räkenskapsåret 2010 om förvärvet skett per 1 januari 2011.

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 p. 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 rekommendation RevR 5 Granskning av prospekt. Vårt arbete, vilket inte innefattade en oberoende granskning av underliggande finansiell information, har huvudsakligen bestått i att jämföra den icke justerade finansiella informationen med källdokumentation, bedöma underlag till proformajusteringarna och diskutera proformaredovisningen med företagsledningen.

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 sammanställts enligt de grunder som anges på s. 34–38 och att dessa grunder överensstämmer med de redovisningsprinciper som tillämpas av Bolaget.

Uttalande

Vi anser att proformaredovisningen har sammanställts på ett korrekt sätt enligt de grunder som anges på s. 34–38 och att dessa grunder överensstämmer med de redovisningsprinciper som tillämpas av Bolaget.

Göteborg den 9 november 2011

PricewaterhouseCoopers AB

Helén Olsson Svärdström
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 september 2011. För en redogörelse av Koncernens kassaflöde hänvisas till "Finansiell information i sammandrag" och "Kommentarer till den finansiella utvecklingen" på sidorna 26–33.

MSEK	
Totala kortfristiga skulder	**1 094**
Mot borgen[1)]	49
Mot säkerhet[2)]	528
Blancokrediter	517
Totala långfristiga skulder	**2 254**
Mot borgen	0
Mot säkerhet[2)]	2 072
Blancokrediter	182
Eget kapital	**2 171**
Aktiekapital[3)]	555
Reservfond	246
Andra reserver	1 370
Total kapitalisering	**5 519**

1) Generell borgen, obegränsad.
2) Säkerheterna består av aktiepanter, fartygspanter samt andra tillgångar.
3) Beslut om minskning av aktiekapitalet utan indragning av aktier fattades av den extra bolagsstämman 7 november 2011. För verkställighet av minskningsbeslutet krävs tillstånd från Bolagsverket eller, i tvistiga fall, från tingsrätten. Tillstånd beräknas erhållas i slutet av februari 2012.

Utanför balansräkningen hade TransAtlantic per 30 september 2011 dessutom lämnat garanti för dotterbolags fullgörande av tidsbefraktningsavtal vilket även omfattar delar av det avyttrade dotterföretaget Transbulks åtagande. För sistnämnda finns samtidigt motgaranti från extern part på motsvarande belopp. Åtagandet löper fram till i maj 2018. Transbulk avyttrades 2005.

Totalt har Bolaget lån mot säkerhet om 2 600 MSEK, varav lån mot säkerhet i fartyg uppgår till 2 356 MSEK, och varav lån mot säkerhet i aktier i dotterbolag uppgår till 183 MSEK samt lån mot övriga säkerheter uppgår till 61 MSEK. Bolaget har sammanlagt ställt säkerheter i form av fartygsinteckningar till ett värde uppgående till 2 999 MSEK i 19 st fartyg. Därutöver har ett nybyggnadskontrakt pantsatts till ett värde om 244 MSEK.

Nettoskuldsättning

Nedan redovisas TransAtlantics nettoskuldsättning per 30 september 2011.

MSEK	
(A) Kassa	206
(B) Andra likvida medel[1)]	163
(C) Kortfristiga finansiella placeringar	0
(D) Likviditet (A)+(B)+(C)	**369**
(E) Kortfristiga finansiella fordringar	**621**
(F) Kortfristiga banklån	104
(G) Kortfristig del av långfristiga skulder	507
(H) Andra kortfristiga finansiella skulder	483
(I) Kortfristiga finansiella skulder (F)+(G)+(H)	**1 094**
(J) Kortfristig finansiell nettoskuldsättning (I)–(E)–(D)	**104**
(K) Långfristiga banklån	2 099
(L) Utestående obligationslån	0
(M) Andra långfristiga skulder	155
(N) Långfristiga finansiella skulder (K)+(L)+(M)	**2 254**
(O) Finansiell nettoskuldsättning (J)+(N)	**2 358**

1) Avsatta på särskilda konton för att säkerställa Koncernens kontantåtaganden vid leverans av AHTS-fartyg.

Investeringar

Historiska investeringar

	Januari–september		Helår		
MSEK	**2011**	**2010**	**2010**	**2009**	**2008**
Bruttoinvesteringar	857	277	268	364	139

Från 30 september 2011 fram till offentliggörande av prospektet uppgick bruttoinvesteringarna till mindre än 1 MSEK. Investeringarna bestod i huvudsak av inköp av datautrustning och inventarier. Under de första nio månaderna 2011 uppgick bruttoinvesteringarna till 857 MSEK. Investeringarna bestod i huvudsak av kontantinsats vid leverans av Njord Viking som skedde i februari 2011, kontantinsats vid leverans av Magne Viking som skedde i juli 2011 samt förvärvet av Österströms

och Arctic Ice Management AB. Under de första nio månaderna 2010 uppgick bruttoinvesteringarna till 277 MSEK. Investeringarna bestod i huvudsak av nybyggnation av ankarhanteringsfartyg samt aktiverade dockningsutgifter. Under 2009 uppgick investeringarna till 364 MSEK. Investeringarna bestod i huvudsak av nybyggnation av ankarhanteringsfartyg, uppgraderingar på befintliga ankarhanteringsfartyg, aktiverade dockningsutgifter samt ombyggnad av huvudkontoret i Skärhamn. Under 2008 uppgick investeringarna till 139 MSEK. Investeringarna bestod i huvudsak av nybyggnation av ankarhanteringsfartyg samt aktiverade dockningsutgifter.

Pågående samt framtida investeringar

Kontrakterade återstående investeringsåtaganden som inte redovisas i balansräkningen är hänförligt till 70 procent av ett fartyg under nybyggnation inom affärsområde Offshore/Icebreaking. Återstående åtaganden uppgick per offentliggörande av prospektet till cirka 299 MSEK.

Kundavtal har ännu ej ingåtts för det kommande nybygget. Den externa finansieringen för fartyget som kommer att levereras vid årsskiftet 2011/2012 bygger på en form av spansk tax-leasestruktur där ett leasingbolag blir ägare av fartyget vid leverans. TransAtlantic ingår ett bareboatcharter-avtal för nybygget innehållandes både köpoption för TransAtlantic samt säljoption för leasingbolaget vid bareboatcharter-avtalets utgång. Denna struktur medför att nybygget kommer att levereras i princip direkt från varvet till TransAtlantic med avsikten att TransAtlantic ska förvärva nybyggena efter tax-leasestrukturens utgång eller för det fall att tax-leasestrukturen skulle fallera i någon del.

TransAtlantic har diverse åtaganden för att upprätthålla denna tax-leasestruktur, såsom att fartyget ska vara registrerat och att management ska skötas inom EU, att fartyget enbart ska användas som ett offshore supportfartyg, att fartyget ska gå i internationell trafik (vilket innebär 50 procent utanför Spanien) samt att fartyget 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 fartyget under byggnation finns en återbetalningsgaranti utställd av en bank, vars syfte är att säkerställa återbetalning av erlagda förskottsbetalningar vid eventuella kontraktsbrott från varvets sida. Se vidare avsnittet ”Legala frågor och kompletterande information – Låneavtal” på sidan 64.

Finansiella instrument per kategori

	Kundfordringar och likvida medel		Derivat som används för säkringsändamål		Finansiella tillgångar som kan säljas		Summa	
MSEK	**2011-09-30**	**2010-12-31**	**2011-09-30**	**2010-12-31**	**2011-09-30**	**2010-12-31**	**2011-09-30**	**2010-12-31**
Finansiella tillgångar som kan säljas[1]	–	–		–	14	0	14	0
Derivatinstrument[2]	–	–	16	28	–	–	16	28
Kundfordringar och andra fordringar exkl. interimsfordringar[1]	402	344	–	–	–	–	402	344
Likvida medel[3]	369	637	–	–	–	–	369	637
Tillgångar i balansräkningen	**771**	**981**	**16**	**28**	**14**	**0**	**801**	**1 009**

	Skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen		Derivat som används för säkringsändamål		Övriga finansiella skulder		Summa	
MSEK	**2011-09-30**	**2010-12-31**	**2011-09-30**	**2010-12-31**	**2011-09-30**	**2010-12-31**	**2011-09-30**	**2010-12-31**
Upplåning exkl. skulder avseende finansiell leasing[3]	–	–	–	–	2 523	2 202	2 523	2 202
Skulder avseende finansiell leasing[3]	–	–	–	–	13	18	13	18
Derivatinstrument[2]	–	–	30	9	–	–	30	9
Leverantörsskulder och andra skulder exkl. interimsskulder[1]	–	–	–	–	477	315	477	315
Skulder i balansräkningen	**–**	**–**	**30**	**9**	**3 013**	**2 534**	**3 043**	**2 543**

1) Övriga värderingar där någon variabel baseras på egna bedömningar.
2) Verkliga värden som baseras på noterade marknadsvärden där finansiella instrument handlas på en aktiv marknad.
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.

Lånebehov

TransAtlantic har löst finansiering för det kommande nybygget inom Offshore/Icebreaking. Finansieringen för detta och övriga fartyg inom samma serie finns beskrivet under ”Pågående samt framtida investeringar” på sidan 41. Trans Viking Icebreaking & Offshore AS har refinansierat lånet avseende fartygen Tor Viking II, Balder Viking och Vidar Viking genom att återbetala tidigare lån och ta upp ett nytt lån om 675 MNOK. Det nya lånet är säkerställt med pantbrev i Tor Viking II, Balder Viking och Vidar Viking med prioritet efter inteckningar pantsatta till Sjöfartsverket. En uppställning över skuldernas fördelning efter förfallotidpunkt per 30 september 2011 presenteras i tabellen nedan. Det finns inga säsongsvariationer i Bolagets lånebehov.

	Ackumulerat			
MSEK	**Inom ett år**	**Inom 2–5 år**	**Efter 5 år**	**Totalt**
Totala skulder	1 094	635	1 619	3 348

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 procent av de räntebärande lånen ska säkras på en period understigande ett år, 25–50 procent om en period på ett till tre år, samt 25–50 procent på en period längre än tre år. Per 30 september 2011 hade Koncernen räntebindningar enligt tabellen nedan.

TransAtlantic utvärderar en principöverenskommelse med en bank på grund av att vissa nyckeltal inte kunde uppnås 2010. Principöverenskommelsen omfattar även tredje kvartalet 2011 där Koncernen inte fullt ut möter kraven i finansieringsavtalen samt eventuella framtida situationer där Koncernen kan komma att inte möta kraven i finansieringsavtalen. En slutlig överenskommelse förväntas bli klar under fjärde kvartalet 2011.

MSEK	**Rörlig ränta**	**1 år eller kortare**	**1–3 år**	**3 år eller längre**	**Totalt**
Ränteswap	–	68	775	747	1 590
Fasträntelån	–	223	–	29	252
Totalt räntesäkrade lånevärden	**–**	**291**	**775**	**776**	**1 842**
Ränteexponerade lån	1 163	–	–	–	1 163
Totalt räntebärande lånevärden	**1 163**	**291**	**775**	**776**	**3 005**
% av totalt räntebärande lånevärden	38%	10%	26%	26%	100%

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 44 fartyg inhyrda (samt ett under nybyggnation). 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 Koncernen, på bareboat-basis, där avtalen har en återstående löptid om cirka fyra år, samt inhyrning av papperstransportfartygen TransPaper, TransPulp och TransTimber, som går i timecharter för StoraEnso, där avtalet har en återstående löptid på cirka tio år. Koncernen har därefter rätt att lösa ut fartygen till marknadsvärdet.

I och med förvärvet av Österströms tillfördes åtta fartyg inhyrda på bareboat-basis (Brilliante, Distinto, Festivo, Forza, Lontano, Risoluto, Sonoro och Volante), där avtalen har en återstående löptid om cirka tio år. Det finns inga köpoptioner knutna till dessa fartyg. Dessa har för närvarande behandlats som operationell leasing. Dock är inte framtagandet av den slutgiltiga förvärvsanalysen avslutad utan förväntas kunna fastställas under fjärde kvartalet 2011. En eventuell omklassificering av fartygen till finansiell leasing leder till att fartygen tas upp i Koncernens balansräkning, se vidare riskfaktorn ”Omklassificering av fartyg från operationell leasing till finansiell leasing” på sidan 8. Utöver dessa tillfördes genom förvärvet även 15 fartyg inhyrda på timecharter-basis (Conger, Andante, Arina, Ernst Hagedorn, Metallica, Nemuna, Sereno, Soave, Vigoroso, Visurgis, S-Diep 1, S-Diep 2, S-Diep 3, S-Diep 4 och S-Diep 5) där majoriteten av avtalen har en löptid om mindre än ett år. I och med förvärvet av SBS Marine tillfördes två fartyg inhyrda på bareboat-basis (SBS Torrent och SBS Typhoon), där avtalen har en återstående löptid om cirka tre år.

Finansiell leasing

Finansiell leasing utgörs i huvudsak av inhyrning av de fyra AHTS-fartygen Loke Viking, Njord Viking, Magne Viking och fartyget Brage Viking som är under nybyggnation. Bareboat-hyra för dessa fartyg har förskottsbetalats för hela hyresperioden. Finansiell leasing utgörs även av hyra av containers som används inom affärsområde Industrial Shipping.

Hyreskostnader och hyresintäkter

Hyresintäkter för operationell leasing utgörs av fartyg uthyrda på time- och bareboat-basis. Antalet inhyrda fartyg var vid tidpunkten för prospektets offentliggörande 44 st (samt ett under nybyggnation) och antalet uthyrda fartyg var 11 st.

		Ackumulerat		
MSEK	**okt–dec 2011**	**2012**	**2013–2016**	**2016‹**
Hyreskostnader				
Operationell leasing	**158**	**266**	**747**	**619**
Bareboat-charter	37	162	611	619
T/C	120	103	136	–
Övrigt	1	1	–	–
Finansiell leasing	**6**	**5**	**7**	**–**
Övrigt	6	5	7	–
Hyresintäkter				
Operationell leasing	**115**	**315**	**1 087**	**783**
T/C	115	315	1 087	783

Ovanstående framtida leasingavgifter är Koncernens nominella minimiavgifter.

Redogörelse för rörelsekapital

Det befintliga rörelsekapitalet är enligt Bolagets bedömning inte tillräckligt för de aktuella behoven under de kommande tolv månaderna.

Genom Nyemissionen förväntas TransAtlantic tillföras cirka 555 MSEK före emissionskostnader. Teckningsåtaganden för hela Nyemissionen har erhållits. Cirka hälften av emissionslikviden kommer att användas för betalning av förvärvet av SBS Marine. Den ytterligare likviditet som krävs till förvärvet av SBS Marine kommer täckas av annan likviditet. Resterande del av emissionslikviden kommer att användas till att stärka Bolagets finansiella ställning.

Det är Bolagets bedömning att behovet av rörelsekapital kommer att vara täckt under de kommande 12 månaderna efter Nyemissionens genomförande.

Bolagets rörelsekapitalbehov säkerställs genom en kombination av kreditfaciliteter, likvida medel samt kassaflöden från den löpande verksamheten. Om Nyemissionen inte skulle kunna genomföras kan det medföra att TransAtlantic får söka annan finansiering för förvärvet av SBS Marine eller uppta förhandlingar med säljaren om villkoren för förvärvet alternativt sälja ett eller flera fartyg. Underskottet skulle uppkomma från den 15 december 2011 och uppgå till cirka 300 MSEK. Vidare måste den planerade uppdelningen av Koncernen senareläggas.

Fartygsflotta

Vid tidpunkten för prospektets offentliggörande hade TransAtlantic en flotta om 63 fartyg (samt ett under nybyggnation). Fartygsflottan består både av ägda och inhyrda fartyg. Den största delen av TransAtlantics materiella anläggningstillgångar består av de av Koncernen ägda fartygen. Detaljer kring fartygsflottan samt det nybygge som Koncernen har åtagit sig finns redovisade i tabellen nedan.

Fartyg	Typ	Dwt	Byggnadsår/ Ombyggnadsår	Ägande/Hyresform	Registreringsort
Industrial Shipping					
TransAgila	Container	4 500	1994	Ägd – 67%	Antigua Barbados
TransFrej	Container	4 500	1994	Ägd – 72%	Antigua Barbados
TransNjord	Container	4 500	1995	Ägd – 100%	Gibraltar
TransOdin	Container	4 500	1994	Ägd – 66%	Antigua Barbados
TransAlrek	Container	4 500	2006	Operationell lease – Timecharter	Antigua Barbados
TransAnund	Container	9 800	2007	Operationell lease – Timecharter	Cypern
TransJorund	Container	9 800	2007	Operationell lease – Timecharter	Cypern
Conger	Container	5 207	1995	Operationell lease – Timecharter	Antigua Barbados
TransPaper[1]	RoRo	16 000	2006	Operationell lease – Bareboat-charter	Sverige
TransPulp[1]	RoRo	15 960	2006	Operationell lease – Bareboat-charter	Sverige
TransTimber[1]	RoRo	15 960	2007	Operationell lease – Bareboat-charter	Sverige
TransEagle[1]	LoLo	16 600	2002	Ägd – 100%	Nederländerna
TransOsprey[2]	LoLo	20 400	2003/2008	Operationell lease – Timecharter	Gibraltar
TransHawk[1]	LoLo	16 600	2005	Operationell lease – Bareboat-charter	Gibraltar
Tofton	LoLo	14 900	1980	Operationell lease – Timecharter	Gibraltar
TransAndromeda	Bulk	6 700	1999	Ägd – 100%	Nederländerna
TransCapricorn	Bulk	6 700	2000	Ägd – 100%	Nederländerna
TransFalcon[1]	Bulk	5 700	1993	Ägd – 100%	Sverige
Andante	Bulk	6 397	2005	Operationell lease – Timecharter	Gibraltar
Arina	Bulk	4 402	1989	Operationell lease – Timecharter	Lettland
Brilliante[1]	Bulk	5 557	1997	Operationell lease – Bareboat-charter	Gibraltar
Distinto[1]	RoRo	4 135	2000	Operationell lease – Bareboat-charter	Gibraltar
Ernst Hagedorn	Bulk	4 401	1989	Operationell lease – Timecharter	Antigua Barbados
Festivo[1]	Bulk	4 600	1979	Operationell lease – Bareboat-charter	Gibraltar
Forte[1]	Bulk	6 397	2005	Ägd – 100%	Gibraltar
Forza[1]	Bulk	4 135	2000	Operationell lease – Bareboat-charter	Nederländerna
Furioso	Bulk	5 580	2007	Operationell lease – Timecharter	Antigua Barbados
Lontano[1]	Bulk	4 135	2000	Operationell lease – Bareboat-charter	Gibraltar
Metallica	Bulk	4 329	1989	Operationell lease – Timecharter	Antigua Barbados
Nemuna	Bulk	4 135	1989	Operationell lease – Timecharter	Antigua Barbados
Risoluto[1]	Bulk	4 145	1997	Operationell lease – Bareboat-charter	Gibraltar
Sereno	Bulk	4 455	1991	Operationell lease – Timecharter	Nederländerna
Soave	Bulk	4 455	1991	Operationell lease – Timecharter	Nederländerna
Sonoro[1]	Bulk	4 135	2000	Operationell lease – Bareboat-charter	Gibraltar
Vigoroso	Bulk	5 580	2007	Operationell lease – Timecharter	Gibraltar
Visurgis	Bulk	4 145	1997	Operationell lease – Timecharter	Antigua Barbados
Volante[1]	Bulk	4 135	2000	Operationell lease – Bareboat-charter	Gibraltar
S-Diep 1 (Solenne)	Bulk	4 600	2000	Operationell lease – Timecharter	Nederländska Antillerna
S-Diep 2 (Subito)	Bulk	4 600	2000	Operationell lease – Timecharter	Nederländerna
S-Diep 3 (Suono)	Bulk	4 600	2000	Operationell lease – Timecharter	Nederländska Antillerna
S-Diep 4 (Salsa)	Bulk	4 600	2000	Operationell lease – Timecharter	Nederländska Antillerna
S-Diep 5 (Samba)	Bulk	4 600	2000	Operationell lease – Timecharter	Nederländerna
Stena Foreteller	RoRo	12 640	2002	Operationell lease – Timecharter	Sverige
Tyrusland	RoRo	16 600	1978	Operationell lease – Timecharter	Sverige
Vikingland	RoRo	16 675	1979/1996	Operationell lease – Timecharter	Sverige

1) Bemannas av TransAtlantic.
2) Fartyget är uthyrt på timecharter basis.

Fartyg	Typ	Dwt	Byggnadsår/ Ombyggnadsår	Ägande/Hyresform	Registreringsort
TransReel[1]	RoRo	11 400	1987	Ägd – 100%	Sverige
TransFighter[1]	RoRo/Sidolastare	18 855	2001	Ägd – 100%	Sverige
TransPine[1]	RoRo/Sidolastare	18 855	2002	Operationell lease – Bareboat-charter	Sverige
TransWood[1]	RoRo/Sidolastare	18 855	2002	Operationell lease – Bareboat-charter	Sverige
Ingrid Gorthon	Sidolastare	14 240	1977	Operationell lease – Timecharter	Cypern
Offshore/Icebreaking					
Balder Viking[1]	AHTS/Isbrytare	3 000	2000	Ägd – 100%	Sverige
Tor Viking II[1]	AHTS/Isbrytare	3 000	2000	Ägd – 100%	Sverige
Vidar Viking[1]	AHTS/Isbrytare	3 000	2001	Ägd – 100%	Sverige
Odin Viking	AHTS	2 869	2003	Ägd – 100%	Norge
Loke Viking[1]	AHTS	4 500	2010	Finansiell lease – Bareboat-charter	Sverige
Njord Viking[1]	AHTS	4 500	2011	Finansiell lease – Bareboat-charter	Sverige
Magne Viking[1]	AHTS	4 500	2011	Finansiell lease – Bareboat-charter	Danmark
Brage Viking (nybygge)	AHTS	4 500	Årsskifte 2011/2012	Finansiell lease – Bareboat-charter	–[3]
SBS Torrent	PSV	3 662	2007	Operationell lease – Bareboat-charter	Storbritannien
SBS Typhoon	PSV	3 662	2006	Operationell lease – Bareboat-charter	Storbritannien
SBS Nimbus	PSV	3 622	2003	Ägd – 100 %	Storbritannien
SBS Stratus	PSV	3 662	2003	Ägd – 100 %	Storbritannien
SBS Tempest	PSV	3 662	2006	Ägd – 100 %	Storbritannien
SBS Cirrus	PSV	3 250	1985	Ägd – 100 %	Storbritannien

1) Bemannas av TransAtlantic.
2) Fartygen är uthyrda på timecharter basis.
3) Avsikten är att registrera Brage Viking i Danmark när fartyget har levererats.

Finansieringsvillkor för fartygsflottan

Nedan specificeras Koncernens finansieringsvillkor för de enskilda fartygen som ingår i TransAtlantics flotta. Koncernen finansierar, som beskrivs ovan, primärt sina ägda fartyg genom lån där fartygen utgör säkerhet eller genom olika typer av leasingåtaganden. För ytterligare information kring låneavtal se ovan samt avsnittet ”Legala frågor och kompletterande information – Låneavtal” på sidan 64.

Fartyg	Finansieringsvillkor
Industrial Shipping	
TransAgila	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i EUR med fast ränta.
TransFrej	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i EUR med fast 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 fast ränta.
TransAlrek	Timecharteråtagande t.o.m. juni 2014 med Partrederi TransAlrek. Ersättning utgår dagsvis med 15 dagars efterskottsbetalning och avser alla driftskostnader förutom bunkers och hamnavgifter.
TransAnund	Timecharteråtagande t.o.m. april 2012 med Sandanero Shipping Co. Ltd. Ersättning utgår dagsvis med 15 dagars förskottsbetalning och avser alla driftskostnader förutom bunkers och hamnavgifter.
TransJorund	Timecharteråtagande t.o.m. mars 2012 med Silvermile Shipping Co. Ltd. Ersättning utgår dagsvis med 15 dagars förskottsbetalning och avser alla driftskostnader förutom bunkers och hamnavgifter.
Conger	Timecharteråtagande t.o.m. mars 2012 med Ms Conger Gmbh & Co. KG. Ersättning utgår dagsvis med 15 dagars förskottsbetalning och avser alla driftskostnader förutom bunkers och hamnavgifter.
TransPaper	Bareboat-åtagande t.o.m. augusti 2021.
TransPulp	Bareboat-åtagande t.o.m. december 2021.
TransTimber	Bareboat-åtagande t.o.m. april 2022.
TransEagle	Fartyget utgör säkerhet för checkräkningskredit.
TransOsprey	Timecharteråtagande t.o.m. oktober 2015 med Osprey Maritime Ltd. Ersättning utgår dagsvis med 15 dagars förskottsbetalning och avser alla driftskostnader förutom bunkers och hamnavgifter. TransOsprey är uthyrt på timecharter till Th. Jacobsen & Co. AS fram till december 2011. Ersättning för uthyrningen utgår dagsvis med 15 dagars förskottsbetalning och avser alla driftskostnader förutom bunkers och hamnavgifter.

Fartyg	Finansieringsvillkor
TransHawk	Bareboat-åtagande t.o.m. december 2015.
Tofton	Timecharteråtagande t.o.m. april 2012 med Regal Agencies Corp. Ersättning utgår dagsvis med 15 dagars förskottsbetalning och avser alla driftskostnader förutom bunkers och hamnavgifter.
TransAndromeda	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i EUR med en del fast och en del rörlig ränta. Fartyget utgör även säkerhet för checkräkningskredit.
TransCapricorn	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i EUR med en del fast och en del rörlig ränta. Fartyget utgör även säkerhet för checkräkningskredit.
TransFalcon	Fartyget utgör säkerhet för checkräkningskredit.
Andante	Timecharteråtagande t.o.m. augusti 2012 med Briese Bereederungs Beteiligungs GmbH. Ersättning utgår dagsvis med 15 dagars förskottsbetalning och avser alla driftskostnader förutom bunkers och hamnavgifter.
Arina	Timecharteråtagande t.o.m. november 2011 med UAB Affalita Ship Management. Ersättning utgår dagsvis med 15 dagars förskottsbetalning och avser alla driftskostnader förutom bunkers och hamnavgifter.
Brilliante	Bareboat-åtagande t.o.m. 2021.
Distinto	Bareboat-åtagande t.o.m. 2021.
Ernst Hagedorn	Timecharteråtagande t.o.m. december 2011 med Peter Döhle Shiffpart KB Hamburg as agents for owners. Ersättning utgår dagsvis med 15 dagars förskottsbetalning och avser alla driftskostnader förutom bunkers och hamnavgifter.
Festivo	Bareboat-åtagande t.o.m. 2021.
Forte	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i EUR med rörlig ränta.
Forza	Bareboat-åtagande t.o.m. 2021.
Furioso	Timecharteråtagande t.o.m. december 2011 med ShipCom Bereederung GmbH & Co. Betriebs-KG. Ersättning utgår dagsvis med 15 dagars förskottsbetalning och avser alla driftskostnader förutom bunkers och hamnavgifter.
Lontano	Bareboat-åtagande t.o.m. 2021.
Metallica	Timecharteråtagande t.o.m. april 2015 med Metallica GmbH & Co. KG. Ersättning utgår dagsvis med 15 dagars förskottsbetalning och avser alla driftskostnader förutom bunkers och hamnavgifter.
Nemuna	Timecharteråtagande t.o.m. december 2011 med ShipCom Bereederung GmbH & Co. Betriebs-KG. Ersättning utgår dagsvis med 15 dagars förskottsbetalning och avser alla driftskostnader förutom bunkers och hamnavgifter.
Risoluto	Bareboat-åtagande t.o.m. 2021.
Sereno	Timecharteråtagande t.o.m. december 2011 med Merwesingel BV. Ersättning utgår dagsvis med 15 dagars förskottsbetalning och avser alla driftskostnader förutom bunkers och hamnavgifter.
Soave	Timecharteråtagande t.o.m. december 2011 med Merweplain BV. Ersättning utgår dagsvis med 15 dagars förskottsbetalning och avser alla driftskostnader förutom bunkers och hamnavgifter.
Sonoro	Bareboat-åtagande t.o.m. 2021.
Vigoroso	Timecharteråtagande t.o.m. december 2011 med ShipCom Bereederung GmbH & Co. Betriebs-KG. Ersättning utgår dagsvis med 15 dagars förskottsbetalning och avser alla driftskostnader förutom bunkers och hamnavgifter.
Visurgis	Timecharteråtagande t.o.m. december 2011 med ShipCom Bereederung GmbH & Co. Betriebs-KG. Ersättning utgår dagsvis med 15 dagars förskottsbetalning och avser alla driftskostnader förutom bunkers och hamnavgifter.
Volante	Bareboat-åtagande t.o.m. 2021.
S-Diep 1 (Solenne)	Timecharteråtagande t.o.m. juni 2012 med Scheepvaartonderneming M.S. Sloterdiep II C.V. Ersättning utgår dagsvis med 15 dagars förskottsbetalning och avser alla driftskostnader förutom bunkers och hamnavgifter.
S-Diep 2 (Subito)	Timecharteråtagande t.o.m. juni 2012 med Scheepvaartonderneming M.S. Spaarnediep II C.V. Ersättning utgår dagsvis med 15 dagars förskottsbetalning och avser alla driftskostnader förutom bunkers och hamnavgifter.
S-Diep 3 (Suono)	Timecharteråtagande t.o.m. juni 2012 med Scheepvaartonderneming M.S. Sneekerdiep II C.V. Ersättning utgår dagsvis med 15 dagars förskottsbetalning och avser alla driftskostnader förutom bunkers och hamnavgifter.
S-Diep 4 (Salsa)	Timecharteråtagande t.o.m. juni 2012 med Scheepvaartonderneming M.S. Singlediep II C.V. Ersättning utgår dagsvis med 15 dagars förskottsbetalning och avser alla driftskostnader förutom bunkers och hamnavgifter.
S-Diep 5 (Samba)	Timecharteråtagande t.o.m. juni 2012 med Scheepvaartonderneming M.S. Scuitendiep II C.V. Ersättning utgår dagsvis med 15 dagars förskottsbetalning och avser alla driftskostnader förutom bunkers och hamnavgifter.
Stena Foreteller	Timecharteråtagande t.o.m. december 2011 med Stora Enso Logistics AB. Ersättning utgår dagsvis med 30 dagar i förskott och avser alla driftskostnader förutom bunkers och hamnavgifter.
Tyrusland	Timecharteråtagande t.o.m. december 2011 med Stora Enso Logistics AB. Ersättning utgår dagsvis med 30 dagar i förskott och avser alla driftskostnader förutom bunkers och hamnavgifter.
Vikingland	Timecharteråtagande t.o.m. december 2011 med Stora Enso Logistics AB. Ersättning utgår dagsvis med 30 dagar i förskott och avser alla driftskostnader förutom bunkers och hamnavgifter.
TransReel	Fartyget utgör säkerhet för checkräkningskredit.
TransFighter	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i USD med rörlig ränta.

Fartyg	Finansieringsvillkor
TransPine	Bareboat-åtagande t.o.m. december 2015.
TransWood	Bareboat-åtagande t.o.m. december 2015.
Ingrid Gorthon	Timecharteråtagande t.o.m. januari 2012 med Blow Sand Shipping Ltd. Ersättning utgår dagsvis med 30 dagar i förskott och avser alla driftskostnader förutom bunkers och hamnavgifter.
Offshore/Icebreaking	
Balder Viking	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånen är denominerade i GBP, NOK och SEK med rörlig ränta.
Tor Viking II	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånen är denominerade i GBP, NOK och SEK med rörlig ränta.
Vidar Viking	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i GBP, NOK och SEK med rörlig ränta.
Odin Viking	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i NOK med rörlig ränta.
Loke Viking	Bareboat-åtagande som är förskottsbetalt t.o.m. maj 2012 men finansieras genom banklån med pantbrev.
Njord Viking	Bareboat-åtagande som är förskottsbetalt t.o.m. juli 2012 men finansieras genom banklån med pantbrev.
Magne Viking	Bareboat-åtagande som är förskottsbetalt t.o.m. februari 2013 men finansieras genom banklån med pantbrev.
Brage Viking	Bareboat-åtagande som är förskottsbetalt tom oktober 2013 men finansieras genom banklån med pantbrev.
SBS Torrent	Bareboat-åtagande t.o.m. augusti 2014. SBS Marine innehar en option att förvärva fartyget t.o.m. oktober 2014.
SBS Typhoon	Bareboat-åtagande t.o.m. april 2014. SBS Marine innehar en option att förvärva fartyget t.o.m. maj 2014.
SBS Nimbus	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i USD med rörlig ränta.
SBS Stratus	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i USD med rörlig ränta.
SBS Tempest	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i USD med rörlig ränta.
SBS Cirrus	Fartyget är ej belånat men utgör säkerhet för det banklån som finansierar SBS Nimbus, SBS Stratus och SBS Tempest.

Värderingsintyg i sammanfattning

TransAtlantic inhämtar minst en gång per år värderingsintyg från oberoende värderingsinstitut för de fartyg som ägs samt inhyrs genom finansiell leasing av TransAtlantic. De senaste värderingarna inhämtades den 30 september 2011 med anledning av Nyemissionen och är även daterade detta datum. Värderingarna föranledde en nedskrivning av det bokförda värdet på samtliga fartyg med totalt –20 MSEK.

Den senaste värderingen är baserad på de värderingsrapporter som återges i sammanfattning nedan. Samtliga värderingar är enligt marknadspraxis baserade på observerade värden för genomförda transaktioner i marknaden med fartyg av jämförbar typ, storleksklass och tillverkningsdatum. Det aktuella marknadsvärdet påverkas av en mängd faktorer, såsom aktuella fraktrater, tillgång till och efterfrågan på fartyg på spotmarknaden och kommande leveranser av liknande fartyg.

Såsom skett tidigare kommer de fartyg som ägs samt inhyrs genom finansiell leasing även framgent att värderas minst en gång per år av oberoende värderare. Inga materiella förändringar har ägt rum efter värderingsdagen.

Industrial Shipping

Fartyg	Värde	Sammanställd av
TransAgila	1,5 MEUR	Jan Rasmussen, Trollship S.A. 6, Place Chevelu, CH-1201 Geneve, Schweiz
TransFrej	1,25 MEUR	Jan Rasmussen, Trollship S.A. 6, Place Chevelu, CH-1201 Geneve, Schweiz
TransNjord	1,5 MEUR	Jan Rasmussen, Trollship S.A. 6, Place Chevelu, CH-1201 Geneve, Schweiz
TransOdin	1,25 MEUR	Jan Rasmussen, Trollship S.A. 6, Place Chevelu, CH-1201 Geneve, Schweiz
TransEagle	13 MUSD	Jan Rasmussen, Trollship S.A. 6, Place Chevelu, CH-1201 Geneve, Schweiz
TransAndromeda	4,7 MEUR	Kim Jansen, Klaus Heun Shipping EFTF ApS, Rodebyvej 8, Postbox 209, DK-4900 Nakskov, Danmark
	4,5 MEUR	Bengt Bengtsson, Apto. 1094, E/C Vilamoura, PT8126-913, Quarteira
TransCapricorn	4,95 MEUR	Kim Jansen, Klaus Heun Shipping EFTF ApS, Rodebyvej 8, Postbox 209, DK-4900 Nakskov, Danmark
	4,75 MEUR	Bengt Bengtsson, Apto. 1094, E/C Vilamoura, PT8126-913, Quarteira
TransFalcon	2,25 MEUR	Kim Jansen, Klaus Heun Shipping EFTF ApS, Rodebyvej 8, Postbox 209, DK-4900 Nakskov, Danmark
	2 MEUR	Bengt Bengtsson, Apto. 1094, E/C Vilamoura, PT8126-913, Quarteira
Forte	5,9 MEUR	Kim Jansen, Klaus Heun Shipping EFTF ApS, Rodebyvej 8, Postbox 209, DK-4900 Nakskov, Danmark
	6 MEUR	Bengt Bengtsson, Apto. 1094, E/C Vilamoura, PT8126-913, Quarteira
Festivo	1,0 MEUR	Kim Jansen, Klaus Heun Shipping EFTF ApS, Rodebyvej 8, Postbox 209, DK-4900 Nakskov, Danmark
	0,8 MEUR	Bengt Bengtsson, Apto. 1094, E/C Vilamoura, PT8126-913, Quarteira
TransReel	4 MEUR	Jan Rasmussen, Trollship S.A. 6, Place Chevelu, CH-1201 Geneve, Schweiz
TransFighter	12 MEUR	Jan Rasmussen, Trollship S.A. 6, Place Chevelu, CH-1201 Geneve, Schweiz

Offshore/Icebreaking

Fartyg	Värde	Sammanställd av
Balder Viking	405–425 MNOK	Arne Rustad, RS Platou ASA, P.O Box 1604 Vika, N-0119 Oslo, Norge
	420–450 MNOK	Anders Engeset, Fearnley Offshore Supply AS, P.O. Box 1158 Sentrum, N-0107 Oslo, Norge
Tor Viking II	405–425 MNOK	Arne Rustad, RS Platou ASA, P.O Box 1604 Vika, N-0119 Oslo, Norge
	420–450 MNOK	Anders Engeset, Fearnley Offshore Supply AS, P.O. Box 1158 Sentrum, N-0107 Oslo, Norge
Vidar Viking	405–425 MNOK	Arne Rustad, RS Platou ASA, P.O Box 1604 Vika, N-0119 Oslo, Norge
	420–450 MNOK	Anders Engeset, Fearnley Offshore Supply AS, P.O. Box 1158 Sentrum, N-0107 Oslo, Norge
Odin Viking	330–350 MNOK	Arne Rustad, RS Platou ASA, P.O Box 1604 Vika, N-0119 Oslo, Norge
	290–320 MNOK	Anders Engeset, Fearnley Offshore Supply AS, P.O. Box 1158 Sentrum, N-0107 Oslo, Norge
Loke Viking	500–540 MNOK	Arne Rustad, RS Platou ASA, P.O Box 1604 Vika, N-0119 Oslo, Norge
	450–500 MNOK	Anders Engeset, Fearnley Offshore Supply AS, P.O. Box 1158 Sentrum, N-0107 Oslo, Norge
Njord Viking	500–540 MNOK	Arne Rustad, RS Platou ASA, P.O Box 1604 Vika, N-0119 Oslo, Norge
	450–500 MNOK	Anders Engeset, Fearnley Offshore Supply AS, P.O. Box 1158 Sentrum, N-0107 Oslo, Norge
Magne Viking	500–540 MNOK	Arne Rustad, RS Platou ASA, P.O Box 1604 Vika, N-0119 Oslo, Norge
	450–500 MNOK	Anders Engeset, Fearnley Offshore Supply AS, P.O. Box 1158 Sentrum, N-0107 Oslo, Norge
Brage Viking	500–540 MNOK	Arne Rustad, RS Platou ASA, P.O Box 1604 Vika, N-0119 Oslo, Norge
	450–500 MNOK	Anders Engeset, Fearnley Offshore Supply AS, P.O. Box 1158 Sentrum, N-0107 Oslo, Norge
SBS Nimbus	170–180 MNOK	Arne Rustad, RS Platou ASA, P.O Box 1604 Vika, N-0119 Oslo, Norge
	165–175 MNOK	Anders Engeset, Fearnley Offshore Supply AS, P.O. Box 1158 Sentrum, N-0107 Oslo, Norge
SBS Stratus	170–180 MNOK	Arne Rustad, RS Platou ASA, P.O Box 1604 Vika, N-0119 Oslo, Norge
	165–175 MNOK	Anders Engeset, Fearnley Offshore Supply AS, P.O. Box 1158 Sentrum, N-0107 Oslo, Norge
SBS Tempest	170–180 MNOK	Arne Rustad, RS Platou ASA, P.O Box 1604 Vika, N-0119 Oslo, Norge
	180–185 MNOK	Anders Engeset, Fearnley Offshore Supply AS, P.O. Box 1158 Sentrum, N-0107 Oslo, Norge
SBS Cirrus	40–50 MNOK	Arne Rustad, RS Platou ASA, P.O Box 1604 Vika, N-0119 Oslo, Norge
	35–45 MNOK	Anders Engeset, Fearnley Offshore Supply AS, P.O. Box 1158 Sentrum, N-0107 Oslo, Norge

Finansiell riskhantering

Valutarisker

Valutaexponeringar för tillgångar ska i första hand hanteras genom att finansiering sker i samma valuta som tillgången. Moderbolaget har ett antal utländska dotterbolag vars nettotillgångar exponeras för valutaomräkningsrisker.

Valutarisker för kassaflödet ska enligt finanspolicyn 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 två och 20 procent för år tre. Koncernen har huvudsakligen valutaexponeringar i USD, EUR, GBP och NOK.

Ränterisker

Finanspolicyn 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

Likviditetsrisken utgörs av att Koncernen kan hamna i en situation där likviditetsreserven är otillräcklig. Detta kan leda till svårighet att infria kortfristiga betalningsskyldigheter i den löpande verksamheten, planerade investeringar och amorteringar. Finansavdelningen arbetar 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. Lämnade krediter är ofta korta krediter i form av fordringar gentemot kunder. Kreditrisk i likvida medel hanteras genom att placera likviditet hos de stora svenska bankerna.

Styrelse, koncernledning och revisorer

Styrelse

Namn	Född	Ledamot sedan	Befattning	Innehav	Oberoende
Christen Sveaas	1956	2010	Ordförande	1 817 961 aktier av serie A och 25 907 715 aktier av serie B via bolag	Nej[1)]
Folke Patriksson	1940	1972	Vice ordförande	1 266 061 aktier av serie A och 699 745 aktier av serie B via bolag	Nej[1)]
Christer Olsson	1945	1999	Ledamot	0 aktier	Ja
Håkan Larsson	1947	1993	Ledamot	1 200 aktier av serie A och 50 000 aktier av serie B	Ja
Magnus Sonnorp	1967	2010	Ledamot	25 000 aktier av serie B	Ja
Henning E. Jensen[2)]	1960	2011	Ledamot	0 aktier	Nej[1)]
Christer Lindgren	1965	2001	Arbetstagar-representant	0 aktier	–

1) Christen Sveaas, Folke Patriksson och Henning E. Jensen anses inte vara oberoende i förhållande till Bolagets större ägare.
2) Valdes in i styrelsen på extra bolagsstämma i november 2011.

Christen Sveaas, född 1956
Styrelseordförande i TransAtlantic sedan 2010.

Utbildning: Lic. oec. HSG, St. Gallen, Schweiz.

Övriga uppdrag: Styrelseordförande i Kistefos Skog AS, Kistefos Holding AS, Portfolio Holding AS, Golconda Investments AS och Anders Sveaas Almennyttige Fond. Vice ordförande i stiftelsen Kistefos-Museet. Medlem av Dean's Council Executive Committee, John F. Kennedy School of Government, Harvard University.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Styrelseledamot i Scorpion Offshore Ltd.

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

Folke Patriksson, född 1940
Vice ordförande sedan 2010 och styrelseledamot i TransAtlantic sedan 1972.

Utbildning: Styrmansexamen.

Övriga uppdrag: Styrelseledamot i dotterbolag i Koncernen, Enneff Fastigheter i Skärhamn AB, Swede Ship Marine Aktiebolag, Enneff Rederi AB, Nordic Shipping Fund- Capital Partners AB, Skärhamns Stugor & Camping AB, B&N Huset i Skärhamn AB och Berget i Skärhamn AB. Styrelseordförande i Skärhamns Lägenhetshotell AB. VD i Trans Viking Icebreaking & Offshore AS. Styrelsesuppleant i Patriksson Communication AB och Verdani Holding AB. Styrelseordförande i Sjöräddningssällskapet.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Ordförande i TransAtlantic, Västsvenska Handelskammaren Service AB och Universeum AB. Styrelseledamot i dotterbolag i Koncernen och Skärhamns IKs Fastighetsservice Aktiebolag. Vice styrelseordförande i Sveriges Ångfartygs Assurans Förening – Ömsesidigt Försäkringsbolag. VD i Partrederiet B&N Viking Icebreaking & Offshore DA.

Tidigare befattningar: Sammanlagt ca 40 års erfarenhet från rederibranschen. Grundare av TransAtlantic och tidigare VD för Bolaget.

Christer Olsson, född 1945
Styrelseledamot i TransAtlantic sedan 1999.

Utbildning: Jur. kand.

Övriga uppdrag: Styrelseledamot i dotterbolag i Koncernen och Atlantic Container Line Aktiebolag. Styrelseordförande i Nordic Shipping Fund – Capital Partners AB, HC Invest Aktiebolag, Eukor Car Carriers Inc, Stolt-Nielsen Ltd och Singapore Shipping Corporation Ltd. Vice styrelseordförande i Walleniusrederierna Aktiebolag.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Styrelseledamot och styrelseordförande i Sveriges Ångfartygs Assurans Förening – Ömsesidigt Försäkringsbolag.

Tidigare befattningar: Cirka 25 års erfarenhet av rederibranschen inkluderande styrelseledamot i Wall RO/RO AB, Wallroll Aktiebolag, United European Car Carriers Aktiebolag, Rederi AB Wallship, Wallstar Support AB, VSI – Vehicle Services International AB, Rederiaktiebolaget Walltime, Wallenius Logistics AB, WallCargo AB, Wallcarrier Aktiebolag, Wallfreight Aktiebolag, Wallaouto Aktiebolag, Wallocean Aktiebolag, Wallsea Aktiebolag, Wallcar Aktiebolag och Wallenius Wilhelmsen Logistics Aktiebolag. VD, vice VD och styrelseledamot i Walleniusrederierna AB 1984–2005, vice VD Atlantic Container Line AB 1980–1984 och executive vice president Broströms AB 1978–1980.

Håkan Larsson, född 1947
Styrelseledamot i TransAtlantic sedan 1993.

Utbildning: Civilekonom.

Övriga uppdrag: Styrelseordförande i BTL Aktiebolag, Schenker AB, Schenker North AB, Inpension Asset Management AB, Inpension Holding AB och Valea Holding AB. Styrelseledamot i dotterbolag i Koncernen, Walleniusrederierna Aktiebolag, Bure Equity AB, Handelsbanken Region Väst, Chalmers Tekniska Högskola Aktiebolag, Semcon Aktiebolag, Lidköping Invest AB, Frölunda Hockey Utveckling AB, Svenska Skeppshypotekskassan och Stolt-Nielsen Ltd. Ägare och styrelseledamot i Helian AB.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Styrelseordförande och VD i dotterbolag i Koncernen. VD i TransAtlantic. Styrelseordförande och styrelseledamot i Nimbus Boats Holding AB. Styrelseordförande i Callenberg Group AB, Svensk Sjöfartsservice Aktiebolag, Wilhelmsen Technical Solutions Holding AB, Consafe Logistics Holding AB och Frölunda Hockey Utveckling AB. Styrelseledamot i Svensk Rederiservice Aktiebolag, TransportGruppen TGS Service Aktiebolag, Svensk Sjöfarts Tidnings Förlag AB, Ernström & C:o AB och Inpension Holding AB. Styrelsesuppleant i Ideella Föreningen Svenskt Näringsliv.

Tidigare befattningar: Innhav av ledande befattningar under ca 40 år i företag inom främst transport, logistik och sjöfart. VD i TransAtlantic 2003–2007, VD i Schenker AG och VD i BTL AB.

Magnus Sonnorp, född 1967
Styrelseledamot i TransAtlantic sedan april 2010.

Utbildning: MSc Handelshögskolan i Stockholm och MBA, INSEAD.

Övriga uppdrag: Styrelseledamot i dotterbolag i Koncernen, Linver AB och Sulgrave Rd AB.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Styrelseordförande i ClearSense AB. Styrelseordförande och VD i EDSA Holdings Sweden AB och Lokaldelen i Sverige AB (inklusive styrelse- och ledningsuppdrag inom koncernen). VD i De Gule Sider A/S (inklusive styrelseuppdrag för dotterbolag i Danmark) och Interinfo Management AS (inklusive styrelseuppdrag i koncernbolag i Europa).

Tidigare befattningar: Över 10 års erfarenhet av arbete i exekutiv företagsledning, till största delen som VD inklusive VD i Lokaldelen i Sverige Försäljning AB, De Gule Sider A/S och Interinfo Management AS.

Henning E. Jensen, född 1960
Styrelseledamot i TransAtlantic sedan november 2011.

Utbildning: Bachelor of Arts, University of San Francisco, MBA, University of San Francisco och Cand. Dr., Hochschule St. Gallen.

Övriga uppdrag: VD i Kistefos.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Senior Vice President, Chairman of the Supervisory Board, Controller, Managing Director, Director och Vice President i TE Connectivity. VD och styrelseordförande i RHI AG.

Tidigare befattningar: Ledningserfarenheter från olika industrier inklusive RHI AG, TE Connectivity, Delphi Delco Electronics Corporation/General Motors Hughes Corp. Professor of Finance vid University of San Francisco.

Christer Lindgren, född 1965
Arbetstagarrepresentant och styrelseledamot i TransAtlantic sedan 2001.

Utbildning: Kock och sjöman.

Övriga uppdrag: Styrelseledamot i SEKO Sjöfolk.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Styrelseledamot och arbetstagarrepresentant i TransAtlantic Administration (2) AB. Styrelsesuppleant i Sjöfolkets Fastighets Aktiebolag.

Tidigare befattningar: Ledamot i olika styrelser och kock.

Koncernledning

Namn	Född	Anställningsår	Befattning	Innehav
Rolf Skaarberg	1944	2011	VD och koncernchef [1]	0 aktier
Gunnar Modalen	1959	2011	CFO [1),2)]	5 000 aktier av serie B
Britta Stolt	1965	1993	HR-chef	0 aktier
Percy Österström	1950	2011	Chef för affärsområde Industrial Shipping	0 aktier
Christian W Berg	1968	2011	Chef för affärsområde Offshore/Icebreaking	0 aktier

1) Extern konsult.
2) Som tidigare offentliggjorts kommer Gunnar Modalen att avgå som CFO efter årsskiftet 2011/2012 och kommer att ersättas av Heléne Mellquist som tillträder den 1 januari 2012.

Rolf Skaarberg, född 1944
VD och koncernchef, anlitad som konsult genom Kistefos sedan april 2011.

Utbildning: Civilekonom, Norwegian School of Business Administration i Bergen, Norge och Master of Business Administration, Institut Européen d'Administration des Affaires i Fontainebleau, Frankrike.

Övriga uppdrag: Styrelseordförande, styrelseledamot och VD i dotterbolag i Koncernen och i Kistefos-koncernen. Investment Director of Shipping and Offshore i Kistefos. VD i Viking Supply Ships AS och Viking Barge DA/AS. Styrelseordförande i Eres AS och SBS Holding Norway AS.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Styrelseordförande i SBS Marine Ltd och koncernbolag. Independent Management, Corporate and Financial Advisors i Moe Rønningen Skaarberg & Co. AS.

Tidigare befattningar: VD i Det Bergenske Dampskibsselskab AS, Westfal-Larsen & Co. A/S, Arcade Drilling as och Arcade Shipping as. Executive Vice President Transportation and Travel and Leisure Divisions samt Member of Kosmos Group Management i Kosmos AS. General Manager i Bergen Shipping Partners och Karl Krøyer. Senior Engagement Manager i McKinsey & Co., Inc. Vice President Sales and Marketing i Borregaard AS.

Gunnar Modalen, född 1959
CFO, anlitad som konsult genom IE Interim Management sedan april 2011.

Utbildning: Civilekonom, Lunds Universitet och reservofficer i Kustartilleriet.

Övriga uppdrag: Styrelseledamot i dotterbolag i Koncernen. Ägare, styrelseledamot och VD i PROENA AB.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Ledamot av Stiftelsestyrelsen Lunds Universitet. Styrelseledamot och styrelseordförande inom ett flertal svenska och utländska dotterbolag inom Perstorpkoncernen.

Tidigare befattningar: 25 års erfarenhet från befattningar som ekonomi- och finansdirektör, treasurychef och strategiarbete samt ett stort antal internationella styrelseuppdrag i bolag inom olika branscher. Erfarenhet från både publika och privata företag och ett flertal lednings-, struktur- och strategiprojekt.

Britta Stolt, född 1965
HR-chef och anställd inom TransAtlantic sedan 1993.

Utbildning: Programmeringsutbildning och högre personalstrategisk utbildning.

Övriga uppdrag: Styrelseledamot i Svensk Sjöfartsservice Aktiebolag, SARF- Sjöfartens Arbetsgivarförbund och Sjömansservice (fd. Handelsflottans kultur och fritidsråd).

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Personalchef över alla landanställda i TransAtlantic. Styrelseledamot i Skärhamns IKs Fastighetsservice Aktiebolag.

Tidigare befattningar: Marknadsassistent, personalassistent och löneadministratör i Koncernen samt säljare på SAS respektive Nyman & Schultz.

Percy Österström, född 1950
Chef för affärsområde Industrial Shipping samt anställd inom TransAtlantic sedan juni 2011.

Utbildning: IFL – Institute for Leadership, Stockholm, ledarskapsutbilding på Linköpings Universitet, Captain Merchant Marine, Härnösand samt flertal kurser i ledarskap och personlig utveckling.

Övriga uppdrag: VD och styrelseledamot i dotterbolag i Koncernen. Styrelseledamot och VD i Skärgårdshavet AB. Styrelseledamot i Svenska Redarföreningen och Sjöfartsforums framtidsgrupp Vision 2015. Styrelsesuppleant i Inspirationskällan i Norrköping AB.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Styrelseordförande, styrelseledamot och VD i dotterbolag i Koncernen. Styrelseordförande och VD i Skärgårdshavet AB. Styrelseledamot och VD i Inspirationskällan i Norrköping AB. Styrelseledamot i Aktiebolaget P.J. Haegerstrand, Ivar Lundh & Co Aktiebolag, Svensk Sjöfartsservice Aktiebolag och Ö.F. Östersjöfrakt Aktiebolag.

Tidigare befattningar: Grundare och huvudägare av Österströmskoncernen. Styrelseordförande, styrelseledamot och VD i Atobatc Shipping Aktiebolag. Styrelseordförande och VD i Skärgårdshavet AB.

Christian W Berg, född 1968
Chef för affärsområde Offshore/Icebreaking samt anställd inom TransAtlantic sedan maj 2011.

Utbildning: Sjörättsliga studier vid Vestfold University College i Horten, Norway och Norwegian Navy Academy vid Befalskolen for Marinen i Horten, Norway.

Övriga uppdrag: VD för Trans Viking Offshore A/S. Styrelseledamot i dotterbolag i Koncernen. Styrelsesuppleant i Bech AS. General Manager i Promarine AS och Promarine Ltd. Chief Commercial Officer i Siem Offshore Inc.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Styrelseledamot i Promarine AS, Promarine Ltd, Sea Surveillance och Siem Offshore Meling DA.

Tidigare befattningar: Har under de senaste 15 åren innehaft ledande befattningar inom olje- och gasindustrin inkluderande styrelseuppdrag i Nav Tech AS, Egersund Sea Service, Horizon Mobile Communications (HK) Ltd och IMFOS.

Revisorer
Vid årsstämman i april 2008 omvaldes revisionsbyrån PricewaterhouseCoopers AB på en tid av fyra år. Till huvudansvarig revisor utsågs Helén Olsson Svärdström som är auktoriserad revisor och medlem i FAR, branschorganisationen för revisorer och rådgivare. PricewaterhouseCoopers AB:s adress är 405 32 Göteborg.

Övriga upplysningar avseende styrelse och koncernledningen
Samtliga styrelseledamöter och koncernledningen kan nås via Bolagets adress, Rederi AB TransAtlantic, Södra Hamnen 27, Box 32, 471 21 Skärhamn.

Ingen av styrelseledamöterna har någon familjerelation med någon annan styrelseledamot eller koncernledningen, med undantag av Folke Patriksson och Britta Stolt, som är far och dotter. Ingen av medlemmarna i styrelsen eller i koncernledningen har, förutom vad som anges nedan, under de senaste fem åren (i) dömts i något bedrägerimål, (ii) varit inblandade i någon konkurs, konkursförvaltning eller likvidation i egenskap av styrelseledamot eller medlem av koncernledningen, (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. Magnus Sonnorp som var VD för Interinfo Management AS, managementbolag för Interinfo Group, har dock haft uppdrag i flera bolag som i ett led i en omstrukturering av gruppen försatts i konkurs (i Frankrike) respektive i likvidation. Det föreligger inga intressekonflikter mellan ovanstående styrelseledamöters eller medlemmars i koncernledningen skyldigheter gentemot TransAtlantic eller dess dotterbolag och deras privata intressen och/eller andra förpliktelser, förutom så vitt avser TransAtlantics förvärv av SBS Marine från Kistefos, som ägs till 100 procent av Christen Sveaas. På grund av intressekonflikt har Christen Sveaas och den tidigare styrelseledamoten Åge Korsvold inte deltagit i styrelsens behandling av det föreslagna förvärvet. Inte heller verkställande direktör Rolf Skaarberg har deltagit i handläggning av förvärvet av motsvarande skäl. Det har heller inte förekommit några särskilda överenskommelser mellan Bolaget 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 Bolagets ledning. Se dock avsnittet ”Aktien och Ägarförhållanden – Aktieägaravtal och dispens från budplikt” på sidan 59 för en beskrivning av aktieägaravtal mellan Kistefos samt Enneff som även innehåller bestämmelser om styrelsens sammansättning. Några begränsningar vad gäller styrelseledamöternas eller koncernledningens rätt att avyttra sina värdepapper i TransAtlantic föreligger inte, förutom att Christen Sveaas (via bolag) och Folke Patriksson (via bolag) åtagit sig att inte avyttra aktier i TransAtlantic fram till avstämningsdagen för rätt till deltagande i Nyemissionen, se vidare avsnittet ”Legala frågor och kompletterande information – Teckningsåtaganden” på sidan 65. Dessutom innehåller ovan nämnda aktieägaravtal vissa bestämmelser om förköp, se vidare avsnittet ”Aktien och Ägarförhållanden – Aktieägaravtal och dispens från budplikt” på sidan 59.

Ersättning till styrelsen, koncernledningen och revisorerna
Ersättning till styrelsen
Arvode till styrelsens ledamöter beslutas av årsstämman efter förslag från valberedningen. Vid årsstämman den 3 maj 2011 fastställdes arvoden till styrelsens ledamöter till samma nivå som 2010 med 400 000 SEK till styrelseordföranden och 200 000 SEK till övriga styrelseledamöter (med undantag för arbetstagarrepresentanten som inte erhåller någon ytterligare ersättning än inläsningsarvode om 25 000 SEK per år), totalt 1 400 000 SEK. Inga särskilda arvoden utgår inom Koncernen för styrelseledamöter i dotter- och koncernbolag. Därutöver har styrelsens vice 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. Därutöver har ingen styrelseledamot något avtal med TransAtlantic innebärande rätt till ersättning vid uppdragets upphörande.

Ersättning till styrelsen 2010

Samtliga belopp i TSEK	Styrelsearvode
Christen Sveaas, styrelseordförande[1]	100
Folke Patriksson, vice styrelseordförande	350
Håkan Larsson	200
Åge Korsvold[1]	50
Christer Olsson	200
Helena Levander[2]	150
Jenny Lindén Urnes[3]	67
Lena Patriksson Keller[2]	150
Björn Rosengren[2]	150
Magnus Sonnorp[4]	133
Christer Lindgren	–
Totalt	**1 550**

1) Valdes in i styrelsen på extra bolagsstämma i september 2010 och avgick ur styrelsen på extra bolagsstämma i november 2011.
2) Avgick ur styrelsen på extra bolagsstämma i september 2010.
3) Avgick ur styrelsen på årsstämma i april 2010.
4) Valdes in i styrelsen på årsstämma i april 2010.

TransAtlantics styrelseledamot Håkan Larsson äger företaget Helian AB med vilket TransAtlantic har slutit avtal om konsulttjänser under 2009 och 2010. Under 2010 utgick cirka 330 000 SEK i konsultarvode.

Ersättning till koncernledningen

Vid årsstämman i TransAtlantic den 3 maj 2011 antogs riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare, som omfattar VD och koncernledningen, baserat 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 såvitt 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 rörlig ersättning. 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 rörlig ersättning om styrelsen särskilt beslutar om detta. Eventuell rörlig ersättning ska baseras på extraordinära insatser i förhållande till definierade och mätbara mål samt vara maximerad i förhållande till den fasta lönen och motiveras alltid särskilt vid en gemensam diskussion inom styrelsen. 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. Pensionsavsättningar ska baseras enbart på fast lön. Beträffande VD ska det kunna 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 överensstämma med vad som är marknadsmässigt samt bidra till att underlätta befattningshavarens möjligheter att fullgöra sina arbetsuppgifter. 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.

Ersättning till koncernledningen 2010

Samtliga belopp i TSEK	Lön[1]	Övriga förmåner[2]	Pensionspremier	Summa
F.d. VD Stefan Eliasson	2 400	49	469	2 918
Övriga ledande befattningshavare (fyra personer)	4 594	252	1 555	6 401
Totalt	**6 994**	**301**	**2 024**	**9 319**

1) Beloppen anger grundlön. Någon rörlig ersättning har inte utgått för 2010.
2) Innefattar bl.a. rätt till tjänstebil.

TransAtlantics VD Rolf Skaarberg är anställd av Kistefos med vilket bolag TransAtlantic har tecknat ett Management for Hire Agreement. Avtalet löper tills vidare med en uppsägningstid om en månad, dock längst till och med den 31 december 2012. Ersättning för uppdraget, som utgör ett deltidsuppdrag, utgår med 300 000 NOK per månad.

TransAtlantics CFO Gunnar Modalen har via sitt helägda bolag ingått konsultavtal med IE Interim Management AB som i sin tur har tecknat ett konsultavtal med TransAtlantic. Avtalet löper tills vidare med en uppsägningstid om en månad, dock längst till och med den 30 april 2012. Ersättning för uppdraget utgår med 13 000 SEK per arbetad dag.

Christian W. Berg som är anställd som VD i Trans Viking Offshore A/S uppbär en årslön om 2 400 000 NOK. Arbetsgivaren betalar full lön vid sjukdom under maximalt ett år samt tillhandahåller fri bostad och står för samtliga driftskostnader. Pensionsåldern är satt till 70 år.

Uppsägning och avgångsvederlag till koncernledningen

Andra i koncernledningen har avgångsvederlag vid uppsägning från arbetsgivarens sida för var och en med maximalt en årslön. Koncernledningen har från det att de fyllt 65 år rätt till livsvarig pension motsvarande ITP-planen. ITP-planen avser endast svenska medarbetare. Anställningsavtalen löper med en ömsesidig uppsägningstid om 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 2010. Kostnader för avgående VD Stefan Eliasson, vilka belastat halvårsresultatet 2011, uppgår till 5 MSEK. Uppsägningslön om 250 000 SEK per månad utgår till den 30 september 2011. Därefter utgår avgångsvederlag med motsvarade belopp per månad fram till och med oktober 2012. Avgångsvederlaget är inte semester- eller pensionsgrundande.

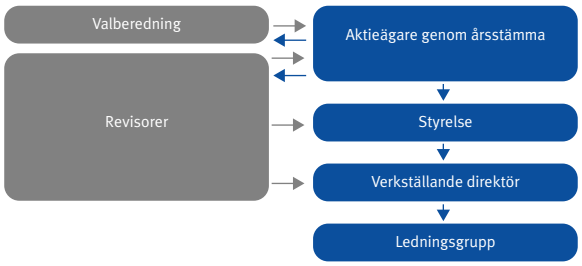
Ersättning till revisorer

Revisorerna ersätts enligt avtal. Under det senaste räkenskapsåret har total ersättning utgått till PricewaterHouseCoopers AB (Sverige, Danmark och Norge) om 4 752 TSEK. Utöver revision (2 204 TSEK), inkluderar ersättning för 2010 ersättning för andra tjänster vilka uppgår till 2 548 TSEK. För mer information om TransAtlantics revisorer, se avsnittet ”Styrelse, koncernledning och revisorer – Revisorer” på sidan 52.

Bolagsstyrning i TransAtlantic

Till grund för Bolagets styrning, ledning och kontroll ligger svensk lagstiftning, främst aktiebolagslagen, TransAtlantics bolagsordning, styrelsens interna regler, regler och föreskrifter utfärdade av NASDAQ OMX Stockholm och de regler och rekommendationer som utfärdas av relevanta organisationer. Bolaget tillämpar Svensk kod för bolagsstyrning ("Koden"). 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. 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 2011, se nedan under rubriken "Valberedning". TransAtlantics styrelse och ledning strävar efter att TransAtlantic ska leva upp till de krav som börsen, aktieägare och andra intressenter ställer på Bolaget. Genom att vara öppen och tillgänglig strävar TransAtlantic efter att ge insikt i beslutsvägar, ansvar, befogenheter och kontrollsystem.

Bolagsstyrningens struktur



Bolagsstämma

TransAtlantics högsta beslutande organ är bolagsstämman. Årsstämma ska hållas inom sex månader från utgången av räkenskapsåret. Kallelse till årsstämma sker tidigast sex veckor och senast fyra veckor före stämman. Kallelse till extra bolagsstämma sker tidigast sex veckor och senast tre veckor före stämman och, om ändring av bolagsordningen kommer att behandlas tidigast sex veckor och senast fyra veckor före stämman. Samtliga aktieägare som är upptagna i utskrift av aktieboken och som anmält deltagande i tid, har rätt att delta och rösta på stämman. De aktieägare som inte kan närvara själva kan företrädas av ombud.

Stämman fattar beslut i en rad frågor, bland annat fastställande av resultat- och balansräkning, disposition av Bolagets vinst eller förlust, ansvarsfrihet gentemot Bolaget för styrelsens ledamöter och verkställande direktören, valberedningens sammansättning, val av styrelseledamöter (inklusive styrelseordförande) och revisor, ersättning till styrelseledamöter och revisor, riktlinjer för ersättning till verkställande direktören och andra ledande befattningshavare samt eventuella ändringar av bolagsordningen.

Valberedning

I enlighet med beslut vid årsstämman den 3 maj 2011 ska Bolagets valberedning bestå av fyra ledamöter enligt följande modell. Styrelsens ordförande ges i uppdrag att kontakta de tre största ägarna eller ägargrupperna vid utgången av tredje kvartalet 2011 och be dem utse en ledamot vardera till valberedningen, som ska bestå av fyra ledamöter, samt styrelsens ordförande, om denne inte utsetts till representant i valberedningen av någon av de största aktieägarna. Önskar sådan aktieägare ej utse ledamot, tillfrågas den fjärde största ägaren eller ägargruppen osv. tills fyra ledamöter utsetts. De sålunda utsedda ledamöterna, tillsammans med ordföranden som sammankallande, ska utgöra valberedningen. Valberedningen ska utse ordföranden inom sig. Namnen på valberedningens ledamöter och de aktieägare de företräder ska offentliggöras snarast möjligt därefter, dock senast sex månader före årsstämman 2012. Mandatperioden för den utsedda valberedningen ska löpa intill dess att ny valberedning har tillträtt. För det fall någon av valberedningens ledamöter avgår eller inte längre representerar någon av de största ägarna i Bolaget enligt ovan angiven modell, ska valberedningen ha rätt att utse en annan representant för de större aktieägarna att ersätta sådan ledamot. Valberedningen ska lägga fram förslag i följande frågor för beslut till årsstämman 2012: stämmoordförande, styrelse, styrelseordförande, revisorer, styrelsearvoden med uppdelning mellan ordförande och övriga ledamöter i styrelsen, arvode för Bolagets revisorer samt regler för valberedningen inför årsstämman 2013.

Koden anger att om mer än en styrelseledamot ingår i valberedningen får högst en av dem vara beroende i förhållande till Bolagets största aktieägare. I TransAtlantics valberedning inför årsstämman 2011 ingick representanter från de tre största aktieägarna nämligen styrelseordföranden Christen Sveaas och Åge Korsvold, representerande Kistefos/Viking Supply Ships AS, Lena Patriksson Keller, representerande Enneff och Jenny Lindén Urnes, representerande Villa Costa AB. Två av dessa representanter, Christen Sveaas och Åge Korsvold, ingick i TransAtlantics styrelse samt är beroende av Bolagets största aktieägare. Styrelsen ansåg att detta förhållande speglade den dåvarande ägarbilden och att sammansättningen därmed var rimlig. TransAtlantics valberedning inför årsstämman 2012

består av Christen Sveaas och Henning E Jensen, representerande Kistefos AS/Viking Supply Ships AS, Lena Patriksson Keller, representerande Enneff samt Jenny Lindén Urnes representerande Lindéngruppen AB.

Styrelse

Styrelsens sammansättning och oberoende

Styrelsen ska bestå av lägst fem och högst tio ledamöter enligt bolagsordningen. Styrelsens ledamöter väljs årligen vid årsstämman med en mandatperiod från årsstämman fram till och med slutet av nästa årsstämma. Årsstämman beslutar det exakta antalet styrelseledamöter. Årsstämman i TransAtlantic den 3 maj 2011 beslutade att välja en styrelse bestående av sex personer. Styrelsen omvaldes för tiden intill årsstämman 2012. På extra bolagsstämma den 7 november 2011 valdes Henning E Jensen in i styrelsen och Åge Korsvold avgick ur styrelsen. Härutöver ingår i styrelsen en arbetstagarrepresentant. Ingen representant för bolagsledningen ingår i styrelsen. I enlighet med Koden ska en majoritet av de bolagsstämmovalda ledamöterna vara oberoende i förhållande till Bolaget och dess ledning. Detta krav gäller inte eventuella arbetstagarrepresentanter. För att avgöra om en styrelseledamot är oberoende ska en samlad bedömning göras av samtliga omständigheter som kan ge anledning att ifrågasätta ledamotens oberoende i förhållande till Bolaget eller bolagsledningen, exempelvis om ledamoten nyligen varit anställd i Bolaget eller ett närstående företag. Minst två av de styrelseledamöter som är oberoende i förhållande till Bolaget och bolagsledningen ska också vara oberoende i förhållande till Bolagets större aktieägare. För att bedöma detta oberoende ska omfattningen av ledamotens direkta eller indirekta förhållanden till större aktieägare beaktas. Med större aktieägare avses i Koden aktieägare som direkt eller indirekt kontrollerar 10 procent eller mer av aktierna eller rösterna i Bolaget. (se avsnittet ”Aktien och ägarförhållanden” på sidan 58). Antal stämmovalda ledamöter som anses oberoende i förhållande till Bolaget, enligt Kodens krav, bedöms uppgå till sex. Antal stämmovalda ledamöter som anses oberoende i förhållande till Bolagets större aktieägare bedöms uppgå till tre.

Styrelsens ansvar och arbete

Styrelsens ansvar och uppgifter styrs, utöver lagar och förordningar, av en särskild fastställd arbetsordning. Styrelsen ser årligen över arbetsordningen och fastställer den genom styrelsebeslut. Styrelsens ansvar omfattar att fastställa Bolagets mål, strategi, affärsplan, budget samt att godkänna större investeringar och lån som upptas inom TransAtlantic. Vidare är det styrelsens ansvar att utvärdera den operativa ledningen samt säkerställa system för uppföljning och kontroll av de etablerade målen. Det är också styrelsens uppgift att utse verkställande direktör och i förekommande fall vice VD. Viktiga styrinstrument för styrelsen är finanspolicy, attestregler och kommunikationspolicy, vilka fastställs årligen. Styrelsen säkerställer vidare kvaliteten i den finansiella rapporteringen genom att ingående behandla delårsrapporter, årsredovisning och bokslutskommunikéer på styrelsemöten. Styrelsen behandlar i sin helhet olika frågeställningar och har inte med hänsyn till Koncernens storlek och komplexitet, ansett att underkommittéer behövs för att förbereda vissa frågor. Detta innebär att styrelsen i sin helhet utgör revisions- och ersättningskommitté.

Styrelsen sammanträder normalt sex gånger om året samt därutöver vid behov. De ordinarie styrelsemötena äger rum i samband med respektive kvartalsrapport och därutöver har styrelsen särskilda möten för att behandla strategier och budget för kommande verksamhetsår. Styrelsen får månadsvis rapportering beträffande Bolagets finansiella ställning. Vid de ordinarie styrelsemötena lämnas också rapporter beträffande det löpande arbetet inom respektive affärsområde med fördjupade analyser och aktiviteter.

Styrelsens ordförande

Styrelsens ordförande väljs av stämman. Styrelseordförande ska organisera och leda styrelsens arbete, i enlighet med gällande regler för aktiemarknadsbolag, Koden och bolagsordningen. Vidare ska ordförande vara ett stöd för verkställande direktören. Styrelseordförande och verkställande direktören tar fram förslag till dagordning för styrelsemöten. Styrelseordförande för dialog med verkställande direktören och ansvarar för att övriga styrelseledamöter får den information och dokumentation som är nödvändig för beslutsfattande. Styrelseordförande ansvarar även för att styrelsens arbete årligen utvärderas.

Intern kontroll

Styrelsen i TransAtlantic har det övergripande ansvaret för den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen. Ett effektivt styrelsearbete är grunden för god kontroll. Styrelsens arbetsordning och instruktioner för VD syftar till att säkerställa en tydlig roll- och ansvarsfördelning för en effektiv hantering av verksamhetens risker. Företagsledningen rapporterar regelbundet till styrelsen utifrån fastställda rutiner och därtill kommer revisorernas granskning av den interna kontrollen. Koncernledningen ansvarar för de system av interna kontroller som behövs för att hantera väsentliga risker i den löpande verksamheten. Det syftar till att säkerställa att verksamheten bedrivs ändamålsenligt och effektivt samt att den finansiella rapporteringen är tillförlitlig och att lagar och förordningar efterlevs. Bolaget har utarbetat rutiner för bedömning av risker i den finansiella rapporteringen samt för att uppnå en hög tillförlitlighet i den externa rapporteringen och att rapporteringen är upprättad i enlighet med lagar och övriga krav på noterade bolag.

Kontrollmiljö

Styrelsen har fastställt en arbetsordning som reglerar dess ansvar och dess inbördes arbetsfördelning. Ansvaret för att upprätthålla en effektiv kontrollmiljö bygger på en organisation med tydliga beslutsvägar och tydliga instruktioner och med gemensamma värderingar där den enskilde medarbetaren har insikt om sin roll i upprättandet av god intern kontroll.

Riskbedömning och kontrollaktivitet
TransAtlantics bedömning avseende den finansiella rapporteringen syftar till att identifiera och utvärdera de väsentliga riskerna som påverkar den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen i Koncernens bolag, affärsområden och affärsprocesser. Särskild vikt har lagts vid att utforma kontroller för att förebygga och upptäcka fel inom dessa områden. Viktiga styrinstrument för den finansiella rapporteringen utgörs främst av Bolagets Finanspolicy.

Information och kommunikation
TransAtlantics styrelse har fastställt en Kommunikationspolicy som anger vad som ska kommuniceras, av vem samt på vilket sätt information ska utges för att säkerställa att den externa informationen blir korrekt och fullständig. Utöver det finns instruktioner för hur den finansiella informationen ska kommuniceras mellan ledning och övriga medarbetare. TransAtlantics aktieägare och intressenter kan följa Bolagets verksamhet och dess utveckling på hemsidan där aktuell information publiceras löpande. Händelser som bedöms som kurspåverkande offentliggörs genom pressmeddelande. Finansiell information lämnas genom kvartalsrapporter och bokslutskommunikéer samt genom Bolagets årsredovisning. För att uppnå en effektiv information internt samlas organisationen för information och frågor en gång i månaden.

Uppföljning
Styrelsen utvärderar löpande den information som bolagsledningen och revisorerna lämnar. Arbetet innefattar bland annat att säkerställa att åtgärder vidtas rörande brister och förslag till åtgärder som framkommit vid den externa revisionen.

Internrevision
Styrelsen har inte funnit anledning till att inrätta en internrevisionsfunktion med hänsyn till Koncernens storlek och centraliseringen av ekonomiadministrationen. Väsentliga riktlinjer som har betydelse för den finansiella rapporteringen uppdateras löpande och kommuniceras till berörda medarbetare kontinuerligt.

Väsentliga policies
Till styrelsens ansvar hör förutom vad som framgått ovan även att tillse att Koncernens policies hålls uppdaterade och efterföljs. Koncernen har policies för bland annat investeringar, finansierings- och valutafrågor, godkännande och attestpolicy av ekonomiska åtaganden, kommunikation/Investor Relations samt etik och uppförandekod. Som ett led i Koncernens ansvar till sjöss och i land finns en hälsa-, säkerhets-, miljö- och kvalitetspolicy (HSEQ-policy).

Verkställande direktör och koncernledning
Verkställande direktör
Verkställande direktören ansvarar för den löpande operativa verksamheten baserat på den arbetsinstruktion som utfärdats av styrelsen. Verkställande direktörens ansvar innefattar bland annat löpande investeringar och avyttringar, personal-, finans-, och ekonomifrågor, löpande kontakter med företagets intressenter samt att tillse att styrelsen får den information som krävs för att kunna fatta väl underbyggda beslut. Verkställande direktören rapporterar till styrelsen. Han ingår inte i styrelsen men närvarar vid alla styrelsemöten utom vid det styrelsemöte där utvärdering sker av verkställande direktören. Verkställande direktören leder företagsledningens arbete och fattar beslut i samråd med övriga i koncernledningen.

Koncernledning
Den verkställande direktören har utsett en koncernledning som består av fem personer. I koncernledningen ingår förutom verkställande direktör; chef för affärsområde Industrial Shipping, chef för affärsområde Offshore/Icebreaking, HR-chef samt CFO. Koncernledningen ansvarar för att planera, styra och följa upp den dagliga verksamheten.

Koncernledningen följer upp att rätt kompetens finns i organisationen i förhållande till Bolagets strategier. Koncernledningen har två strategimöten per år. Befogenheter och ansvar för verkställande direktör och koncernledningen är definierade i policies, befattningsbeskrivningar och attestinstruktioner.

Revisor
Revisorerna har till uppgift att granska verkställande direktörens och styrelsens förvaltning av Bolaget och kvaliteten i Bolagets finansiella rapportering samt granskning av årsredovisningen. Bolagets revisorer deltar två gånger per år vid styrelsemötena för att lämna en redogörelse från årets revision samt sin syn på Bolagets interna kontrollsystem. Revisorerna rapporterar direkt till styrelsen. För mer information om TransAtlantics revisorer, se avsnittet ”Styrelse, koncernledning och revisorer – Revisorer” på sidan 52.

Aktien och ägarförhållanden

Aktieinformation

Enligt TransAtlantics nuvarande bolagsordning ska aktiekapitalet vara lägst 280 000 000 SEK och högst 1 120 000 000 SEK, fördelat på lägst 28 000 000 aktier och högst 112 000 000 aktier. TransAtlantic kan utfärda två aktieslag: aktier av serie A och aktier av serie B (se rubriken ”Rösträtt” nedan). Aktier av serie A får ges ut till ett antal som motsvarar högst 28 000 000 aktier och aktier av serie B till ett antal som motsvarar högst 84 000 000 aktier i Bolaget. Dock får vid varje tidpunkt andelen av aktier av serie A utgöra högst 1/4 av det totala antalet aktier.

Det registrerade aktiekapitalet i TransAtlantic uppgår innan föreliggande Nyemission till 554 513 500 SEK fördelat på 55 451 350 aktier, varav 3 635 921 aktier av serie A och 51 815 429 aktier av serie B. Varje aktie har ett kvotvärde om 10,00 SEK. Aktierna i TransAtlantic är utfärdade i enlighet med svensk rätt, är fullt betalda och denominerade i SEK. Aktieägarnas rättigheter kan endast ändras i enlighet med de förfaranden som anges i aktiebolagslagen (2005:551).

För att möjliggöra den föreliggande Nyemissionen beslutades vid den extra bolagsstämman den 7 november 2011 att ändra bolagsordningens gränser för aktiekapital respektive antalet aktier. Inför Nyemissionen anger därmed bolagsordningen att Bolagets aktiekapital ska vara lägst 420 000 000 SEK och högst 1 680 000 000 SEK, fördelat på lägst 70 000 000 aktier och högst 280 000 000 aktier. Aktier av serie A får ges ut till ett antal som motsvarar högst 70 000 000 aktier och aktier av serie B till ett antal som motsvarar högst 210 000 000 aktier i Bolaget. Dock får vid varje tidpunkt andelen av aktier av serie A utgöra högst 1/4 av det totala antalet aktier.

Förestående Nyemission kommer, vid fullteckning, medföra att antalet aktier i TransAtlantic ökar från totalt 55 451 350 aktier till totalt 110 902 700 aktier vilket motsvarar en ökning om 100 procent. För de aktieägare som avstår från att teckna aktier i den förestående Nyemissionen uppstår en utspädningseffekt om totalt högst 3 635 921 nyemitterade aktier av serie A respektive 51 815 429 aktier av serie B, motsvarande 50 procent av aktiekapitalet och 50 procent av rösterna i TransAtlantic efter Nyemissionen.

Den extra bolagsstämman den 7 november 2011 fattade vidare beslut om minskning av aktiekapitalet utan indragning av aktier, i syfte att skapa utrymme för den planerade lex Asea-utdelningen av Trans Viking Offshore A/S. I samband med att styrelsen den 3 november 2011 offentliggjorde de slutliga emissionsvillkoren ovan, offentliggjordes också att minskningen av aktiekapitalet fastställts till 998 124 300 SEK. För att möjliggöra den förestående minskningen av aktiekapitalet beslutade den extra bolagsstämman den 7 november 2011 att ändra gränserna för aktiekapitalet till lägst 70 000 000 SEK och högst 280 000 000 SEK. Antalet aktier lämnades oförändrat. Dessa ändringar kommer att registreras hos Bolagsverket i samband med registreringen av den förestående Nyemissionen. Beslutet om minskningen av aktiekapitalet beräknas vara registrerat omkring den 22 december 2011. För verkställighet av minskningsbeslutet krävs tillstånd från Bolagsverket eller, i tvistiga fall, från tingsrätten. Tillstånd beräknas erhållas i slutet av februari 2012.

Vissa rättigheter kopplade till aktierna

Rösträtt

Varje aktie av serie A berättigar till tio röster och varje aktie av serie B berättigar till en röst. Vid bolagsstämma får varje röstberättigad rösta för det fulla antalet av honom ägda och företrädda aktier av serie A och serie B utan begränsning i rösträtten.

Företrädesrätt till nya aktier m.m.

Om TransAtlantic ger ut nya aktier av både serie A och serie B i en kontantemission eller kvittningsemission får innehavare av aktier av serie A och aktier av serie B företrädesrätt att teckna nya aktier av samma aktieslag i förhållande till det antal aktier som innehas före nyemissionen (primär företrädesrätt). Aktier som inte tecknas med stöd av sådan primär företrädesrätt erbjuds samtliga aktieägare att teckna (subsidiär företrädesrätt). Om sådana erbjudna aktier inte är tillräckliga för att täcka den subsidiära företrädesrätten, ska aktierna fördelas mellan tecknarna i förhållande till det antal aktier de redan innehar och, i den mån detta inte kan ske, genom lottning. Om TransAtlantic beslutar att, genom kontantemission eller kvittningsemission, ge ut aktier av endast en serie, ska teckning av sådana aktier erbjudas samtliga aktieägare, oavsett om de innehar aktier av serie A eller aktier av serie B, i förhållande till det antal aktier aktieinnehavaren redan har. Om TransAtlantic emitterar teckningsoptioner eller konvertibler genom kontantemission eller kvittningsemission, har aktieägarna samma företrädesrätt att teckna teckningsoptioner eller konvertibler som om de nya aktier som teckningsoptionerna eller konvertiblerna avser utfärdades. Om TransAtlantics aktiekapital ökas genom fondemission ska nya aktier av serie A och serie B utfärdas i förhållande till det antal aktier av respektive serie som redan utfärdats. I sådana fall ska gamla aktier av visst aktieslag medföra rätt till nya aktier av samma serie.

Rätt till utdelning och överskott vid likvidation
Alla aktier har lika rätt till utdelning samt till TransAtlantics tillgångar och eventuellt överskott vid likvidation.

Ägarförhållanden
Antalet aktieägare i TransAtlantic uppgick den 30 september 2011 till 6 081. TransAtlantics största aktieägare var Kistefos (via bolag) med cirka 50 procent av rösterna och kapitalet. De tre största aktieägarna svarade för cirka 73,3 procent av rösterna och 59,2 procent av kapitalet. Andelen utländskt ägande uppgick till cirka 60,6 procent av kapitalet. I tabellen på sida 61 illustreras fördelningen av ägandet i storleksklasser enligt uppgift från Euroclear Sweden per den 30 september 2011.

Aktieägaravtal och dispens från budplikt
I september 2010 förvärvade TransAtlantic utestående andelar i joint venture-bolagen Trans Viking från Viking Supply Ships AS, ett helägt dotterbolag till Kistefos, genom betalning i egna aktier. Därmed blev Kistefos, via helägda dotterbolag, majoritetsägare i TransAtlantic med strax över 50 procent av rösterna och kapitalet. Kistefos erhöll dispens från Aktiemarknadsnämnden från den budplikt som skulle ha uppkommit i samband med att Kistefos, genom Viking Supply Ships AS, tecknade de aktier som omfattades av apportemissionen. I samband med transaktionen ingick Folke Patriksson (genom Enneff) ett aktieägaravtal med Kistefos avseende vissa frågor relaterade till TransAtlantic. För mer information om aktieägaravtalet, se nedan. Enneff och Kistefos erhöll dispens från Aktiemarknadsnämnden från den budplikt som skulle ha uppkommit till följd av att Kistefos och Enneff genom aktieägaravtalet blev att anse som närstående. Förvärvar antingen Enneff eller Kistefos under avtalets giltighetstid ytterligare aktier i TransAtlantic och därigenom ökar parternas sammanlagda röstandel i Bolaget inträder budplikt, utan hinder av den dispens som erhållits från Aktiemarknadsnämnden. Enligt beslut från Aktiemarknadsnämnden ska sådan budplikt fullgöras av den part som förvärvat ytterligare aktier. 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.

I aktieägaravtalet regleras bl.a. tillsättningen av styrelsen i TransAtlantic, som enligt avtalet ska bestå av sex stämmovalda 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 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, ska sådan emission ske av såväl aktier av serie A som av aktier av serie B 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 transaktionens fullbordande inte utser mer än hälften av styrelseledamöterna i TransAtlantic. Principerna för valberedningsarbetet är oförändrade. Avtalet löper till den 22 september 2014.

Dessa två aktieägare kommer gemensamt att kunna utöva ett betydande inflytande över Bolaget i frågor där aktieägarna har rösträtt. 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.

Kistefos och Enneff har genom Teckningsförbindelserna vidare förbundit sig att teckna sina respektive *pro rata*-andelar i Nyemissionen. Kistefos har dessutom genom Åtagandet förbundit sig att teckna aktier för cirka 260 MSEK utöver sin *pro rata*-andel i Nyemissionen. Kistefos kan, till följd av sin Teckningsförbindelse respektive sitt Åtagande, komma att inneha högst cirka 73 procent av kapitalet och cirka 67 procent av rösterna i TransAtlantic. Kistefos har av Aktiemarknadsnämnden erhållit undantag från budplikt i händelse av att Kistefos röstandel i Bolaget skulle öka, något som enligt Aktiemarknadsnämndens tidigare avgörande (se ovan) skulle utlösa budplikt. Som en följd av Kistefos förbindelser att teckna aktier i Nyemissionen kan Kistefos komma att stärka sitt inflytande ytterligare i frågor där aktieägarna har rösträtt. Inflytande från mindre aktieägare riskerar därmed att begränsas ytterligare. Se även avsnittet ”Legala frågor och kompletterande information – Teckningsåtaganden” på sidan 65.

Såvitt styrelsen för Bolaget känner till föreligger, bortsett från ovan nämnda aktieägaravtal, inga aktieägaravtal eller andra överenskommelser mellan Bolagets aktieägare som syftar till gemensamt inflytande över Bolaget. Såvitt styrelsen känner till finns inte heller några överenskommelser eller motsvarande som kan leda till att kontrollen över Bolaget förändras.

Euroclear-anslutning
Bolaget och dess aktier är anslutna till det elektroniska värdepapperssystemet, VP-systemet, med Euroclear Sweden som central värdepappersförvaltare och clearingorganisation (Euroclear Sweden AB, Box 191, 101 23 Stockholm). Aktierna är registrerade på person och är denominerade i SEK. Aktierna av serie A har ISIN-kod SE0000143513 och aktierna av serie B 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 Sweden förda aktieboken. Sådan avstämningsdag

får inte infalla senare än dagen före nästkommande årsstämma. Om aktieägaren inte kan nås genom Euroclear Sweden kvarstår aktieägarens fordran på utdelningsbeloppet mot Bolaget och begränsas endast genom regler om preskription. Vid preskription tillfaller utdelningsbeloppet Bolaget.

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 avsnittet "Skattefrågor i Sverige" på sidan 77.

Mot bakgrund av TransAtlantics resultat för 2010 och det investeringsbehov som föreligger föreslog styrelsen till årsstämman 2011 att ingen utdelning skulle lämnas för verksamhetsåret 2010. Stämman beslutade i enlighet med styrelsens förslag. Bolagets 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

		Förändring			Antal aktier			Aktiekapital		
År	**Händelse**	**A-aktier**	**B-aktier**	**Totalt**	**A-aktier**	**B-aktier**	**Totalt**	**Förändring**	**Totalt**	**Kvotvärde**
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	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
2011	Förestående Nyemission[1]	3 635 921	51 815 429	55 451 350	7 271 842	103 630 858	110 902 700	554 513 500	1 109 027 000	10
2011	Minskning av aktiekapitalet utan indragning av aktier[2]	–	–	–	–	–	–	–998 124 300	110 902 700	1

1) Per dagen för prospektet har de nya aktierna inte tecknats eller tilldelats.
2) Beslut om minskning av aktiekapitalet utan indragning av aktier fattades av den extra bolagsstämman den 7 november 2011. Beslutet beräknas vara registrerat hos Bolagsverket omkring den 22 december 2011. För verkställighet av minskningsbeslutet krävs tillstånd från Bolagsverket eller, i tvistiga fall, från tingsrätten. Tillstånd beräknas erhållas omkring i slutet av februari 2012.

Större aktieägare och ägarstrukturen nedan för TransAtlantic baseras på uppgifter från Euroclear Sweden per den 30 september 2011 (med för Bolaget kända förändringar därefter).

Större aktieägare

Aktieägare	**Antal aktier av serie A**	**Antal aktier av serie B**	**Kapital (%)**	**Röster (%)**
Kistefos	1 817 961	25 907 715	50,0	50,0
Lindéngruppen	456 508	2 656 500	5,6	8,2
Enneff[1]	1 266 061	699 745	3,5	15,2
Skagen fonder	0	1 877 633	3,4	2,1
Ernströmgruppen	0	1 505 000	2,7	1,7
Skandinaviska Enskilda Banken, S.A. NQI	0	953 620	1,7	1,1
Bank Morgan Stanley AG Zurich	0	830 000	1,5	0,9
Försäkringsaktiebolaget, Avanza Pension	0	603 222	1,1	0,7
Ribbskottet AB	0	600 000	1,1	0,7
Credit Agricole (Suisse) SA, W8IMY without p.r.	0	500 000	0,9	0,6
Övriga	165 706	15 681 994	28,6	19,7
Totalt	**3 635 921**	**51 815 429**	**100,0**	**100,0**

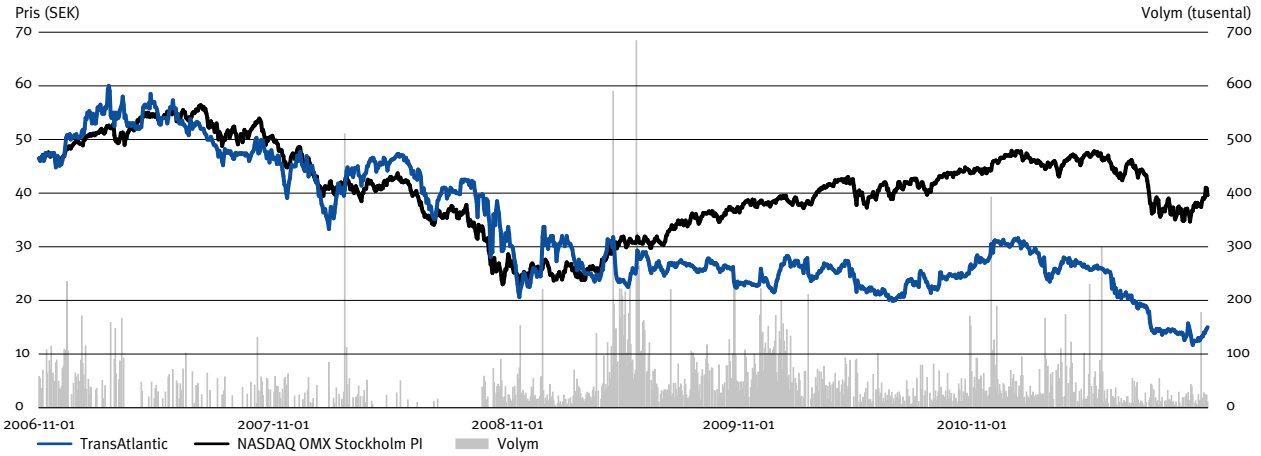
1) Enneff inkluderar Enneff Rederi AB och Enneff Fastigheter i Skärhamn AB.

Ägarstruktur

Storleksklasser	Antal aktieägare	Antal aktier	Kapital (%)	Röster (%)
1–500	3 344	746 595	1,3	0,9
501–1 000	1 180	1 062 780	1,9	1,2
1 001–5 000	1 154	2 877 080	5,2	3,4
5 001–10 000	195	1 499 739	2,7	1,8
10 001–15 000	57	731 217	1,3	0,8
15 001–20 000	38	704 676	1,3	0,8
20 001–	113	47 829 263	86,3	91,1
Summa	**6 081**	**55 451 350**	**100,0**	**100,0**

Kursutveckling och aktieomsättning 1 november 2006 – 31 oktober 2011

TransAtlantics aktie av serie B är noterad på NASDAQ OMX Stockholm i segmentet Small Cap. Diagrammet nedan visar aktiens kursutveckling och omsättning under perioden från 1 november 2006 till 31 oktober 2011.



Bolagsordning

TransAtlantic har vid den extra bolagsstämman den 7 november 2011 beslutat att ändra § 2, § 4 och § 5 samt att anta en ny § 13[1] i enlighet med noterna nedan. Besluten har vid tidpunkten för prospektets offentliggörande ännu inte registrerats hos Bolagsverket.

Bolagsordning för Rederi AB Transatlantic (556161-0113) antagen den 23 april 2009.

§ 1

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

§ 2[2]

Styrelsen ska 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[3]

Aktiekapitalet ska vara lägst tvåhundraåttio miljoner (280 000 000) kronor och högst ettusenetthundratjugo miljoner (1 120 000 000) kronor.

§ 5[3]

Antalet aktier ska vara lägst 28 000 000 och högst 112 000 000.

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 1/4 av det totala antalet aktier.

Beslutar bolaget att genom kontantemission eller kvittningsemission ge ut nya aktier av serie A och serie B, ska 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 ska erbjudas samtliga aktieägare till teckning (subsidiär företrädesrätt).

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

Beslutar bolaget att genom kontantemission eller kvittningsemission ge ut aktier av endast ett aktieslag, ska 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 ska inte innebära någon inskränkning i möjligheten att fatta beslut om kontantemission eller kvittningsemission med avvikelse från aktieägarnas företrädesrätt. Vid ökning av aktiekapitalet genom fondemission ska nya aktier emitteras av varje aktieslag i förhållande till det antal aktier av samma slag som finns sedan tidigare. Därvid ska gamla aktier av visst aktieslag medföra rätt till nya aktier av samma aktieslag.

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

§ 6

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

1) På den extra bolagsstämman den 7 november 2011 fattades beslut om att lägga till en ny § 13 i bolagsordningen, enligt vilken bolagsstämma får hållas i Göteborgs kommun eller Härryda kommun. Bolagsordningsändringen beräknas registreras hos Bolagsverket omkring den 14 november 2011.
2) På den extra bolagsstämman den 7 november 2011 fattades beslut om att ändra bolagsordningens § 2 innebärande att Bolagets säte flyttas till Göteborgs kommun. Bolagsordningsändringen beräknas registreras hos Bolagsverket omkring den 14 november 2011.
3) På den extra bolagsstämman den 7 november 2011 fattades beslut om att ändra bolagsordningen § 4 och § 5, se avsnittet "Aktien och ägarförhållanden" på sidan 58. Bolagsordningsändringarna, vad avser Nyemissionen, beräknas registreras hos Bolagsverket omkring den 15 december 2011. Bolagsordningsändringarna, vad avser minskningen av aktiekapitalet inför den planerade lex Asea-utdelningen, beräknas registreras omkring den 22 december 2011. Tillstånd att genomföra minskningen beräknas erhållas i slutet av februari 2012.

§ 7
För granskning av bolagets årsredovisning jämte räkenskaperna samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning ska bolaget ha en eller två revisorer med högst två revisorssuppleanter eller ett auktoriserat revisionsbolag.

§ 8
Kallelse till årsstämma och bolagsstämma ska ske genom annonsering i Post- och Inrikes Tidningar samt på bolagets webbplats. Vid tidpunkten för kallelse ska information om att kallelsen skett annonseras i Dagens Industri och Göteborgs-Posten.

§ 9
Aktieägare som vill delta i förhandlingarna vid årsstämma och bolagsstämman ska 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 stämma medföra högst två biträden, dock endast om aktieägaren till bolaget anmäler antalet biträden på det sätt som anges i föregående stycke.

§ 10
På årsstämma ska 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 ska vara 1 januari – 31 december.

§ 12
Bolagets aktier ska 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 offshoremarknaden, både på spotmarknaden och i form av kortare eller längre tidsbefraktningsavtal. Kunderna utgörs här av antingen större oljebolag eller transportbolag som arbetar för deras räkning. Fartygen Balder Viking, Vidar Viking, Odin Viking och Magne Viking opererar på spotmarknaden i Nordsjön. Bolaget har ett avtal med Statoil avseende Loke Viking som sträcker sig fram till den 9 december 2011. Bolaget har vidare ingått ett avtal med Eni Norge A/S avseende fartyget Njord Viking för operationer på den norska kontinentalsockeln fram till sommaren 2015 med option för Eni Norge att förlänga chartern med två perioder om ett år vardera. Flertalet av de längre avtalen innehåller en rätt för kunden till förtida uppsägning med iakttagande av viss uppsägningstid varpå TransAtlantic erhåller viss ekonomisk kompensation. TransAtlantic är inte beroende av något enskilt kundavtal inom affärsområde Offshore/Icebreaking.

För en beskrivning av SBS Marines kundavtal, se avsnittet ”Förvärv av SBS Marine”, på sidan 70.

Industrial Shipping

I de branscher inom vilka TransAtlantics division Industrial Shipping verkar ingås det både kundavtal med kortare avtalstid (ettårsbasis) samt kundavtal med längre avtalstid. TransAtlantics verksamhet kännetecknas av stabila kundrelationer, vilka i viss utsträckning ger TransAtlantic möjlighet att anpassa sig till förändringar i kunders beteenden och preferenser. Till de större kunderna hör bland andra Stora Enso, SCA, M-real, Rautaruukki, FNsteel OY, Sveaskog, SSAB, Svensk Mineral AB och Nordkalk OY. TransAtlantic tillhandahåller Stora Enso tre fartyg under timecharteravtal där tio år återstår. Avtalet med FNsteel OY respektive Nordkalk OY är tecknat på tre år och sträcker sig fram till den 31 december 2014. Avtalet med SSAB är tecknat på för branschen sedvanligt ettårskontrakt. Några av kundavtalen är tecknade på för branschen sedvanliga ettårskontrakt med omförhandling under hösten/vintern 2011. TransAtlantic är inte beroende av något enskilt kundavtal inom affärsområde Industrial Shipping.

Låneavtal

De fartyg som ägs helt eller delvis av TransAtlantic är belånade på för branschen sedvanliga villkor där primärsäkerheten alltid utgörs av pant i fartygen. För det fartyg som är under byggnation finns återbetalningsgarantier utställda av bank. Koncernen har upptagit ett antal lån avseende bland annat rörelse- och förvärvskrediter samt finansiering av förvärv av särskilda fartyg eller fartygsbyggen. För att säkerställa Koncernens kontantåtagande vid leveransen av det sista AHTS-fartyget, Brage Viking, har per den 30 september 2011, 163 MSEK av Koncernens likvida medel om 369 MSEK avsatts på särskilda konton.

I flertalet av Koncernens låneavtal finns åtaganden om att kvartalsvis rapportera vissa nyckeltal till långivaren. TransAtlantic utvärderar en principöverenskommelse med en bank på grund av att vissa nyckeltal inte kunde uppnås 2010. Principöverenskommelsen omfattar även tredje kvartalet 2011 där Koncernen inte fullt ut möter kraven i finansieringsavtalen samt eventuella framtida situationer där Koncernen kan komma att inte möta kraven i finansieringsavtalen. En slutlig överenskommelse förväntas bli klar under fjärde kvartalet 2011. Se vidare riskfaktorn ”Finansieringsvillkor i låneavtal” på sidan 7.

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 viktigaste kontrakten avser inhyrning av de tre fartygen TransWood, TransPine och TransHawk på bareboat-basis, där avtalet har en återstående löptid på ca fyra år, inhyrning av pappersstransportfartygen TransPaper, TransPulp och TransTimber, som går i timecharter för StoraEnso, där avtalen har en återstående löptid på cirka tio år, inhyrning av SBS Torrent och SBS Typhoon på bareboat-basis samt inhyrning av åtta fartyg på bareboat-basis som övertogs i samband med förvärvet av Österströms (fartygen Brilliante, Distinto, Festivo, Forza, Lontano, Risoluto, Sonoro och Volante). Se vidare riskfaktorn ”Omklassificering av fartyg från operationell leasing till finansiell leasing” på sidan 8. Finansiell leasing utgörs av hyra av AHTS-fartyg inom affärsområde Offshore/Icebreaking (Loke Viking, Njord Viking och Magne Viking samt det återstående nybygget Brage Viking) samt hyra av containers som används inom affärsområde Industrial Shipping.

Totalt är 44 fartyg inhyrda (samt ett under nybyggnation). 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 sju AHTS-fartyg varav tre även tjänstgör som isbrytare samt de sex PSV-fartygen från SBS Marine. Det senaste tillskottet är Magne Viking som levererades i juli 2011. Ytterligare ett fartyg (Brage Viking) i samma klass som Loke Viking, Njord Viking och Magne Viking är beställt, vilket kommer att levereras vid årsskiftet 2011/2012. Kundavtal har ännu ej ingåtts för det kommande nybygget. Nybygget och de andra tre fartygen i samma klass har byggts vid samma skeppsvarv, Astilleros Zamakona S.A. i Bilbao, Spanien. Finansieringen för dessa fartyg bygger på en form av spansk tax-lease-struktur där ett leasingbolag blir ägare av fartygen vid leverans. Trans Viking har ingått bareboat charter-avtal för respektive nybygge innehållandes både köpoption för Trans Viking samt säljoption från leasingbolagen vid respektive bareboat charter-avtals utgång. Denna struktur medför att fartygen levereras i princip direkt från varvet till Trans Viking med avsikten att Trans Viking ska förvärva fartygen efter tax-lease-strukturens utgång eller för det fall att tax-leasestrukturen skulle fallera i någon del.

Förvärv och avyttringar

Under det senaste året har TransAtlantic genomfört tre förvärv av väsentlig betydelse för Koncernen.

I oktober 2011 ingick TransAtlantic avtal om att förvärva SBS Marine. Förvärvet slutfördes den 8 november 2011. Förvärvet av SBS Marine kommer att finansieras genom likviden från Nyemissionen samt genom annan likviditet. För mer information, se avsnittet ”Förvärv av SBS Marine”, på sidan 70.

I juni 2011 förvärvade TransAtlantic samtliga aktier i det svenska rederi- och logistikföretaget Österströms. Förvärvet betalades kontant, med möjlighet för säljaren att erhålla en rörlig tilläggsköpeskilling om upp till 40 MSEK under 2014 baserat på lönsamheten för den samlade verksamheten inom affärsområde Industrial Shipping under 2012 och 2013. TransAtlantic övertog Österströms räntebärande skulder på ca 180 MSEK.

I september 2010 förvärvade TransAtlantic utestående aktier och andelar i de joint venture-bolag som ingick i Trans Viking. Betalning skedde genom nyemitterade aktier av serie A och serie B i TransAtlantic.

Teckningsåtaganden

Den 4 oktober 2011 ingick Bolaget ett avtal om teckningsåtagande med Kistefos[1)] (via Viking Supply Ships AS) och Folke Patriksson[2)] (via Enneff), vilka tillsammans innehar cirka 64 procent av rösterna och cirka 54 procent av aktierna i TransAtlantic. De båda aktieägarna har förbundit sig att teckna sina respektive *pro rata*-andelar i Nyemissionen. Härutöver har Kistefos förbundit sig att teckna de aktier som kvarstår efter att övriga aktieägare har tecknat med stöd av sin primära och subsidiära företrädesrätt. Följaktligen har teckningsåtaganden för hela Nyemissionen erhållits. Se vidare riskfaktorn ”Ej säkerställda teckningsåtaganden” på sidan 9. Bolaget kommer inte att utge någon ersättning för ovan angivna teckningsåtaganden.

Immateriella rättigheter

TransAtlantic har under år 2010 ansökt om skydd för 14 svenska varumärken hos Patent- och registreringsverket. Av dessa har sju varumärken registrerats. Invändningstiden avseende samtliga registrerade rättigheter har löpt ut. Övriga inlämnade varumärkesansökningar är under handläggning och således inte registrerade, vilket innebär att en registrering av ansökningarna inte är garanterad. Innebörden av detta är att en registrering av ansökningarna inte är garanterad. Sedan tidigare är B&N Nordsjöfrakt AB innehavare av ytterligare ett svenskt varumärke, TA TRANSATLANTIC. Med åberopande av prioritet från de svenska varumärkesansökningarna har TransAtlantic inlämnat tre internationella varumärkesansökningar där EU (omfattar även Sverige), Norge, Ryssland och USA är designerade. Nämnda ansökningar är under handläggning och således inte registrerade. Innebörden av detta är densamma som nämnts ovan, d.v.s. att en registrering av ansökningarna inte är garanterad. TransAtlantic är vidare innehavare av två gemenskapsvarumärken, RABT och TRANSATLANTIC. I samband med förvärvet av Österströms har Koncernens innehav av registrerade varumärken utökats ytterligare. Registrerad innehavare av dessa är diverse bolag inom det ursprungliga Österströms. I övrigt är Koncernen inte innehavare av några varumärken.

Den 8 juli 2011 lämnade koncernbolaget Arctic Ice Management AB i eget namn in fyra patentansökningar avseende ”Ice Management”. Tre av ansökningarna lämnades in i Sverige och en i USA. I övrigt är Koncernen inte innehavare av några patent.

Slutligen är Koncernen innehavare av sammanlagt 51 domännamn. Huvuddelen (38 stycken) är sedan tidigare registrerade på TransAtlantic. I anledning av förvärvet av Österströms utökades Koncernens innehav med tio domännamn, vilka är registrerade på bolag inom det ursprungliga Österströms. Vid förvärvet av SBS Marine blev Koncernen slutligen innehavare till ytterligare tre domännamn vilka är registrerade på förstnämnda bolag.

Försäkringar

TransAtlantics fartygsflotta har försäkringsskydd för respektive fartyg och för 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

1) Kistefos AS, Stranden 1, N-0250 Oslo, Norge.
2) Enneff Rederi AB, Furuvägen 2, 471 31 Skärhamn.

villkor och genom sitt återförsäkringsprogram även enhetliga maximala begränsningsbelopp.

För en del av fartygsflottan, primärt för de fartyg som går i linjetrafik, men även för Offshore/Icebreaking-fartygen 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 fem fastigheter varav tre (Tjörn Nötsäter 1:254, TjörnNötsäter 1:295 och Tjörn Nötsäter 1:297) ligger i Skärhamn, Tjörn, där Bolaget för närvarande har sitt huvudkontor. Bolaget äger även en mindre fastighet i Goole, England, och en fjällstuga i Idre Fjäll (Älvdalen Idre 80:168). Fastigheterna används i den egna verksamheten.

Tillstånd

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

Rättsliga förfaranden och skiljeförfaranden

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 sådana förväntade rättsliga förfaranden eller skiljeförfaranden.

Transaktioner med närstående

Dotterbolaget TransAtlantic European Services hyr kontor av ett bolag i vilket dotterbolagets tidigare VD Jan Thunberg, anställd fram till 31 december 2008, hade ägarintressen. Avtalet ingicks 2008. TransAtlantic har under perioden 1 januari 2008 – 9 november 2011 erlagt 3 844 000 SEK 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 EUR per år för fyra fartyg. Avtalet löper sedan 1994. TransAtlantic har under perioden 1 januari 2008 – 9 november 2011 erlagt 6 460 000 SEK i arvode under detta avtal.

Koncernen har ett hyresavtal på marknadsmässiga villkor avseende ett containerfartyg, TransAlrek, 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 3 850 EUR per dag fram till den 27 juni 2012 samt för perioden därefter 4 000 EUR per dag fram till den 27 juni 2014. Avtalet löper sedan 2006. TransAtlantic har under perioden 1 januari 2008 – 9 november 2011 erlagt 7 839 000 EUR 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 SEK per år. Avtalet löper sedan 2007. TransAtlantic har under perioden 1 januari 2008 – 9 november 2011 mottagit 98 000 SEK i hyra under detta avtal.

TransAtlantic har den 1 april 2011 ingått ett Management for Hire Agreement med Kistefos avseende bland annat Rolf Skaarbergs tjänst som VD och koncernchef för TransAtlantic. Avtalet omfattar även tjänster som definieras som Management level 1 och Management level 2. Tjänsten som VD och koncernchef, som utgör en deltidstjänst utan definierad omfattning, ersätts med 300 000 NOK per månad medan övriga tjänster ersätts med 15 000 NOK respektive 12 000 NOK per arbetad dag. För dessa konsulttjänster har TransAtlantic under perioden 1 april 2011 – 9 november 2011 till Kistefos erlagt sammanlagt cirka 6 290 000 SEK.

Enligt det apportavtal som ingåtts mellan Viking Supply Ships AS och TransAtlantic har Viking Supply Ships AS rätt till ersättning i form av en årlig lånegarantiprovision om 2 procent från och med den 29 september 2010 till dess Viking Supply Ships AS löses från samtliga sina garantiåtaganden avseende Trans Viking. Lånegarantiprovisionen är på marknadsmässiga villkor.

Sedan den 22 september 2010 hyr TransAtlantic i andra hand del av Viking Supply Ships AS lokaler i Kristiansand. TransAtlantics årshyra för lokalen uppgår till 454 000 NOK.

TransAtlantic har från och med den 1 juni 2011 upptagit ett lån om 150 MNOK från Kistefos. Lånet har en rörlig ränta i storleksordningen 8,5 procent. Lånet återbetalades i sin helhet den 8 november 2011 i samband med att Bolaget refinansierade lånen avseende fartygen Tor Viking II, Balder Viking och Vidar Viking.

Under 2009 och 2010 har det funnits avtal om konsulttjänster mellan TransAtlantic och Håkan Larssons företag Helian AB. TransAtlantic har under 2010 erlagt cirka 330 000 SEK i konsultarvode.

TransAtlantics CFO Gunnar Modalen har via sitt helägda bolag ingått konsultavtal med IE Interim Management AB som i sin tur har tecknat ett konsultavtal med TransAtlantic. Avtalet löper tills vidare med en uppsägningstid om en månad, dock längst till och med den 30 april 2012. Ersättning för uppdraget utgår med 13 000 SEK per arbetad dag.

TransAtlantic har genom dotterbolaget Trans Viking Offshore A/S förvärvat SBS Marine från det norska bolaget SBS Holding Norway AS. För vidare beskrivning se avsnittet ”Förvärv av SBS Marine” på sidan 70.

Rådgivares intressen

SEB Enskilda respektive Nordea samt vissa närstående till dessa är långivare och/eller förmedlare av lån beviljade till TransAtlantic. SEB Enskilda respektive Nordea samt vissa när-

stående till dessa har därutöver tillhandahållit, och kan i framtiden komma att tillhandahålla, olika bank-, finansiella, investerings-, kommersiella och andra tjänster till TransAtlantic, TransAtlantics aktieägare, TransAtlantics styrelseledamöter och befattningshavare, för vilka SEB Enskilda och Nordea kan erhålla ersättning. Advokatfirman Lindahl tillhandahåller löpande legal rådgivning till TransAtlantic, men har i övrigt inga ekonomiska intressen.

Andelar i koncernföretag och intresseföretag

Direktägda dotterbolag

	Org.nr.	Säte	Antal ägda aktier	% av totalt röstetal och aktiekapital
TransAtlantic Shipping AB	556208-0373	Skärhamn, Sverige	2 118 115	100
TransAtlantic European Services AB	556520-6504	Västerås, Sverige	1 000	100
TransAtlantic Administration AB	556662-6866	Skärhamn, Sverige	1 000	100
TransAtlantic Administration (2) AB	556550-2159	Skärhamn, Sverige	1 000	100
SOIC Ship Management AB	556803-0372	Skärhamn, Sverige	510	51
TransAtlantic Nederland BV		Rotterdam, Nederländerna	10	100
TRS TransAtlantic Shipping GmbH	HRB110034	Hamburg, Tyskland		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, Finland		100
OOO TransAtlantic LLC	1107746094060	Moskva, Ryssland	9 900	99
Arctic Ice Management AB	556807-0972	Stockholm, Sverige	99	100
Österströms International AB	556777-2180	Stockholm, Sverige	166 667	100
SBS Marine (Holdings) Limited	SC303430	Aberdeen, Storbritannien	7 900 001	100
TransAtlantic Specialtonnage AB	556074-5431	Skärhamn, Sverige	20 000	100
Trans Viking Offshore A/S	33369794	Köpenhamn, Danmark	5 000	100

Indirekt ägda dotterbolag

	Org.nr.	Säte	Antal ägda aktier	% av totalt röstetal och aktiekapital
Percy Tham i Oxelösund AB	556022-4908	Oxelösund, Sverige	1 000	100
B&N Spesialtonnasje AS	987069295	Oslo, Norge	100	100
TransAtlantic UK Ltd	3 384 716	Goole, Storbritannien	10 000	100
Paltrans Cargo Services Ltd	2 547 016	Goole, Storbritannien	100	100
Nordon Shipping Company B.V.		Rotterdam, Nederländerna	35	100
Andromeda Shipping Company B.V.		Rotterdam, Nederländerna	35	100
Capricorn Shipping Company B.V.		Rotterdam, Nederländerna	35	100
Swing Shipping Company B.V.		Rotterdam, Nederländerna	35	100
MS Frej Claus-Markus Speck KG	HRA1211	Hörsten, Tyskland		72
MS Odin Claus-Markus Speck KG	HRA1215	Hörsten, Tyskland		66
Agila GmbH & Co. KG Seeschiffahrt	HRA5055	Hörsten, Tyskland		67

	Org.nr.	Säte	Antal ägda aktier	% av totalt röstetal och aktiekapital
Euroforest Shipping Ltd		Malta	60	60
TRVI Offshore & Icebreaking AB	556710-9003	Skärhamn, Sverige	2 991 000	100
TRVI Offshore & Icebreaking 3 AB	556733-1102	Skärhamn, Sverige	100 000	100
TRVI Offshore & Icebreaking 4 AB	556733-1094	Skärhamn, Sverige	100 000	100
Trans Viking Offshore 3 ApS	33775172	Köpenhamn, Danmark		100
Trans Viking Offshore Crewing ApS	33775199	Köpenhamn, Danmark		100
Trans Viking Icebreaking & Offshore AS	979 437 943	Kristiansand, Norge	1 100	100
Partrederiet Odin Viking DA	989 573 152	Kristiansand, Norge		100[1)]
Österströms Rederi Aktiebolag	556073-3767	Norrköping, Sverige	15 000	100
Rederi AB Nordship	556309-9141	Norrköping, Sverige	500	100
MultiDocker Cargo Handling AB	556149-1860	Norrköping, Sverige	1 000	100
Österströms Nordic AB	556284-6740	Norrköping, Sverige	5 000	100
Västerviks Logistik och Industri Aktiebolag	556598-0454	Västervik, Sverige	10 000	100
Österströms Logistics AB	556320-7215	Valdemarsvik, Sverige	1 000	100
Österstömi Laevanduse ÖU	100297153	Tallin, Estland	196	98
Daugava Shipping Services SIA	400003654994	Riga, Lettland	10 000	100
Österströms UK Ltd	5819523	Hull, England	100	100
Österströms Oy	1931010-50	Raahe, Finland	100	100
Österströms Spolka Z.o.o.	320260199	Szczecin, Polen	100	100
Holding Zena Maritiem B.V.	34119948	Westdorpe, Holland	800	100
Zeena Maritiem Management B.V.	20088567	Westdorpe, Holland		100
Österström Netherlands B.V.	34088147	Westdorpe, Holland		100
Zeeron Mar B.V.	24179737	Westdorpe, Holland		100
Zeefi Mar B.V.	34119950	Westdorpe, Holland		100
Zeehorn Mar B.V.	2423773	Westdorpe, Holland		100
Sea Message B.V.	23079359	Westdorpe, Holland		100
Zeedor Mar B.V.	34088151	Westdorpe, Holland		100
Zeedal Mar B.V.	34088150	Westdorpe, Holland		100
Zeehelm Mar B.V.	12061348	Westdorpe, Holland		100
Zeegra Mar B.V.	24145899	Westdorpe, Holland		100
Zeenim Mar B.V.	34119949	Westdorpe, Holland		100
Zeeranc Mar B.V.	20070758	Westdorpe, Holland		100
Zeelis Mar B.V.	34149137	Westdorpe, Holland		100
Zeeroos Mar B.V.	24138471	Westdorpe, Holland		100
Nachrich B.V.	33259663	Westdorpe, Holland		100
MultiDocker Netherlands B.V.	33290480	Westdorpe, Holland		100
SBS (Aberdeen) Limited	SC250818	Aberdeen, Storbritannien	30 001	100
Stoneywood Crewing Services Limited	SC351608	Aberdeen, Storbritannien	1	100
SBSL Holdings Limited	SC180512	Aberdeen, Storbritannien	76 924	100
Bankhead Management (Guernsey) Limited	43805	Guernsey		100
SBS Marine Limited	SC202464	Aberdeen, Storbritannien	1000	100
TrantsAtlantic Crewing AB	556426-8646	Skärhamn, Sverige	1 000	100
TransAtlantic Services AB	556161-7928	Helsingborg, Sverige	1 000	100
TransAtlantic Icebreaker Management Sweden AB	556679-1454	Skärhamn, Sverige	1 000	100
Trans Viking Management AS	981 240 030	Kristiansand, Norge		100
Trans Viking Offshore AB[2)]	556858-2463	Göteborg, Sverige	100 000	100
Trans Viking Offshore 4 ApS	33859082	Köpenhamn, Danmark		100

1) Dotterbolaget ägs till 50 procent av det helägda dotterbolaget TransAtlantic Specialtonnage AB och till 50 procent direkt av TransAtlantic.
2) Bolaget är under namnändring från AB Grundstenen 136696 till Trans Viking Offshore AB.

Intresseföretag

	Org.nr.	Säte	Antal ägda aktier	% av totalt röstetal och aktiekapital
MS Agila Verwaltungs GmbH	HRB7664	Hörsten, Tyskland		49

Registrering och associationsform

TransAtlantics organisationsnummer är 556161-0113. Bolaget bildades i Sverige den 11 februari 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.[1)]

Kostnader

Transaktionskostnaderna för TransAtlantic för Nyemissionen bedöms uppgå till cirka 15 MSEK.

Tillgängliga handlingar

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 2008, 2009 och 2010;
- Delårsrapport januari–september 2011;
- Fairness opinion från Carnegie AS;
- Detta prospekt och
- Finansinspektionens beslut avseende detta prospekt.

Bolagsordning, årsredovisning och revisionsberättelse för räkenskapsåren 2008, 2009 och 2010, delårsrapport januari–september 2011, fairness opinion från Carnegie AS samt detta prospekt finns även tillgängliga på TransAtlantics webbplats, www.rabt.se.

1) På extra bolagsstämma den 7 november 2011 fattades beslut om att ändra bolagsordningens § 2 innebärande att Bolagets säte flyttas till Göteborgs kommun. Bolagsordningsändringen beräknas registreras hos Bolagsverket omkring den 14 november 2011.

Förvärv av SBS Marine

Förvärvet av SBS Marine

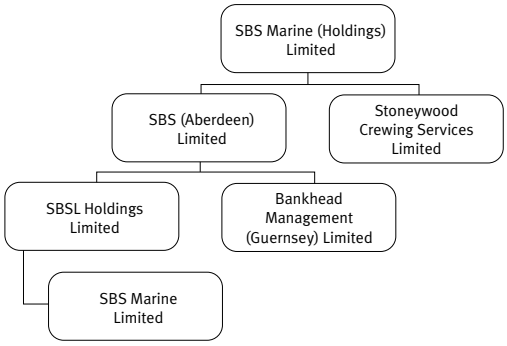
De från Kistefos oberoende styrelseledamöterna i TransAtlantic beslutade på styrelsemöte den 4 oktober 2011, att genom dotterbolaget Trans Viking Offshore A/S förvärva SBS Marine från det norska bolaget SBS Holding Norway AS. Då förvärvet skedde från ett bolag som indirekt ägs av TransAtlantics styrelseordförande Christen Sveaas har endast de oberoende styrelseledamöterna deltagit i förberedelserna och beslut rörande förvärvet. Det är de oberoende styrelseledamöternas bedömning att den fartygsflotta som TransAtlantic genom förvärvet av SBS Marine får tillgång till kommer att komplettera verksamheten inom affärsområde Offshore/Icebreaking väl. Förvärvet godkändes av den extra bolagsstämman i TransAtlantic den 7 november 2011. Preliminär köpeskilling för samtliga aktier i SBS Marine uppgick till 310 MSEK och fastställdes utifrån oberoende fartygsvärderingar och värderingar av köpoptioner för icke ägda fartyg med justering för skulder och rörelsekapital, allt per den 30 september 2011. SBS Marine hade per 30 september 2011 en nettoskuld om cirka 480 MSEK, varav 164 MSEK utgjorde lån från Kistefos som ska återbetalas i samband med förvärvet. TransAtlantic tillträdde SBS Marine den 8 november 2011 då hälften av köpeskillingen erlades. Resterande del av köpeskillingen ska erläggas den 15 december 2011.

Till stöd för sitt beslut att förvärva SBS Marine har de från Kistefos oberoende styrelseledamöterna inhämtat en Fairness Opinion från Carnegie som stödjer värderingen av SBS Marine.

Som resultat av förvärvet ökar TransAtlantics nettoskuldsättning efter genomförd Nyemission med totalt cirka 280 MSEK. TransAtlantic uppskattar att soliditeten proforma för förvärvet och Nyemissionen ökar från cirka 39 procent till cirka 42 procent. Förvärvet förväntas bidra positivt till TransAtlantics resultat per aktie från och med 2012. För ytterligare information rörande ekonomiska effekter av förvärvet, se avsnittet ”Proformaredovisning” på sidan 34.

Beskrivning av SBS Marine

SBS Marine är ett företag med bas i Aberdeen, Skottland. Bolaget opererar en flotta om fem moderna och ett äldre PSV-fartyg (Platform Supply Vessel). Företaget grundades år 2000 och har sedan 2006 varit ett helägt dotterbolag till SBS Holding Norway AS, vilket är ett indirekt helägt dotterbolag till Kistefos. Koncernstruktur avseende SBS Marine framgår nedan.



SBS Marine omsätter för närvarande cirka 220 MSEK och har ett rörelseresultat före avskrivningar om cirka 50 MSEK för tolvmånadersperioden den 1 oktober 2010 – 30 september 2011.

Historik

2000 SBS Marine grundas

2001 SBS Marine förvärvar sitt första fartyg, det medelstora PSV-fartyget SBS Cirrus av modell UT705
SBS Marine beställer ytterligare två medelstora PSV-fartyg (SBS Nimbus och SBS Stratus, båda av modell VS470) från det norska varvet Karmsund

2003 SBS Nimbus och SBS Stratus levereras och kontrakteras till Transocean i syfte att stödja deras verksamhet inom borrning på Indiens östkust
SBS Marine utökar sin fartygsflotta genom att beställa ytterligare tre fartyg (SBS Tempest, SBS Typhoon och SBS Torrent av modell VS470 MKII) från samma varv

2006 SBS Marine blir ett indirekt helägt dotterbolag till Kistefos
SBS Tempest och SBS Typhoon levereras
Under andra halvåret ingås långtidskontrakt avseende SBS Tempest med Talisman Energy i Nordsjön

2007 SBS Torrent levereras i april
SBS Cirrus, SBS Typhoon och SBS Torrent kontrakteras till Transocean i syfte att stödja deras verksamhet inom borrning på Indiens västkust fram till år 2010

2008 Under sommaren flyttar SBS Marines kontor till specialbyggda lokaler i Aberdeen

2010 SBS Cirrus, SBS Typhoon och SBS Torrent återvänder till Nordsjön
SBS Cirrus kontrakteras till BP

2011 TransAtlantic förvärvar SBS Marine

Fartygsflottan

Per den 30 september 2011 såg SBS Marines fartygsflotta ut enligt följande.

SBS Cirrus

SBS Cirrus är ett helägt stort PSV-fartyg, som byggdes 1985 vid A.M. Liaaens varv i Norge. Fartyget är under brittisk flagg och är registrerat vid hamnen i Lerwick.
Kapacitet, dwt: 3 250 t
Lastdäcks-yta: 796 m²

SBS Nimbus

SBS Nimbus är ett helägt medelstort PSV-fartyg, som byggdes 2003 vid Karmsunds varv i Kopervik, Norge. Fartyget är under brittisk flagg och är registrerat vid hamnen i Aberdeen.
Kapacitet, dwt: 3 662 t
Lastdäcks-kapacitet: 1 800 t
Lastdäcks-yta: 710 m²

SBS Stratus

SBS Stratus är ett helägt medelstort PSV-fartyg, som byggdes 2003 vid Karmsunds varv i Kopervik, Norge. Fartyget är under brittisk flagg och är registrerat vid hamnen i Aberdeen.
Kapacitet, dwt: 3 662 t
Lastdäcks-kapacitet: 1 800 t
Lastdäcks-yta: 710 m²

SBS Tempest

SBS Tempest är ett helägt medelstort PSV-fartyg, som byggdes 2006 vid Karmsunds varv i Kopervik, Norge. Fartyget är under brittisk flagg och är registrerat vid hamnen i Aberdeen.
Kapacitet, dwt: 3 662 t
Lastdäcks-kapacitet: 1 800 t
Lastdäcks-yta: 710 m²

SBS Torrent

SBS Torrent är ett medelstort PSV-fartyg inhyrt via bareboat-charter.
Fartyget levererades i april 2007.
Fartyget är under brittisk flagg och är registrerat vid hamnen i Aberdeen.
Kapacitet, dwt: 3 662 t
Lastdäcks-kapacitet: 1 800 t
Lastdäcks-yta: 710 m²

SBS Typhoon

SBS Typhoon är ett medelstort PSV-fartyg inhyrt via bareboat-charter.
Fartyget levererades i november 2006.
Fartyget är under brittisk flagg och är registrerat vid hamnen i Aberdeen.
Kapacitet, dwt: 3 662 t
Lastdäcks-kapacitet: 1 800 t
Lastdäcks-yta: 710 m²

Fartyg	Typ	Dwt	Byggnadsår/ Ombyggnadsår	Ägande/Hyresform	Registreringsort
SBS Cirrus	PSV	3 250	1985	Ägd – 100 %	Storbritannien
SBS Nimbus	PSV	3 662	2003	Ägd – 100 %	Storbritannien
SBS Stratus	PSV	3 662	2003	Ägd – 100 %	Storbritannien
SBS Tempest	PSV	3 662	2006	Ägd – 100 %	Storbritannien
SBS Torrent	PSV	3 662	2007	Operationell lease – Bareboat-charter	Storbritannien
SBS Typhoon	PSV	3 662	2006	Operationell lease – Bareboat-charter	Storbritannien

Finansieringsvillkor för fartygsflottan

Fartyg	Finansieringsvillkor
SBS Cirrus	Fartyget är ej belånat men utgör säkerhet för det banklån som finansierar SBS Nimbus, SBS Stratus och SBS Tempest.
SBS Nimbus	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i USD med rörlig ränta.
SBS Stratus	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i USD med rörlig ränta.
SBS Tempest	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i USD med rörlig ränta.
SBS Torrent	Bareboat-åtagande t.o.m. augusti 2014. SBS Marine innehar en option att förvärva fartyget t.o.m. oktober 2014.
SBS Typhoon	Bareboat-åtagande t.o.m. april 2014. SBS Marine innehar en option att förvärva fartyget t.o.m. maj 2014.

Värderingsintyg i sammanfattning

Fartyg	Värde	Sammanställd av
SBS Cirrus	40–50 MNOK	Arne Rustad, RS Platou ASA, P.O Box 1604 Vika, N-0119 Oslo, Norge
	35–45 MNOK	Anders Engeset, Fearnley Offshore Supply AS, P.O. Box 1158 Sentrum, N-0107 Oslo, Norge
SBS Nimbus	170–180 MNOK	Arne Rustad, RS Platou ASA, P.O Box 1604 Vika, N-0119 Oslo, Norge
	165–175 MNOK	Anders Engeset, Fearnley Offshore Supply AS, P.O. Box 1158 Sentrum, N-0107 Oslo, Norge
SBS Stratus	170–180 MNOK	Arne Rustad, RS Platou ASA, P.O Box 1604 Vika, N-0119 Oslo, Norge
	165–175 MNOK	Anders Engeset, Fearnley Offshore Supply AS, P.O. Box 1158 Sentrum, N-0107 Oslo, Norge
SBS Tempest	170–180 MNOK	Arne Rustad, RS Platou ASA, P.O Box 1604 Vika, N-0119 Oslo, Norge
	180–185 MNOK	Anders Engeset, Fearnley Offshore Supply AS, P.O. Box 1158 Sentrum, N-0107 Oslo, Norge

SBS Marine har optioner att förvärva såväl SBS Typhoon som SBS Torrent. Dessa optioner kan senast utnyttjas under februari 2014 (SBS Typhoon) respektive juli 2014 (SBS Torrent). SBS Marine hade en liknande förvärvsoption avseende SBS Tempest, vilken utnyttjades i mars 2011. Fartyget övergick i SBS Marines ägo i juni 2011.

Enligt förvärvsavtalet har TransAtlantic en option att sälja tillbaka fartyget SBS Cirrus till Kistefos för i princip det pris som TransAtlantic betalar för fartyget.

Anställda

SBS Marine har nio landbaserade anställda stationerade i Aberdeen. Personalen till sjöss bestod per den 30 september 2011 av 127 personer, varav 73 är anställda och 54 är inhyrd personal.

Kunder

SBS Marines kunder utgörs huvudsakligen av stora oljebolag. De kontrakt som ingås är av varierande längd, i vissa fall kan fartygen gå på uppdrag för en och samma kund under flera års tid, medan de i andra fall tar korta uppdrag på spotmarknaden.

Per den 30 september 2011 såg kundsituationen för SBS Marines fartygsflotta ut enligt följande:

- SBS Cirrus och SBS Typhoon går på korta spotmarknadsavtal i Nordsjön.
- SBS Nimbus och SBS Stratus går på timecharteravtal i indiska farvatten fram till januari 2012. Därefter förväntas de gå tillbaka till Nordsjömarknaden.
- SBS Tempest går på ett ettårigt timecharteravtal i brittiska farvatten som sträcker sig fram till juni 2012.
- SBS Torrent går på ett ettårigt timecharteravtal i Nordsjön som sträcker sig fram till mars 2012.

Geografisk översikt

Marknad

SBS Marine är, precis som TransAtlantic, verksamt i den globala offshoresektorn. Enligt TransAtlantic har offshoremarknaden successivt stärkts med ett ökat antal riggar och generellt sett ökad aktivitet som inneburit ökad utnyttjandegrad och höjda rater som följd.

Ökad efterfrågan och en förväntad bättre marknad för offshore fartyg

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 35 procent fram till 2035. 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 50 procent av oljan under 2035 komma från nya fält och produktionsområden. Den procentuellt snabbaste produktionsökningen bedöms komma från offshorefält. Investeringarna i olje- och gasutvinning beräknas enligt analysinstitutet Douglas Westwood öka med mer än 10 procent per år under perioden 2010–2013.

Med bakgrund i de ovannämnda förväntningarna om ett ökat energibehov och den positiva utvecklingen för offshorefält förväntas också, enligt Bolagets bedömning, en förbättring av marknaderna för offshore-fartyg. Bolaget har de senaste månaderna sett en ökad aktivitet som har resulterat i förbättrade rater och utnyttjandegrad av flottan. Med en orderbok på relativt låga nivåer och ökande investeringar bedömer TransAtlantic att framtidsutsikterna för offshore-fartyg är goda.

Bolaget bedömer att investeringar i nya fält och utvidgad produktion kommer att öka och därmed att efterfrågan på offshore-tjänster stärks med oljepriser på över USD 100/bbl. I marknaden syns detta genom en markant ökning i efterfrågan på offshore-riggar där Nordsjömarknaden är speciellt stark, subsea-aktörerna upplever en stor orderbok och efterfrågan på fartyg kommer att öka på grund av detta och flottan av produktionsfartyg kommer att öka de närmsta åren. Detta bedöms enligt Bolaget leda till ökad efterfrågan på såväl AHTS och PSV.

I marknaden har TransAtlantic redan sett en stark ökning i efterfrågan efter offshore-fartyg. Petrobras fortsätter med sin betydliga expansion som innebär att utbud från Nordsjön förflyttas till Brasilien och resulterar i en bättre marknad för offshore-fartyg i såväl Nordsjön som andra marknader. Dessutom bedömer Bolaget att den relativa tillväxten på nya offshore-fartyg bli lägre än på flera år.

Därmed bedöms marknadsutsikterna för verksamhetsområdet Offshore/Icebreaking att vara bättre än på länge och TransAtlantic önskar därmed att genomföra en vidare strategisk satsning på detta område.

Finansiell information i sammandrag

Den finansiella informationen avseende SBS Marine för räkenskapsåren 2008–2010 har översiktligt granskats av bolagets revisorer och rapporterats till det dåvarande moderbolaget Viking Supply Ships AS. SBS Marine har inkluderats i Viking Supply Ships AS koncernredovisning som varit föremål för revision. För delårsperioden 1 januari – 30 september 2011 har den finansiella informationen översiktligt granskats av bolagets revisor inför TransAtlantics upprättande av proformaredovisning som framgår av sidorna 34–39.

Resultaträkningar i sammandrag

	Januari–september	Helår		
TUSD	**2011**	**2010**	**2009**	**2008**
Nettoomsättning	26 631	30 086	32 374	31 320
Övriga rörelseintäkter	–	–	–	–
Direkta resekostnader	–896	–1 088	–1 601	–1 520
Personalkostnader	–7 173	–8 075	–8 214	–8 251
Övriga kostnader	–11 482	–17 959	–13 768	–12 215
Avskrivningar	–3 445	–3 815	–3 559	–5 965
Rörelseresultat	**3 635**	**–851**	**5 232**	**3 369**
Finansnetto	–2 310	–2 406	–2 367	240
Resultat före skatt	**1 325**	**–3 257**	**2 865**	**3 609**
Skatt på periodens resultat	–	–	–	–8
Periodens resultat	**1 325**	**–3 257**	**2 865**	**3 601**

Balansräkningar i sammandrag

	30 september	31 december		
TUSD	**2011**	**2010**	**2009**	**2008**
Fartyg	72 283	50 417	52 636	111 215
Övriga materiella anläggningstillgångar	185	352	449	155
Goodwill	–	–	–	–
Övriga immateriella anläggningstillgångar	–	–	–	–
Finansiella anläggningstillgångar	–	–	–	–
Summa anläggningstillgångar	**72 468**	**50 769**	**53 085**	**111 370**
Likvida medel	4 581	9 143	3 798	2 701
Övriga omsättningstillgångar	16 424	10 646	5 328	4 835
Summa tillgångar	**93 473**	**70 558**	**62 211**	**118 906**
Eget kapital	11 464	10 139	13 475	9 739
Långfristiga skulder	71 509	53 636	40 912	102 930
Kortfristiga skulder	10 500	6 783	7 824	6 237
Summa eget kapital och skulder	**93 473**	**70 558**	**62 211**	**118 906**

Fairness opinion från Carnegie

Detta dokument utgör en svensk översättning av det engelska orginaldokumentet. Vid bristande överensstämmelse mellan det engelska orginaldokumentet och denna översättning ska den engelska versionen ha företräde. Det engelska orginaldokumentet finns tillgängligt på TransAtlantics hemsida www.rabt.se.

Styrelsen för Rederi AB Transatlantic
Att: Folke Patriksson, vice ordförande

Oslo, den 14 oktober 2011

Rederi AB Transatlantic (”Transatlantic”) avser att förvärva SBS Marine (Holdings) Ltd. samt dess närstående bolag (”SBS Marine” eller ”Företaget”) för preliminärt cirka 340 MSEK i kontanter. För ytterligare information hänvisas till Transatlantics pressmeddelande av den 5 oktober 2011. SBS Marine är ett brittiskt offshorerederi med säte i Aberdeen. Företaget opererar en flotta om fem moderna och ett äldre PSV-fartyg (Platform Supply Vessel) och är ett helägt dotterbolag till Viking Supply Ships AS, i sin tur ägt av Transatlantics huvudägare Kistefos AS (”Kistefos”).

Med anledning av förvärvet av SBS Marine uppdrog Transatlantics styrelse åt Carnegie ASA (”Carnegie”) att lämna ett utlåtande om SBS Marines verkliga värde som fristående bolag ur ett finansiellt perspektiv. Carnegie lämnade ett värderingsutlåtande till Transatlantics styrelse den 28 juni 2011 med den 31 mars 2011 som värderingsdatum. Transatlantics styrelse uppdrog med anledning av det tillkännagivna förvärvet av SBS Marine åt Carnegie att lämna ett uppdaterat värderingsutlåtande, som härmed avges.

Inför avgivandet av detta utlåtande har Carnegie tagit del av och beaktat

i. en företagspresentation av SBS Marine som utarbetades åt DVB Bank i juni 2011 och som bland annat innehåller uppgifter om omfattningen av och ställningen för Företagets avtal samt om marknadsutveckling, köpoptioner, lånefinansiering och vissa finansiella prognoser

ii. styrelsens rapporter och SBS Marines resultat- och balansräkningar

iii. SBS Marines preliminära månatliga redovisning

iv. SBS Marines preliminära konsoliderade balansräkning av den 30 september 2011

v. oberoende fartygsvärderingar av SBS Marines flotta per den 30 september 2011 från två olika mäklare

vi. ytterligare information om SBS Marine, däribland aktuella dagsrater, driftskostnader, nedskrivningar, anläggningskostnader, bareboat charters, köpoptioner samt lånefinansiering

vii. ytterligare offentliggjord information som granskats av Carnegie som underlag för detta utlåtande.

Inom ramen för detta uppdrag har Carnegie, utan egen kontroll, antagit och förlitat sig på att information som har erhållits från

företrädare för SBS Marine, och offentliggjord information eller annan information som granskats såsom underlag för detta utlåtande, är korrekt och fullständig. Carnegie har inte beaktat eventuella betydande negativa effekter som skulle kunna påverka värdet av SBS Marine i samband med oförutsedda händelser, t.ex. rättsliga krav, skattekrav eller kraftiga och oväntade förändringar av den ekonomiska situationen.

Carnegie har inom ramen för utarbetandet av detta värderingsutlåtande inte granskat rättsliga, skattemässiga eller redovisningsmässiga aspekter.

Carnegies utlåtande grundas på rådande finansiella, lagstiftningsmässiga, marknadsmässiga och andra förhållanden samt den information som tillhandahållits per dagen för detta utlåtande. Utlåtandet baseras på finansiell analys och andra undersökningar som grundar sig på den erhållna informationen.

Vid analysen har vi använt de värderingsmetoder vi bedömt som nödvändiga och lämpliga för värderingen, däribland i) beräkningar av substansvärde utifrån våra egna antaganden och oberoende mäklares värderingar av SBS Marines flotta, ii) kassaflödesvärdering av SBS Marine och iii) jämförande värdering (värdering med hjälp av värdemultiplar) där SBS Marine har jämförts med andra börsnoterade bolag som bedömts som jämförbara med Företaget.

Vårt utlåtande grundar sig på (i) vår granskning av den information som erhållits från SBS Marine före detta datum samt information som offentliggjorts och (ii) tillämpningen av de vedertagna analysmetoder inom investment banking som vi använt i vår värdering av SBS Marine.

Det förtjänar att understrykas att förändringar eller händelser som inträffar härefter kan komma att påverka vårt utlåtande och att vi inte har någon skyldighet att uppdatera, ändra eller ånyo bekräfta detta utlåtande.

Grundat på och med förbehåll för vad som anges nedan är vår bedömning per den 30 september 2011 att det verkliga värdet av SBS Marine som fristående bolag, ur ett finansiellt perspektiv, är 340–350 MSEK.

Det bör noteras att SBS Marine tycks vara inblandat i en skattetvist i Indien som kan resultera i betydande krav mot Företaget. Vi understryker att en sådan skattetvist kan komma att negativt påverka vår bedömning av SBS Marines verkliga värde och att vårt utlåtande, såsom redan angetts, inte tar någon sådan eventuell negativ inverkan i beaktande. Vi har emellertid underrättats om att Kistefos avser att gottgöra Transatlantic för alla eventuella krav som härrör från den indiska skattetvisten.

Carnegie bedriver värdepappersrörelse i enlighet med gällande norsk lag. Detta innefattar bland annat försäljning av och handel med värdepapper och andra finansiella instrument för kunds räkning och för Carnegies egen räkning och Carnegie kan, i värdepappersrörelsen, komma att handla med eller ta positioner i värdepapper som direkt eller indirekt påverkas av detta utlåtande.

Detta utlåtande är riktat uteslutande till styrelsen för Rederi AB Transatlantic och är uteslutande avsett att tjäna som underlag för dess bedömning av och ställningstagande i fråga om SBS Marines verkliga värde i samband med förvärvet av Företaget. Utlåtandet får inte, utan Carnegies föregående skriftliga godkännande, åberopas eller användas för något annat ändamål och får, i enlighet med sådant skriftligt godkännande, endast användas eller åberopas i sin helhet.

Carnegie friskriver sig från allt ansvar för de antaganden som gjorts för detta värderingsutlåtande. Det går inte att härleda några rättigheter eller göra några anspråk på Carnegie med hänvisning till uppgifter eller åsikter i detta dokument.

Utlåtandet är underkastat norsk rätt.

CARNEGIE ASA
Investment Banking

Petter J. Hagen
Investment Banking

Marius Hirsch
Investment Banking

CARNEGIE ASA
INVESTMENT BANKING

Stranden 1, Aker Brygge, PO Box 684 Sentrum, NO-0106 Oslo, Norge
Telefon: +47 22 00 93 00, Fax: +47 22 00 94 20

Skattefrågor i Sverige

Vad som anges nedan är en sammanfattning av vissa skattekonsekvenser som kan aktualiseras av den förestående Nyemissionen 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, i segmentet Small Cap, varför Bolaget är marknadsnoterat.

Fysiska personer och dödsbon

Kapitalvinstbeskattning

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. Betalda och tecknade aktier (”BTA”) anses inte vara av samma slag och sort som de befintliga aktierna i Bolaget förrän beslutet om Nyemission registrerats.

Kapitalförlust på aktier och andra marknadsnoterade delägarrätter är fullt avdragsgill mot kapitalvinst samma år på aktier som är marknadsnoterade och mot kapitalvinst på andra marknadsnoterade delägarrätter 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 SEK och med 21 procent för underskott därutöver. Underskott kan inte sparas till ett senare beskattningsår.

Skatt på 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 Sweden eller, beträffande förvaltarregistrerade aktier, av förvaltaren.

Juridiska personer

Kapitalvinstbeskattning

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 delägarrätter. Sådana kapitalförluster kan även, om vissa villkor är uppfyllda, kvittas mot kapitalvinster på aktier och delägarrätter 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 delägarrätter 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 förutsätt-

ning att innehavet motsvarar minst 10 procent av rösterna eller innehavet betingas av rörelse. För noterade aktier gäller vidare som krav för att kapitalvinst ska 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.

Skatt på 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 kravet på innehavstid på minst ett år. Om aktierna avyttras innan kravet på innehavstid är uppfyllt kan lämnad utdelning komma att tas upp till beskattning under ett senare beskattningsår.

Teckningsrätter

Utnyttjande av erhållna Teckningsrätter

Om Teckningsrätter utnyttjas för förvärv av nya aktier utlöser detta ingen beskattning. Anskaffningsutgiften för en nytecknad aktie utgörs av emissionskursen. Vid avyttring av aktier förvärvade genom utnyttjande av Teckningsrätter ska aktieägarens omkostnadsbelopp för samtliga aktier av samma slag och sort sammanläggas och beräknas med tillämpning av genomsnittsmetoden. Om Teckningsrätter som utnyttjats för teckning av aktier anskaffats från annan får erlagd likvid för dessa Teckningsrätter läggas till vid beräkning av omkostnadsbeloppet för aktierna.

Avyttring av erhållna Teckningsrätter

Aktieägare som inte har för avsikt att utnyttja erhållna Teckningsrätter kan avyttra sina Teckningsrätter. En sådan avyttring innebär att en kapitalvinstberäkning ska göras. Erhållna Teckningsrätter anses då anskaffade till noll SEK. Schablonmetoden får inte användas för att bestämma omkostnadsbeloppet. För aktiebolag och andra juridiska personer, utom dödsbon, ska hela kapitalvinsten tas upp till beskattning respektive hela kapitalförlusten dras av.

Avyttring av förvärvade Teckningsrätter

För den som köper eller på annat liknande sätt förvärvar Teckningsrätter i Bolaget utgör vederlaget omkostnadsbeloppet för dessa. Om Teckningsrätterna avyttras utlöses kapitalvinstbeskattning. Omkostnadsbeloppet för Teckningsrätter beräknas enligt genomsnittsmetoden. Schablonmetoden får användas om Teckningsrätterna är marknadsnoterade.

Aktieägare och innehavare av Teckningsrätter som är begränsat skattskyldiga i Sverige

Kupongskatt

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. 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 det fall aktierna är näringsbetingade utgår vidare 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.

Avdrag för kupongskatt verkställs normalt av Euroclear Sweden eller annan som Bolaget har anlitat eller, beträffande förvaltarregistrerade aktier, av förvaltaren. Om Bolaget inte har uppdragit åt Euroclear Sweden eller annan att skicka utdelningen ska avdraget verkställas av Bolaget.

Kapitalvinstbeskattning

Aktieägare i Bolaget som inte är skatterättsligt hemmahörande i Sverige (begränsat skattskyldiga) beskattas normalt inte i Sverige för kapitalvinster vid avyttring av aktier eller teckningsrätter 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 delägarrätter (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 tio närmast föregående kalenderåren varit bosatt i Sverige eller stadigvarande vistats här. Delägarrätter 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.

Delårsrapport januari–september 2011

TransAtlantic

Delårsrapport januari-september 2011

den 3 november 2011

från Rederi AB TransAtlantic (publ)

TRANSATLANTIC

Delårsrapport januari-september 2011

Tredje kvartalet 2011

- Nettoomsättningen uppgick till 847 MSEK (593)
- Resultat före skatt uppgick till -167 MSEK (778)
- Resultat efter skatt uppgick till -136 MSEK (795)
- Resultat efter skatt per aktie uppgick till -2,5 SEK (26,3)

Januari-september 2011

- Nettoomsättningen uppgick till 2 086 MSEK (1 754)
- Resultat före skatt uppgick till -305 MSEK (663)
- Resultat efter skatt uppgick till -241 MSEK (836)
- Resultat efter skatt per aktie uppgick till -4,3 SEK (29,3)

- **Under det tredje kvartalet steg nettoomsättningen med 43 % till 847 MSEK jämfört med föregående år [1].**
- **Resultatet om -136 MSEK i tredje kvartalet har påverkats av omstrukturerings-kostnader om sammanlagt -105 MSEK.**
- **AHTS fartyget Magne Viking blev levererad i juli. Ökad aktivitet och höjda rater inom offshore har resulterat i ett rekordhögt avslut för Magne Viking på spotmarknaden om 1,5 MNOK/dygn för en tre dagars charter.**
- **Njord Viking påbörjade en fyraårig charter för Eni i Barents hav i slutet av juli.**
- **Industrial Shipping möter fortsatta utmaningar för att anpassa fartygsflottan och godsvolymerna. Nya treåriga fraktavtal har tecknats med FNsteel och Nordkalk efter rapporttidens utgång.**
- **Extra bolagsstämma hålls den 7 november i Skärhamn för att bland annat godkänna styrelsens beslut om nyemission om cirka 555 MSEK samt besluta om förvärv av SBS Marine.**

Nyckeltal	Januari-september 2011	Januari-september 2010
Nettoomsättning, MSEK	**2 086**	1 754
Operativt resultat före skatt, MSEK [2]	**-159**	-106
Resultat före skatt, MSEK	**-305**	663
Resultat för skatt, MSEK, exkl effekt av förvärvet av Trans Viking om 775 MSEK	**-305**	-112
Resultat efter skatt, MSEK	**-241**	836
Resultat efter skatt, MSEK, exkl effekt av förvärvet av Trans Viking om 775 MSEK	**-241**	61
Resultat efter skatt per aktie, SEK	**-4,3**	29,3
Eget kapital, SEK/aktie	**39,2**	47,5
Avkastning på eget kapital, procent	**-14,1**	58,3
Avkastning på sysselsatt kapital, procent	**-6,7**	25,4
Soliditet på balansdagen, procent	**39,3**	48,9

1) Omsättningsökningen är hänförlig dels till att Österströmskoncernen inkluderas i räkenskaperna från och med juni 2011, dels från Affärsområde Offshore/Icebreaking som har mottagit två fartygsleveranser under perioden samt effekt av att Trans Viking ingår till 100 procent från 22 september 2010 (tidigare 50 procent).
2) Operativt resultat: Resultat före skatt, omstruktureringsposter och förvärvseffekter

VD-kommentarer för perioden januari-september

Under det tredje kvartalet kan vi konstatera att det oroliga läget i den internationella ekonomin har påverkat oss och att återhämtningen från den finansiella krisen 2009 har bromsats upp. Resultatet för det tredje kvartalet är otillfredsställande och uppgår till -136 MSEK varav -105 MSEK utgörs av omstruktureringskostnader.

Inom affärsområde Offshore/Icebreaking kan vi för kvartalet presentera ett positivt operativt resultat, om 12 MSEK. Två fartyg har varit uthyrda till tillfredsställande rater på spotmarknaden i Nordsjön och fyra fartyg har varit uthyrda på längre kontrakt. Under kvartalet har Magne Viking levererats från varv samt Njord Viking påbörjat en fyraårig charter för Eni i Barents hav. Utnyttjandegraden under kvartalet har också varit hög och uppgått till i genomsnitt 76 procent. Det är positivt att konstatera att våra investeringar i de fyra nya AHTS-fartygen har blivit väl mottagna i marknaden. Generellt sett har raterna ökat på spotmarknaden i Nordsjön och låg i genomsnitt på cirka 370 000 NOK under september månad.

Inom affärsområde Industrial Shipping uppvisar både RoRo Baltic- och Container-divisionen positiva resultat medan bulksegmenten uppvisar ett negativt resultat. Det operativa resultatet för kvartalet uppgår till -43 MSEK. Den nya linjen som startades i början av juni, TransBothnia Line, har uppvisat goda godsvolymer och det stärker oss i vår uppfattning att vår satsning på systemtrafik i Östersjöområdet ligger rätt i tiden. Vi fortsätter arbetet med att förbättra resultatet genom kostnadsneddragningar, översyn av våra strukturer och affärsplaner, anpassning av fartygsflottan och en fortsatt utveckling av mer kostnadseffektiva system.

Processen med en uppdelning av koncernen fortskrider enligt plan. Det nya kontoret för Trans Viking i Köpenhamn är klart och vi räknar med att all berörd personal ska vara på plats under november. Arbetet med integrationen av Österströms fortskrider också planenligt och inflyttningen i det nya huvudkontoret för Industrial Shipping i Göteborg påbörjas i mitten av november och beräknas vara slutförd under januari 2012.

En extra bolagsstämma kommer att hållas måndagen den 7 november och som framgår av kallelsen kommer stämman bland annat ta ställning till godkännande av styrelsens beslut om nyemission om cirka 555 MSEK med företrädesrätt för befintliga aktieägare samt styrelsens förslag om förvärv av SBS Marine.

Det är min och styrelsens uppfattning att uppdelningen av TransAtlantic i två separata bolag leder till två mer fokuserade verksamheter som kommer att stärka båda bolagen.

Skärhamn den 3 november 2011

Rolf Skaarberg
VD och koncernchef

Koncernresultat perioden januari-september

Koncernens nettoomsättning uppgick till 2 086 MSEK (1 754). Omsättningsökningen är dels hänförlig till att Österströmskoncernen inkluderas i räkenskaperna från och med juni 2011, dels från Affärsområde Offshore/Icebreaking som har mottagit två fartygsleveranser under perioden samt effekt av att Trans Viking ingår till 100 procent från 22 september 2010 (tidigare 50 procent). Koncernens nettoresultat efter skatt uppgick till -241 MSEK (836) varav omstruktureringsposter och förvärvseffekter ingår med -146 MSEK. Resultatet före skatt uppgick till -305 MSEK (663).

Koncernen	Juli-september		Januari-september		Helår
MSEK	**2011**	2010	**2011**	2010	2010
Nettoomsättning	**847**	593	**2 086**	1 754	2 394
Resultat före kapitalkostnader, EBITDA	**22**	841	**76**	820	884
Rörelseresultat [1]	**-133**	797	**-233**	699	455
Resultat före skatt	**-167**	778	**-305**	663	407
Vinstmarginal	**-19,7%**	131,1%	**-14,6%**	37,8%	17,0%
Resultat före skatt per verksamhetsområde					
Affärsområde Offshore/Icebreaking	**12**	34	**-36**	24	45
Affärsområde Industrial Shipping	**-43**	-12	**-54**	-90	-105
Ship Management/Koncerngemensamt	**-31**	-13	**-69**	-40	-61
Totalt operativt resultat [2]	**-62**	9	**-159**	-106	-121
Omstruktureringsposter [3]	**-101**	-6	**-139**	-6	-247
Förvärvseffekter [4]	**-4**	775	**-7**	775	775
Resultat före skatt	**-167**	778	**-305**	663	407
Skatt [5]	**31**	17	**64**	173	178
Resultat	**-136**	795	**-241**	836	585
SEK per aktie					
Resultat efter aktuell skatt	**-3,0**	25,8	**-5,5**	23,2	11,5
Resultat efter full skatt	**-2,5**	26,3	**-4,3**	29,3	16,6

1) För 2010 ingår effekter hänförliga till förvärvet av Trans Viking med 775 MSEK.

2) Operativt resultat: Resultat före skatt, omstruktureringsposter och förvärvseffekter.

3) Omstruktureringsposter: Resultatet för niomånadersperioden har påverkats av realisationsresultat från försäljning av fartyg inklusive reservationer angående en tvist från en tidigare fartygsförsäljning med -3 MSEK, kostnader och nedskrivningar relaterade till etablering av den danska offshorestrukturen och förberedelser för introduktion av Trans Viking på Oslobörsen med -20 MSEK, omstrukturering av koncernen, Affärsområde Industrial Shipping och integration av Österströms med -36 MSEK och kostnader för före detta VD med -5 MSEK. Därutöver har nedskrivning av fartyg skett med -20 MSEK samt nedskrivning av goodwillpost om -55 MSEK.

4) Förvärvseffekter: Kostnader hänförliga till förvärvet av Österströms uppgår till -3 MSEK och för det planerade förvärvet av SBS Marine till -4 MSEK. För 2010 ingår effekter hänförliga till förvärvet av Trans Viking med 775 MSEK.

5) Skatt: Aktuell skatt ingår i niomånadersresultatet med -1 MSEK (-). För helåret 2010 ingår aktuell skatt med -2 MSEK Se avsnitt bolagsskatt, sidan 9.

Finansiell ställning samt investeringar och avyttringar

Nedanstående tabell visar den översiktliga förändringen av likvida medel för perioden:

	Juli-september		Januari-september		Helår
MSEK	**2011**	2010	**2011**	2010	2010
Kassaflöde från verksamheten före förändring av rörelsekapitalet	**16**	54	**32**	7	58
Förändring av rörelsekapitalet	**94**	-3	**89**	76	33
Kassaflöde från den löpande verksamheten	**110**	51	**121**	83	91
Kassaflöde från investeringsverksamheten	**-258**	249	**-153**	146	164
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	**-10**	98	**-249**	113	86
Utdelning	**-**	-	**-**	-	-
Förändring av likvida medel	**-158**	398	**-281**	342	341
Ingående kassa	**523**	259	**637**	327	327
Kursdifferens i likvida medel	**4**	-18	**13**	-30	-31
Likvida medel vid periodens utgång	**369**	639	**369**	639	637

Koncernens likvida medel bestod vid periodens utgång av 369 MSEK (637 per den 2010-12-31). Därtill har koncernen kreditlöften i form av outnyttjad checkkredit om 33 MSEK (24 per 2010-12-31). Av koncernens likvida medel om 369 MSEK är 163 MSEK avsatta på särskilda konton för att säkerställa koncernens kontantåtagande vid leveransen av det sista AHTS-fartyget, Brage Viking, som beräknas att levereras vid årsskiftet 2011/2012. Vid utgången av september uppgick koncernens eget kapital till 2 171 MSEK (motsvarande 39,2 SEK/aktie), varav innehav utan bestämmande inflytande i eget kapital uppgick till 14 MSEK, motsvarande 0,25 SEK/aktie. Utnyttjad checkkredit uppgick vid utgången av kvartalet till 104 MSEK.

Bruttoinvesteringarna uppgick under niomånadersperioden till 857 MSEK (277) före avdrag för finansiering. Investeringarna bestod i huvudsak av kontantinsats vid leverans av Njord Viking som skedde i februari 2011, kontantinsats vid leverans av Magne Viking, som skedde i juli 2011 samt förvärvet av Österströms International AB i juni 2011 och Arctic Ice Management AB i februari 2011.

Finansiell ställning	**September**	December
MSEK vid utgången av respektive period	**2011**	2010
Totala tillgångar	**5 519**	5 146
Eget kapital	**2 171**	2 396
Soliditet, procent	**39,3%**	46,6%
Skuldsättningsgrad, procent	**100,3%**	64,0%
Likvida medel	**369**	637
Eget kapital per aktie	**39,2**	43,2

Affärsområde Offshore/Icebreaking

Affärsområdets fartyg verkar på marknaden för arktisk offshore, på offshorespotmarknaden i Nordsjön samt i den globala offshoresektorn. Flottan består av sju offshorefartyg samt ett nybyggnadskontrakt med leverans vid årsskiftet 2011/2012. Fartygen är utrustade och har kapacitet för att verka i områden med kalla och hårda väderleksförhållanden såsom arktiska områden.

Offshoremarknaden har successivt stärkts med ett ökat antal riggförflyttningar och generellt sett ökad aktivitet som inneburit ökad utnyttjandegrad av AHTS-fartygen och höjda rater som följd. Offshore/Icebreaking presenterar ett positivt operativt resultat om 12 MSEK för kvartalet.

Tor Viking II har opererat på spotmarknaden i Nordsjön under hela kvartalsperioden. Raterna på spotmarknaden i Nordsjön har stabiliserats och varierar mellan 20 000-100 000 GBP/dygn. Det finns fortfarande ett visst överutbud av AHTS-fartyg i området men på grund av dålig väderlek med förlängda uppdrag som följd och en generellt hög aktivitet på spotmarknaden har rekordrater noterats under perioden. Utnyttjandegraden för fartygen på spotmarknaden har varierat mellan 72-86 procent för kvartalet.

Magne Viking som levererades från Zamakona varvet i Spanien i juli har opererat på spotmarknaden sedan dess och har noterats för rater mellan 400 000-1 500 000 NOK/dygn.

I maj påbörjade Balder Viking en charter för Cairn Energy i Baffin Bay utanför Grönlands kust till en rat av 40 000 USD/dygn. Chartern beräknas vara avslutad i november. Vidar Viking påbörjade i augusti en två månaders charter för Cairn Energy i samma område till en rat om 57 500 USD/dygn. Fartygen har utfört ice management tjänster utöver sedvanliga supplytjänster. Efter avslutad charter i slutet av november, går bägge fartygen in på spotmarknaden i Nordsjön.

Loke Viking går på charter för Statoil och Odin Viking har under perioden flyttats från Brasilien till Nordsjön och är nu verksam på spotmarknaden. Njord Viking påbörjade en fyraårig charter för Eni i Barents hav i slutet av juli.

Det sista fartyget i en serie om fyra, Brage Viking, kommer att levereras vid årsskiftet 2011/2012.

Offshore/Icebreakings operativa niomånaders resultat uppgick till -36 MSEK (24).

	Juli-september		Januari-september		Helår
Offshore/Icebreaking	**2011**	2010	**2011**	2010	2010
Nettoomsättning [1)]	**166**	77	**365**	143	298
Operativt resultat [1)]	**12**	34	**-36**	24	45
Vinstmarginal	**7,2%**	44,2%	**-9,9%**	16,8%	15,1%

1) Nettoomsättning och operativt resultat har påverkats av att Trans Viking ingår med 100 procent från 22 september 2010 (tidigare 50 procent)

Affärsområde Industrial Shipping

Affärsområdet bedriver systemtrafik i Östersjön med RoRo- och containerfartyg (Division RoRo Baltic), containerbaserad linjetrafik mellan Sverige och England (Division Container), kontraktsbaserade bulktransporter i Östersjön, Medelhavet samt i Nordsjön, RoRo-trafik över Atlanten samt trafik med sidoportsfartyg utmed den amerikanska östkusten, (Division Bulk,) kontrakterad småbulkstrafik i framförallt Östersjöområdet (Division Short Sea Bulk) och Division Intregrated Logistics.

Som ett led i satsningen på att utveckla affärsområdet förvärvades rederi- och logistik-företaget Österströms i början av juni. Österströms kompletterar affärsområdet genom sin verksamhet inom Short Sea Bulk samt tjänster inom integrerad logistik som bedöms stärka affärsområdet på sikt. Det operativa resultatet för affärsområdet uppgår till -43 MSEK för kvartalet.

Division RoRo Baltic bedriver linjetrafik mellan Finland och Sverige/Tyskland/Belgien med tre RoRo-linjer och en containerlinje. Den 1 juni startades en ny RoRo-linje, TransBothnia Line, mellan norra Finland och Antwerpen/Zeebrugge med två inchartade fartyg. Under perioden har godsvolymerna varit i nivå med budgeterad prognos. Inom TransLumi Line och även i TransFeeder North har godsvolymerna varit goda med mycket hög utnyttjandegrad under perioden. Divisionen har totalt sett haft en bra utveckling under kvartalet och uppvisar ett fortsatt positivt resultat.

Division Container bedriver containerbaserad linjetrafik på England, (TransPal Line) och feedertrafiken (TransFeeder South). Under kvartalet har TransPal Line gått med fyra fartyg som innefattar tre avgångar i veckan vilket har medfört fortsatt goda volymer, dock med lägre snittlaster. Stålindustrins exportvolymer är lägre än fjolårets och även importvolymerna har minskat något under kvartalet. Under perioden har den nya terminalen i Hull delvis tagits i bruk. Hamnen i Hull är inte tidvattenberoende vilket kommer att innebära stora operationella fördelar. Inom TransFeeder South har årets starka volymtillväxt med god balans fortsatt även under det tredje kvartalet. Divisionen uppvisar ett positivt resultat för kvartalet.

Spotmarknaden inom *Division Bulk* är fortsatt försvagad på grund av låg lasttillgång och överkapacitet på tonnage. Marknaden har börjat återhämta sig något men från låga nivåer. Ett fartyg är uthyrt året ut på T/C basis till tillfredsställande fraktrat och med en option om förlängning ytterligare ett år. Inom Atlanttrafiken har den västgående trafiken med magasinspapper fortsatt hög utnyttjandegrad. Leveranserna av tidningspapper från Kanada till Nordeuropa har också ökat och den positiva trenden fortsätter året ut. Även volymerna av tidningspapper från Kanada till USAs östkust fortsätter med hög utnyttjandegrad. Divisionen i sin helhet uppvisar ett negativt resultat för kvartalet. Den transatlantiska verksamheten är under avveckling som förväntas vara slutförd runt årsskiftet 2011/2012. Två av fartygen kommer därefter att sättas in i den nya RoRo-linjen i Östersjön, TransBothnia Line.

Division Short Sea Bulk, vilket från och med juni innefattar verksamheten inom Österströms, har fortsatt en svag lönsamhet. Marknaden karakteriseras av överutbud av tonnage och brist på kontraktsvolymer hos de större kunderna. Divisionen uppvisar ett negativt resultat för kvartalet.

Industrial Shippings operativa niomånaders resultat uppgick till -54 MSEK (-90).

	Juli-september		Januari-september		Helår
Industrial Shipping	**2011**	2010	**2011**	2010	2010
Nettoomsättning	**615**	462	**1 592**	1 411	1 865
Operativt resultat	**-43**	-12	**-54**	-90	-105
Vinstmarginal	**-7,0%**	-2,6%	**-3,3%**	-6,4%	-5,6%

Koncerngemensamt/ Shipmanagement

Koncerngemensamt omfattar företagsledning, central administration, finansförvaltning och Shipmanagement. I enheten Shipmanagement ingår, förutom TransAtlantics egen flotta, även uppdrag för externa fartygsägare såsom bemanningen av svenska statens fem isbrytare. Minskningen av nettoomsättningen jämfört med föregående år är hänförligt till det externa shipmanagementuppdrag för Atlantic Container Line, som avslutades i december 2010.

Försämringen av det operativa resultatet är hänförligt till ökade kostnader inom central finansförvaltning i form av ökade lånekostnader främst på grund av högre skuldsättning samt kostnader till externa rådgivare för ett flertal pågående strukturprojekt.

Koncerngemensamt/Shipmanagements operativa niomånaders resultat uppgick till -69 MSEK (-40).

	Juli-September		Januari-September		Helår
Koncerngemensamt	**2011**	2010	**2011**	2010	2010
Nettoomsättning	**66**	54	**129**	200	231
Operativt resultat	**-31**	-13	**-69**	-40	-61
Vinstmarginal	-47,0%	-24,1%	-53,5%	-20,0%	-26,4%

Moderbolaget

Resultat och finansiell ställning

Moderbolagets resultat före skatt för niomånadersperioden uppgick till 68 MSEK (-156). Resultatet efter skatt uppgick till 94 MSEK (-122). Resultatförbättringen jämfört med föregående år är hänförligt till reavinster vid avyttring av ägarbolagen till fartygen Obbola, Östrand och Ortviken.

Moderbolagets eget kapital uppgick till 1 219 MSEK (1 125 per 2010-12-31), balansomslutningen uppgick till 3 423 MSEK (2 173 per den 2010-12-31). Soliditeten uppgick per balansdagen till 36 procent (52 per den 2010-12-31). Likvida medel uppgick vid periodens slut till 4 MSEK (31 per 2010-12-31).

Antal aktier

Aktiekapital och aktiefördelning per 30 september 2011 framgår nedan:

Aktiekapital, SEK	554 513 500
Antal A-aktier	3 635 921
Antal B-aktier, noterade	51 815 429
Totalt antal aktier	55 451 350

Övrigt

Bolagsskatt

Den generella bilden för koncernens nuvarande struktur är att den betalbara skatten är mycket begränsad. Redovisad bolagsskatt består därför huvudsakligen av uppskjuten skatt.

Den redovisade uppskjutna skattefordran, netto, uppgick för den svenska verksamheten till 126 MSEK vid utgången av september 2011 (40 per 2010-12-31).

Den redovisade uppskjutna skatteskulden, uppgick för den utländska verksamheten till -43 MSEK vid utgången av september 2011 (-43 per 2010-12-31).

Transaktioner med närstående

TransAtlantic har från och med 1 juni 2011 upptagit ett lån om 150 MNOK från Kistefos AS. Lånet som löper till 31 december 2011 har en rörlig ränta i storleksordningen 8,5 procent. Vidare har Kistefos AS tillhandahållit konsulttjänster för vilka ersättning om 5,3 MSEK utgått för perioden april-september. Under kvartalet har TransAtlantic förlängt hyresavtalet avseende ett containerfartyg, TransAlrek, som ägs av ett tyskt partrederi, vari TransAtlantics vice styrelseordförande Folke Patriksson har ett minoritetsintresse via sitt bolag Enneff Rederi AB. Avtalet löper till juni 2014 med en option för TransAtlantic att förlänga avtalet ytterligare två år. Därutöver har inga väsentliga transaktioner förekommit.

Risker och osäkerhetsfaktorer

TransAtlantic är en koncern med en i hög grad internationell verksamhet och är därmed exponerade för ett antal operationella och finansiella risker. TransAtlantic arbetar aktivt för att identifiera, bedöma och hantera dessa risker. Riskhantering ingår som en del i den löpande uppföljningen av verksamheten. Några väsentliga risker och osäkerheter utöver de risker och osäkerheter som beskrivs i TransAtlantics årsredovisning 2010, sid 54-55, bedöms inte ha tillkommit.

Det pågående nybyggnadsprogrammet innebär utbetalningar av likvida medel i samband med fartygsleveranserna. För att säkerställa dessa åtaganden har koncernen enligt omförhandlade låneavtal fått avsätta medel på särskilda konton som uppgår till 163 MSEK. Dessa redovisas tillsammans med övriga likvida medel. Den låga tillgången till likvida medel begränsar koncernens handlingsfrihet.

TransAtlantic utvärderar ett förslag till principöverenskommelse med en bank på grund av att vissa nyckeltal inte kunde uppnås 2010. Principöverenskommelsen omfattar även tredje kvartalet 2011 där koncernen inte fullt ut möter kraven i finansieringsavtalen samt eventuella framtida situationer där koncernen kan komma att inte möta kraven i finansieringsavtalen. En slutlig överenskommelse förväntas bli klar under fjärde kvartalet 2011.

Redovisingsprinciper

Denna delårsrapport har, för koncernen, upprättats i enlighet med IAS 34 Delårsrapportering samt tillämpliga regler i Årsredovisningslagen, och för moderbolaget i enlighet med Årsredovisningslagen och Rådet för finansiell rapporterings rekommendationer RFR 2 Redovisning för juridiska personer. Redovisningsprinciper som tillämpats för koncernen och moderbolaget överensstämmer, om ej annat anges nedan, med de redovisningsprinciper som användes vid upprättande av senaste årsredovisningen.

Antal anställda

Medelantalet anställda i koncernen för perioden januari-september 2011 uppgick till 879 (911 per 2010-12-31).

Händelser efter rapporttidens utgång

Bulkfartyget TransWing har avyttrats till bokfört värde. Försäljningen gav en positiv effekt på koncernens kassabalans om cirka 8 MSEK.

Heléne Mellquist har utsetts till ny CFO i TransAtlantic. Heléne Mellquist kommer närmast från International Division på Volvo Lastvagnar där hon innehar tjänsten som CFO och Vice President. Heléne Mellquist tillträder tjänsten den 1 januari 2012. Heléne Mellquist ersätter Gunnar Modalen som på interimsbasis innehaft befattningen sedan april 2011 och som fortsättningsvis kommer att stödja bolaget med andra uppdrag.

Division Bulk har tecknat ett treårskontrakt med FNsteel OY gällande transporter av malmpellets mellan Luleå och Kovenhar i Finland. Ytterligare ett treårskontrakt har tecknats med Nordkalk OY gällande deras transporter av kalksten mellan Storugns och Luleå/Kokkola. Kontrakten som gäller från 1 januari 2012 kommer att sysselsätta 2 fartyg i en fast slinga i Östersjön.

Den transatlantiska verksamheten är under avveckling som förväntas vara slutförd runt årsskiftet 2011/2012. Två av fartygen kommer därefter att sättas in i den nya RoRo-linjen i Östersjön, TransBothnia Line.

Ytterligare information återfinns på hemsidan: www.rabt.se

Extra bolagsstämma

En extra bolagsstämma kommer att hållas måndagen den 7 november, kl 16.00 som bland annat kommer att ta ställning till godkännande av styrelsens beslut om en nyemission om cirka 555 MSEK samt förvärvet av SBS Marine. Kallelse till extra bolagsstämma har annonserats på bolagets hemsida, www.rabt.se, den 5 oktober samt i Post & Inrikes Tidning den 7 oktober. Information om att kallelse skett har annonserats i Dagens Industri och Göteborgs-Posten den 7 oktober.

Årsstämma

Rederi AB TransAtlantics ordinarie årsstämma kommer att hållas fredagen den 27 april, 2012 kl 16.00. Kallelse till stämman kommer att offentliggöras senast fyra veckor före detta datum på bolagets hemsida och i Post & Inrikes Tidning. Information om att kallelse skett kommer att annonseras i Dagens Industri och Göteborgs-Posten.

Valberedning

Enligt beslut på stämman i maj 2011 ska en valberedning inrättas inför årsstämman 2012 genom att styrelsens ordförande ges i uppdrag att kontakta de tre största ägarregistrerade aktieägarna eller ägargrupperna vid utgången av det tredje kvartalet 2011 och ber dem utse en ledamot vardera till valberedningen, som ska bestå av tre ledamöter. Valberedningen utser ordförande inom sig. Valberedningen kommer att bestå av Christen Sveaas och Henning E. Jensen, representanter för Kistefos AS, Lena Patriksson Keller representant för Enneff Rederi AB och Enneff Fastigheter AB samt Jenny Lindén Urnes som representerar Lindéngruppen AB. Valberedningens sammansättning har publicerats i ett pressmeddelande den 26 oktober 2011.

Press och analytikerkonferens

Med anledning av publicering av delårsrapporten för januari–september kommer en telefonkonferens att hållas för media, investerare och analytiker torsdagen den 3 november kl 11.00 med TransAtlantics VD Rolf Skaarberg och CFO Gunnar Modalen. För ytterligare information se bolagets hemsida, www.rabt.se.

Informationen är sådan som TransAtlantic ska offentliggöra enligt lagen om värdepappersmarknaden och/eller lagen om handel med finansiella instrument. Denna rapport lämnas för offentliggörande kl 08.30 den 3 november 2011.

Skärhamn den 3 november 2011

Styrelsen i Rederi AB TransAtlantic (publ)

För ytterligare information kontakta VD Rolf Skaarberg eller CFO Gunnar Modalen,
telefon 0304-67 47 00

Finansiell kalender 2012

28 Februari	Bokslutskommuniké 2011
27 April	Delårsrapport januari–mars
27 April	Årsstämma
8 Augusti	Delårsrapport januari–juni
2 November	Delårsrapport januari–september

Delårsrapporten återfinns i sin helhet på bolagets hemsida, www.rabt.se

Granskningsrapport

Vi har utfört en översiktlig granskning av rapporten för Rederi AB TransAtlantic (publ) för perioden 1 januari till 30 september 2011. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta och presentera denna finansiella delårsinformation i enlighet med IAS 34 och årsredovisningslagen. Vårt ansvar är att uttala en slutsats om denna finansiella delårsinformation grundad på vår översiktliga granskning.

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med Standard för översiktlig granskning (SÖG) 2410 Översiktlig granskning av finansiell delårsinformation utförd av företagets valda revisor. En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för finansiella frågor och redovisningsfrågor, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. En översiktlig granskning har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt ISA och god revisionssed i övrigt har. De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning gör det inte möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts. Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att delårsrapporten inte, i allt väsentligt, är upprättad för koncernens del i enlighet med IAS 34 och årsredovisningslagen samt för moderbolagets del i enlighet med årsredovisningslagen.

Göteborg den 3 november 2011

PricewaterhouseCoopers AB

Helén Olsson Svärdström
Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Olof Enerbäck
Auktoriserad revisor

TRANSATLANTIC

Koncernens resultaträkning

Samtliga belopp i MSEK	Juli - Sept **2011**	Juli - Sept 2010	Jan - Sept **2011**	Jan - Sept 2010	Helår 2010
Nettoomsättning	**847**	593	**2 086**	1 754	2 394
Övriga rörelseintäkter [1]	**0**	775	**0**	775	784
Direkta resekostnader	**-435**	-280	**-1 033**	-893	-1 163
Personalkostnader [3]	**-188**	-165	**-474**	-527	-704
Övriga kostnader [3]	**-202**	-82	**-503**	-289	-428
Avskrivningar / nedskrivning [3]	**-155**	-44	**-309**	-121	-428
Rörelseresultat	**-133**	797	**-233**	699	455
Finansnetto	**-34**	-19	**-72**	-36	-48
Resultat före skatt	**-167**	778	**-305**	663	407
Skatt på periodens resultat [2]	**31**	17	**64**	173	178
PERIODENS RESULTAT [3]	**-136**	795	**-241**	836	585
Hänförligt till:					
Moderföretagets aktieägare	**-130**	794	**-236**	834	584
Innehav utan bestämmande inflytande	**-6**	1	**-5**	2	1
PERIODENS RESULTAT	**-136**	795	**-241**	836	585
Resultat per aktie, hänförligt till moderföretagets aktieägare, per aktie i SEK (före och efter utspädning)	**-2,3**	26,2	**-4,2**	29,1	16,5

1) I beloppet för kvartalet, niomånadersperioden och helår 2010 ingår effekter hänförliga till förvärvet av TransViking med 775 MSEK.
2) I niomånadersperioden ingår aktuell skatt med -1 MSEK (2010-09-30: 0, 2010-12-31: -2).
3) Resultatet för niomånadersperioden har påverkats av realisationsresultat från försäljning av fartyg, inklusive reservation angående en tvist från en tidigare fartygsförsäljning, med -3 MSEK, kostnader i samband med förvärvet av Österströms och det planerade förvärvet av SBS Marine med -7 MSEK, kostnader och nedskrivningar relaterade till etablering av den danska offshorestrukturen och förberedelser för introduktion av Trans Viking på Oslo börsen med -20 MSEK, omstrukturering av koncernen, Industrial Shipping och integration av Österströms, -36 MSEK och kostnader för före detta VD med -5 MSEK. Därutöver har nedskrivning skett av fartyg med -20 MSEK samt goodwill -55 MSEK.

Rapport över totalresultat

Samtliga belopp i MSEK	Juli - Sept **2011**	Juli - Sept 2010	Jan - Sept **2011**	Jan - Sept 2010	Helår 2010
Periodens resultat	**-136**	795	**-241**	836	585
Periodens övriga totalresultat:					
Förändring säkringssreserv, netto	**-22**	22	**-27**	27	19
Förändring omräkningsreserv, netto	**-12**	-14	**43**	-60	-41
Övrigt totalresultat	**-34**	8	**16**	-33	-22
PERIODENS TOTALRESULTAT	**-170**	803	**-225**	803	563
Summa totalresultat hänförligt till:					
Moderföretagets aktieägare	**-164**	802	**-220**	801	566
Innehav utan bestämmande inflytande	**-6**	1	**-5**	2	-3
PERIODENS TOTALRESULTAT	**-170**	803	**-225**	803	563

TRANSATLANTIC

Nettoomsättning per verksamhetsområde

	Juli - Sept		Jan - Sept		Helår
Samtliga belopp i MSEK	**2011**	2010	**2011**	2010	2010
Affärsområde Offshore/Icebreaking [1)]	**166**	77	**365**	143	298
Affärsområde Industrial Shipping [1)]	**615**	462	**1 592**	1 411	1 865
TOTALT - AFFÄRSVERKSAMHETEN	**781**	539	**1 957**	1 554	2 163
Ship Management/Koncerngemensamt	**666**	304	**1 151**	934	1 151
./. elimineras intern försäljning	**-600**	-250	**-1 022**	-734	-920
TOTAL NETTOOMSÄTTNING	**847**	593	**2 086**	1 754	2 394

1) Internförsäljning saknas.

Resultat före skatt per verksamhetsområde

	Juli - Sept		Jan - Sept		Helår
Samtliga belopp i MSEK	**2011**	2010	**2011**	2010	2010
Affärsområde Offshore/Icebreaking	**12**	34	**-36**	24	45
Affärsområde Industrial Shipping	**-43**	-12	**-54**	-90	-105
TOTALT - AFFÄRSVERKSAMHETEN	**-31**	22	**-90**	-66	-60
Ship Management/Koncerngemensamt	**-31**	-13	**-69**	-40	-61
OPERATIVT RESULTAT FÖRE SKATT [1)]	**-62**	9	**-159**	-106	-121
Omstruktureringsposter [2)]	**-101**	-6	**-139**	-6	-247
Förvärvseffekter [3)]	**-4**	775	**-7**	775	775
RESULTAT FÖRE SKATT	**-167**	778	**-305**	663	407
Hänförligt till:					
Moderföretagets aktieägare	**-161**	777	**-300**	661	406
Innehav utan bestämmande inflytande	**-6**	1	**-5**	2	1

1) Operativt resultat: Resultat före skatt och omstruktureringsposter

2) Resultatet för niomånadersperioden har påverkats av realisationsresultat från försäljning av fartyg, inklusive reservation angående en tvist från en tidigare fartygsförsäljning, med -3 MSEK, kostnader och nedskrivningar relaterade till etablering av den danska offshorestrukturen och förberedelser för introduktion av Trans Viking på Oslo börsen med -20 MSEK, omstrukturering av koncernen, Industrial Shipping och integration av Österströms, om -36 MSEK och kostnader för före detta VD med -5 MSEK. Därutöver har nedskrivning skett av fartyg med -20 MSEK samt goodwill med 55 MSEK.

3) För niomånadersperioden ingår kostnader i samband med förvärvet av Österströms och det planerade förvärvet av SBS Marine med -7 MSEK. För 2010 ingår effekter hänförliga till förvärvet av Trans Viking med 775 MSEK

Tillgångar allokerade per verksamhetsområde

Samtliga belopp i MSEK	**2011-09-30**	2010-12-31
Affärsområde Offshore/Isbrytning	**3 886**	3 158
Affärsområde Industriell Sjöfart	**953**	1 080
TOTALT - AFFÄRSVERKSAMHETEN	**4 839**	4 238
Ship Management/Koncerngemensamt	**680**	908
TOTALA TILLGÅNGAR	**5 519**	5 146

TRANSATLANTIC

Koncernens balansräkning [1)]

Samtliga belopp i MSEK	**2011-09-30**	2010-12-31
Fartyg	**4 205**	3 815
Övriga materiella anläggningstillgångar	**72**	79
Immateriella anläggningstillgångar [2)]	**31**	12
Finansiella anläggningstillgångar	**221**	106
Summa anläggningstillgångar	**4 529**	4 012
Omsättningstillgångar	**990**	1 134
SUMMA TILLGÅNGAR	**5 519**	5 146
Eget kapital [3)]	**2 171**	2 396
Långfristiga skulder [4)]	**2 254**	2 091
Kortfristiga skulder [4)]	**1 094**	659
SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER	**5 519**	5 146

1) För beskrivning av förvärvet av Österströms-koncernen och Arctic Ice Management AB, se Not 1

2) I beloppet ingår goodwill med 2 MSEK (2).

3) Innehav utan bestämmande inflytande ingår med 14 MSEK (19).

4) Summan av koncernens lång- och kortfristiga räntebärande skulder uppgår till 2 547 MSEK (2 170).

Koncernens kassaflödesanalys

	Juli - Sept		Jan - Sept		Helår
Samtliga belopp i MSEK	**2011**	2010	**2011**	2010	2010
Kassaflöde från verksamheten före förändring av rörelsekapitalet	**16**	54	**32**	7	58
Förändring av rörelsekapitalet	**94**	-3	**89**	76	33
Kassaflöde från den löpande verksamheten	**110**	51	**121**	83	91
Kassaflöde från investeringsverksamheten [1, 2, 3)]	**-258**	249	**-153**	146	164
Kassaflöde från finansieringsverksamheten [3)]	**-10**	98	**-249**	113	86
Utdelning	**-**	-	**-**	-	-
Förändring av likvida medel	**-158**	398	**-281**	342	341
Ingående kassa	**523**	259	**637**	327	327
Kursdifferens i likvida medel	**4**	-18	**13**	-30	-31
LIKVIDA MEDEL VID PERIODENS UTGÅNG [4, 5)]	**369**	639	**369**	639	637

1) Bruttoinvesteringarna under niomånadersperioden uppgick till 857 MSEK (Q1-Q3 2010: 277, Q1-Q4 2010: 268) före avdrag för finansiering. Investeringarna bestod i huvudsak av kontantinsats vid leverans av Njord Viking som skedde i februari 2011, kontantinsats vid leverans av Magne Viking som skedde i juli 2011 samt förvärvet av Österströms International AB och Arctic Ice Management AB (se även Not 1).

2) I beloppet för niomånadersperioden 2011 ingår likvida medel om 31 MSEK som tillförts genom förvärvet av Österströms-koncernen. För helåret 2010 ingår likvida medel om 298 MSEK som tillfördes koncernen genom förvärvet av TransViking.

3) Avyttringen av Obbola, Östrand, Ortviken och Map som samtliga genomfördes i juni 2011 gav koncernen, efter slutbetalning av fartygslån, netto likviditetstillskott om 52 MSEK.

4) I koncernens omsättningstillgångar ingår likvida medel med 369 MSEK (2010-09-30: 639, 2010-12-31: 637). Därtill har koncernen kreditlöften i form av outnyttjad checkkredit om totalt 33 MSEK (2010-09-30: 63, 2010-12-31: 24). Utnyttjad checkkredit vid utgången av kvartalet uppgick till 104 MSEK (2010-09-30: 37, 2010-12-31: 76).

5) Av koncernens likvida medel om 369 MSEK är 163 MSEK avsatta på konton som skall säkerställa koncernens kontantåtagande vid leveransen av det sista AHTS-fartyget i en serie om fyra, Brage Viking. Detta fartyg beräknas levereras Q4 2011.

TRANSATLANTIC

Förändringar i koncernens eget kapital

	Juli - Sept		Jan - Sept		Helår
Samtliga belopp i MSEK	**2011**	2010	**2011**	2010	2010
Eget kapital vid periodens början	**2 341**	1 175	**2 396**	1 175	1 175
Nyemission med avdrag för emissionskostnader	**-**	658	**-**	658	658
Utdelning	**-**	-	**-**	-	-
Summa totalresultat för perioden	**-170**	803	**-225**	803	563
EGET KAPITAL VID PERIODENS SLUT [1)]	**2 171**	2 636	**2 171**	2 636	2 396

I koncernen finns inga optionsprogram som kan medföra utspädningseffekter

1) I eget kapital ingår innehav utan bestämmande inflytande med 14 MSEK (19)

	Juli - Sept		Jan - Sept		Helår
Antal aktier (´000)	**2011**	2010	**2011**	2010	2010
Antal utestående aktier vid periodens början	**55 452**	27 726	**55 452**	27 726	27 726
Nyemitterade aktier	**-**	27 726	**-**	27 726	27 726
Antal utestående aktier vid periodens utgång	**55 452**	55 452	**55 452**	55 452	55 452
Antal återköpta aktier i eget förvar	**-**	-	**-**	-	-
Totalt antal aktier vid periodens utgång	**55 452**	55 452	**55 452**	55 452	55 452
Genomsnittligt antal utestående aktier (´000)	**55 452**	30 190	**55 452**	28 538	35 322

Data per aktie

	Juli - Sept		Jan - Sept		Helår
Samtliga belopp i SEK	**2011**	2010	**2011**	2010	2010
Resultat före kapitalkostnader (EBITDA)	**0,4**	27,8	**1,4**	28,7	25,0
Resultat före räntekostnader (EBIT)	**-2,4**	26,4	**-4,2**	24,5	12,9
Resultat efter aktuell skatt	**-3,0**	25,8	**-5,5**	23,2	11,5
Resultat efter full skatt	**-2,5**	26,3	**-4,3**	29,3	16,6
Eget kapital vid periodens utgång inkl. min.andelar	**39,2**	47,5	**39,2**	47,5	43,2
Operativt kassaflöde	**-0,2**	27,4	**0,1**	27,7	23,8
Totalt kassaflöde	**-2,9**	13,2	**-5,1**	12,0	9,6

Nyckeltal [1)]

		Juli - Sept		Jan - Sept		Helår
		2011	2010	**2011**	2010	2010
Resultat före kapitalkostnader (EBITDA)	MSEK	**22**	841	**76**	820	884
Resultat före räntekostnader (EBIT)	MSEK	**-134**	797	**-233**	699	455
Eget kapital	MSEK	**2 171**	2 636	**2 171**	2 636	2 396
Nettoskuldsättning	MSEK	**2 178**	1 519	**2 178**	1 519	1 533
Operativt kassaflöde	MSEK	**-12**	827	**4**	789	841
Totalt kassaflöde	MSEK	**-158**	398	**-281**	342	341
Avkastning på sysselsatt kapital	%	**-11,3**	86,8	**-6,7**	25,4	12,8
Avkastning på eget kapital	%	**-24,2**	166,6	**-14,1**	58,3	32,8
Räntetäckningsgrad	ggr	**0,3**	40,8	**0,9**	20,4	16,0
Soliditet	%	**39,3**	48,9	**39,3**	48,9	46,6
Skuldsättningsgrad	%	**100,3**	57,6	**100,3**	57,6	64,0
Vinstmarginal	%	**-19,7**	131,1	**-14,6**	37,8	17,0

1) Nyckeltalen är beräknade på samma sätt som i senaste årsredovisningen, där också nyckeltalsdefinitioner finns publicerade.

TRANSATLANTIC

Moderbolagets resultaträkning

	Juli - Sept		Jan - Sept		Helår
Samtliga belopp i MSEK	**2011**	2010	**2011**	2010	2010
Nettoomsättning	**327**	315	**953**	949	1 258
Övriga rörelseintäkter	**6**	0	**6**	0	0
Direkta resekostnader	**-107**	-95	**-302**	-301	-395
Personalkostnader	**-85**	-69	**-230**	-207	-283
Övriga kostnader	**-166**	-165	**-501**	-550	-735
Avskrivningar / nedskrivning [1)]	**-1**	-2	**-21**	-13	-15
Rörelseresultat	**-26**	-16	**-95**	-122	-170
Finansnetto [2)]	**-93**	-9	**163**	-34	-65
Resultat före skatt	**-119**	-25	**68**	-156	-235
Skatt på årets resultat [3)]	**5**	7	**26**	34	54
PERIODENS RESULTAT	**-114**	-18	**94**	-122	-181
Övrigt totalresultat	**-**	-	**-**	-	-
PERIODENS TOTALRESULTAT	**-114**	-18	**94**	-122	-181

1) I beloppet för niomånadersperioden ingår nedskrivningar om -16 MSEK.
2) I beloppet för kvartalet ingår rearesultat på koncernintern försäljning av dotterbolag med 26 MSEK, nedskrivning av aktieinnehav i dotterbolag med -98 MSEK samt rearesultat vid avyttring av ägarbolagen till Obbola, Östrand och Ortviken med 244 MSEK. I beloppet för helåret 2010 ingår nedskrivningar av aktieinnehav i dotterbolag med -59 MSEK
3) Redovisade belopp innehåller endast uppskjuten skatt.

Moderbolagets balansräkning

Samtliga belopp i MSEK	**2011-09-30**	2010-12-31
Materiella anläggningstillgångar	**27**	56
Immateriella anläggningstillgångar [1)]	**1**	2
Finansiella anläggningstillgångar [2)]	**2 917**	1 738
Summa anläggningstillgångar	**2 945**	1 796
Omsättningstillgångar [3)]	**478**	377
SUMMA TILLGÅNGAR	**3 423**	2 173
Eget kapital	**1 219**	1 125
Avsättningar	**31**	31
Långfristiga skulder [2, 4)]	**1 657**	499
Kortfristiga skulder [4)]	**516**	518
SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER	**3 423**	2 173

1) I beloppet ingår goodwill med - MSEK (-).
2) Ökningen av finansiella anläggningstillgångar och långfristiga skulder är hänförlig till en intern omstrukturering där moderbolaget från Transatlantic Shipping AB förvärvat aktierna i Transatlantic Specialtonnage AB
3) I posten omsättningstillgångar ingår likvida medel med 4 MSEK (31).
4) Summan av moderbolagets lång- och kortfristiga räntebärande skulder uppgår till 1 747 MSEK (560).

Förändringar i moderbolagets eget kapital

	Juli - Sept		Jan - Sept		Helår
Samtliga belopp i MSEK	**2011**	2010	**2011**	2010	2010
Eget kapital vid periodens början	**1 333**	579	**1 125**	683	683
Nyemission med avdrag för emissionskostnader	**-**	659	**-**	659	659
Utdelning	**-**	-	**-**	-	-
Koncernbidrag, netto	**-**	-	**-**	-	-49
Skatteeffekt på koncernbidrag, netto	**-**	-	**-**	-	13
Periodens totalresultat	**-114**	-18	**94**	-122	-181
EGET KAPITAL VID PERIODENS SLUT	**1 219**	1 220	**1 219**	1 220	1 125

Not 1 Företagsförvärv

Företag:	Förvärvs-datum	Förvärvad andel	Antal anställda	Land:	Affärsområde:
Arctic Ice Management AB	2011-02-28	100%	2	Sverige	Offshore/Icebreaking
Österströms International AB	2011-06-08	100%	100	Sverige	Industrial Shipping

Avtal tecknades i slutet av februari om förvärv av samtliga aktier i Arctic Ice Management AB. Bolaget besitter teknik och kunskap om Ice Management som är en viktig del i koncernens långsiktiga strategi inom Offshore/Icebreaking. Köpeskillingen för aktierna i Arctic Ice Management uppgår sammanlagt till 14 MSEK, varav 4 MSEK var utbetalda till och med 30 september 2011. Koncernen har endast haft ringa transaktionskostnader i samband med detta förvärv. Koncernens nettoomsättning och resultat från förvärvsdagen uppgår till 0 respektive -4 MSEK. Om förvärvad verksamhet hade varit helägd från årets början hade koncernens nettoomsättning varit 0 MSEK högre, och koncernresultatet hade varit -1 MSEK lägre för perioden 1 januari-27 februari.

I juni 2011 slutfördes förvärvet av samtliga aktier i Österströms International AB från Skärgårdshavet AB. Österströms International AB är moderbolag i den Stockholmsbaserade rederi- och logistikkoncern som bedriver verksamhet huvudsakligen i Östersjöområdet. Köpeskillingen utgörs av en fast del, 40 MSEK, samt en rörlig del uppgående till 0 - 40 MSEK. I avtalet ingår också en överenskommelse om tilläggsköpeskilling om ca 3 MSEK, och skall avräknas den rörliga tilläggsköpeskillingen, villkorad av att ägaren till Skärgårdshavet AB, Percy Österström, bibehåller anställningen i TransAtlantic under tre år från förvärvsdatum. Denna överenskommelse värderas löpande och åtagandet redovisas i koncernredovisningen som personalkostnad respektive personalskuld. Den rörliga delen baseras på om fastställda lönsamhetsmål för hela affärsområdet Industrial Shipping uppnås för åren 2012-2013. Den sammanlagda köpeskillingen har vid förvärvstillfället beräknats till 47 MSEK, varav 40 MSEK utbetalats vid tillträdesdagen. Eventuell rörlig del utbetalas 2014. Transaktionskostnader i samband med förvärvet om -3 MSEK belastar koncernens resultat för niomånadersperioden 2011. Resultat avseende de förvärvade andelarna har intagits i koncernresultaträkningen från förvärvsdagen. Nettoomsättning och resultat från förvärvsdagen uppgår till 242 MSEK respektive -35 MSEK. Om förvärvad verksamhet hade varit helägd från årets början hade koncernens nettoomsättning varit 422 MSEK högre, och koncernresultatet hade varit -23 MSEK lägre för perioden 1 januari - 7 juni.

Påverkan på koncernbalansräkningen:

MSEK	Arctic Ice Management AB	Österströms International AB	Summa
Fartyg	-	51	51
Övr materiella anläggningstillgångar	-	9	9
Immateriella anläggningstillgångar	14	3	17
Finansiella anläggningstillgångar	-	18	18
Summa anläggningstillgångar	**14**	**82**	**96**
Omsättningstillgångar	0	195	195
Summa tillgångar	**14**	**277**	**291**
Långfristiga skulder	-	-88	-88
Kortfristiga skulder	-	-197	-197
Summa skulder	**0**	**-285**	**-285**
Verkligt värde på nettotillgångar	**14**	**-8**	**6**
./. Köpeskilling	-14	-47	-61
Förvärvsgoodwill	**-**	**55**	**55**
./. Nedskrivning	-	-55	-55
Goodwill 2011-09-30	**-**	**-**	**-**

Påverkan på koncernens likvida medel:

MSEK	Arctic Ice Management AB	Österströms International AB	Summa
Kontant erlagd köpeskilling	-4	-40	-44
Förvärvad kassa	0	31	31
Påverkan på koncernens likvida medel	**-4**	**-9**	**-13**

Definitioner

Andel riskbärande kapital
Eget kapital och uppskjuten skatt (inklusive minoritet) dividerat med den totala balansomslutningen.

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.

CAP
Ett finansiellt ränteinstrument för att säkerställa att räntekostnaden inte överstiger en viss fastställd nivå.

Desinvestering
Avyttring av anläggningstillgångar.

Direktavkastning
Utdelning per aktie delat med börskurs vid årets slut.

EBIT
"Earnings Before Interest and Taxes", motsvarar Rörelseresultat.

EBITDA
"Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization", motsvarar resultat före kapitalkostnader och skatt.

Eget kapital per aktie
Eget kapital dividerat med antal utestående aktier.

Hedge
Ett övergripande begrepp för finansiella åtgärder som görs för att undvika oönskad resultatpåverkan på grund av variationer i räntor, valutor m.m.

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 realisationsresultat, 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 resultaträkning.

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.

TransAtlantic Delårsrapport januari-september 2011

Rederi AB TransAtlantic (publ),
(org nr 556161-0113)
Besöksadress: Södra Hamnen 27
Box 32, 471 21 Skärhamn
Tel: 0304-67 47 00
E-mail: info@rabt.se
www.rabt.se

TRANSATLANTIC

Överlåtelsebegränsningar

Tilldelningen av Teckningsrätter och erbjudandet att teckna Nya Aktier i Bolaget med stöd av primär företrädesrätt respektive subsidiär företrädesrätt (”Erbjudandet”) till personer bosatta i eller medborgare i andra länder än Sverige kan påverkas av gällande lagstiftning i sådana jurisdiktioner. Investerare bör anlita professionella rådgivare för att bedöma om det erfordras myndighetstillstånd eller andra tillstånd eller om andra formella krav behöver iakttas för att kunna utnyttja Teckningsrätter eller annars förvärva Nya Aktier.

Allmänt

Bolaget kommer inte att vidta några åtgärder för att tillåta ett publikt erbjudande av Teckningsrätterna eller de Nya Aktier som ingår i Erbjudandet (genom utnyttjande av Teckningsrätter eller på annat sätt) i någon annan jurisdiktion än Sverige. Mottagande av prospektet innebär inget erbjudande i jurisdiktioner där det skulle vara olagligt att lämna ett erbjudande och om så är fallet är detta prospekt endast avsett som information och får inte kopieras eller distribueras vidare. Utöver vad som anges i prospektet får en investerare som mottar ett exemplar av prospektet i någon annan jurisdiktion än Sverige inte se prospektet som en inbjudan eller ett erbjudande. Investeraren får inte heller under några omständigheter handla med Teckningsrätter eller Nya Aktier, såvida inte en sådan inbjudan eller ett sådant erbjudande lagligen skulle kunna lämnas till den aktuella investeraren i den aktuella jurisdiktionen eller om Teckningsrätterna eller de Nya Aktierna kan handlas lagenligt utan att krav på registrering eller andra legala krav har uppfyllts. En investerare som mottar ett exemplar av prospektet bör följaktligen inte distribuera eller sända prospektet, och inte heller överföra Teckningsrätter eller Nya Aktier, till någon person inom eller till någon jurisdiktion där det kan innebära en överträdelse av lokal värdepapperslagstiftning eller lokala bestämmelser.

Om någon person (inklusive värdepappersförvaltare) vidarebefordrar prospektet till sådana jurisdiktioner (oavsett om det sker enligt avtal, lagstadgade krav eller av annan anledning) ska sådan person göra mottagaren uppmärksam på innehållet i detta avsnitt. Med undantag för vad som i övrigt uttryckligen sägs i prospektet gäller följande:

(i) Teckningsrätter och Nya Aktier som tilldelas respektive erbjuds i Erbjudandet får inte erbjudas, säljas, återförsäljas, överföras eller levereras, direkt eller indirekt, till eller inom någon av de medlemsländer i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet som implementerat Prospektdirektivet (se nedan för definition), förutom i Sverige, om inte tilldelningen eller erbjudandet lämnas utgående från tillämpligt undantag från krav på upprättande av prospekt enligt Prospektdirektivet, eller till eller inom USA, Kanada, Australien, Hongkong, Japan eller annan jurisdiktion där det inte är tillåtet att erbjuda Teckningsrätterna eller de Nya Aktierna (”Obehöriga Jurisdiktioner”);

(ii) prospektet får inte sändas till någon person i någon Obehörig Jurisdiktion; och

(iii) överföringen av Teckningsrätter till ett värdepapperskonto som tillhör en aktieägare eller annan person i en Obehörig Jurisdiktion eller en medborgare i en Obehörig Jurisdiktion (”Obehöriga Personer”) innebär inte ett erbjudande av Nya Aktier till sådan person och Obehöriga Personer får inte utnyttja Teckningsrätter.

Om en investerare mottar, överlåter eller på annat sätt överför Teckningsrätter, utnyttjar Teckningsrätter för att förvärva Nya Aktier eller handlar med eller på annat sätt genomför transaktioner med Teckningsrätter eller de Nya Aktierna som tilldelats respektive erbjuds i Erbjudandet, anses sådan investerare ha lämnat eller, i vissa fall, förutsätts att lämna bland annat följande utfästelser och garantier till Bolaget och till personer som handlar på uppdrag av Bolaget, om Bolaget inte avstår från sådant krav:

(a) att investeraren inte befinner sig i en Obehörig Jurisdiktion;

(b) att investeraren inte är en Obehörig Person;

(c) att investeraren inte agerar och inte har agerat på uppdrag av eller till förmån för en Obehörig Person;

(d) att investeraren befinner sig utanför USA, och att eventuella personer för vilkas räkning eller till förmån för vilka denne agerar på icke diskretionär grund befinner sig utanför USA, samt att investeraren och sådana andra personer vid förvärvet av Nya Aktier kommer att befinna sig utanför USA;

(e) att investeraren är införstådd med att varken Teckningsrätterna eller de Nya Aktierna som tilldelas respektive erbjuds i Erbjudandet har registrerats eller kommer att registreras enligt Securities Act och att de inte får erbjudas, säljas, pantsättas, återförsäljas, levereras, tilldelas, upptas eller på annat sätt överföras inom USA eller till, på uppdrag av

eller till förmån för en person som befinner sig i USA, utom i enlighet med något undantag från, eller genom en transaktion som inte kräver, registrering enligt Securities Act; och

(f) att investeraren lagenligt får erbjudas, uppta, teckna och ta emot Teckningsrätter och de Nya Aktier som erbjuds i Erbjudandet i den jurisdiktion där vederbörande är bosatt eller för närvarande befinner sig.

Bolaget, SEB Enskilda, Nordea och andra personer som handlar på uppdrag av Bolaget förlitar sig på investerarens utfästelser och garantier. Investeraren kan bli skadeståndsskyldig för eventuell felaktig informationsgivning eller efterföljande överträdelse av dessa utfästelser och garantier.

Om en person agerar på uppdrag av en innehavare av Teckningsrätter (till exempel som förvaltare, depositarie eller trustee), ska denne person lämna Bolaget ovan nämnda utfästelser och garantier såvitt avser utnyttjande av Teckningsrätter för innehavarens räkning. Om denne person inte lämnar eller inte kan lämna ovan nämnda utfästelser och garantier, är Bolaget inte skyldigt att verkställa någon tilldelning av Teckningsrätter eller Nya Aktier till sådan person eller till person för vars räkning denne agerar. Med beaktande av de specifika restriktioner som redovisas nedan är en investerare (inklusive dennes förvaltare, depositarier och trustees) som befinner sig utanför Sverige, och vill utnyttja eller på annat sätt handla med Teckningsrätter eller teckna Nya Aktier själv ansvarig för att kontrollera och följa tillämplig lagstiftning i den aktuella jurisdiktionen, inklusive att införskaffa eventuella erforderliga tillstånd från myndigheter eller andra samtycken samt följa eventuella andra nödvändiga formella krav och erlägga eventuella skatter med anledning av Erbjudandet i dessa jurisdiktioner. Informationen i detta avsnitt är endast avsedd som en allmän vägledning. Råder några som helst tvivel rörande huruvida investeraren har rätt att utnyttja sina Teckningsrätter eller förvärva Nya Aktier bör investeraren utan dröjsmål anlita professionella rådgivare.

Såvitt avser aktieägare som på avstämningsdagen den 10 november innehar aktier i Bolaget genom förvaltare, kommer Teckningsrätter initialt att utbokas till respektive förvaltare för sådana aktieägares räkning. Förvaltaren äger inte rätt att utnyttja några Teckningsrätter på uppdrag av någon person som befinner sig i en Obehörig Jurisdiktion eller på uppdrag av någon Obehörig Person och kan avkrävas intyg om detta i samband med att Teckningsrätter utnyttjas.

Med vissa undantag har förvaltare inte tillåtelse att skicka prospektet eller annan information om Erbjudandet till någon Obehörig Jurisdiktion eller till någon Obehörig Person. Utbokning av Teckningsrätter till personer i Obehöriga Jurisdiktioner eller till Obehöriga Personer utgör inget erbjudande till sådana personer om att förvärva Nya Aktier. Förvaltare, till exempel banker och fondkommissionärer, samt andra finansiella mellanhänder, som har innehav för Obehöriga Personers räkning kan överväga att sälja en del eller samtliga Teckningsrätter för dessa personers räkning i den utsträckning som detta är tillåtet enligt överenskommelser med dessa personer och tillämplig lag samt överföra nettolikviden till dessa personers konton.

Med vissa undantag kommer instruktioner eller intyg om teckning som sänts från eller poststämplats i en Obehörig Jurisdiktion att anses vara ogiltiga och de Nya Aktierna som erbjuds i Erbjudandet kommer inte att levereras till en mottagare i en Obehörig Jurisdiktion. Bolaget förbehåller sig rätten att bortse från eller häva teckning som sker på uppdrag av en person som uppgett en adress i en Obehörig Jurisdiktion för mottagande, eller leverans av sådana Nya Aktier, som inte kan utfästa eller garantera att denna person inte befinner sig i en Obehörig Jurisdiktion och inte är en Obehörig Person, som inte agerar på diskretionär grund för sådana personer eller, som enligt Bolagets eller dess uppdragstagares bedömning, har lämnat instruktion om teckning i, eller sänt detta från, en Obehörig Jurisdiktion. Vidare förbehåller sig Bolaget rätten att helt enligt egen bedömning ogiltigförklara utnyttjande av Teckningsrätter, som Bolaget uppfattar har genomförts, verkställts eller sänts på ett sätt som kan innebära brott mot lagar eller bestämmelser i någon jurisdiktion.

Oaktat andra bestämmelser i detta prospekt förbehåller sig Bolaget rätten att tillåta en innehavare att utnyttja Teckningsrätter, om Bolaget enligt egen bedömning är övertygat om att transaktionen i fråga utgör ett undantag från eller inte omfattas av de lagar eller bestämmelser som ger upphov till de aktuella restriktionerna. Tillämpliga undantag i vissa jurisdiktioner beskrivs nedan. I dessa fall accepterar Bolaget inget ansvar för eventuella åtgärder som innehavaren vidtar eller för konsekvenser som denne kan förorsakas genom att Bolaget tillåter innehavarens utnyttjande av Teckningsrätter.

USA

Teckningsrätterna och de Nya Aktierna har inte och kommer inte att registreras enligt Securities Act eller hos någon värdepappersmyndighet i någon delstat eller annan jurisdiktion i USA.

Fram till 40 dagar efter Erbjudandets påbörjande kan ett erbjudande, en försäljning eller överlåtelse av Teckningsrätterna eller de Nya Aktierna inom USA från en mäklare (oavsett om denne deltar i Erbjudandet) innebära ett brott mot bestämmelserna i Securities Act. Teckningsrätterna och de Nya Aktierna har inte godkänts av eller varit föremål för avslag från någon amerikansk värdepappersmyndighet, varken på federal eller delstatsnivå, och inte heller av amerikansk tillsynsmyndighet. Vidare har nämnda myndigheter inte granskat eller rekommenderat Erbjudandet avseende Teckningsrätterna och de Nya Aktierna, ej heller bedömt huruvida prospektet kan anses korrekt, tillräckligt eller fullständigt. Att påstå motsatsen är en straffbar handling i USA.

Europeiska ekonomiska samarbetsområdet

I fråga om andra medlemsländer i det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet än Sverige, som har implementerat Prospektdirektivet, kan ett erbjudande till allmänheten av de i prospektet omnämnda Teckningsrätterna eller Nya Aktierna

inte lämnas, dock med undantag för att sådana erbjudanden kan lämnas om det har skett enligt följande undantag i Prospektdirektivet, under förutsättning att de har implementerats i det aktuella medlemslandet:

(a) till juridiska personer med auktorisation eller lagstadgad behörighet att verka på finansmarknaderna alternativt, om inte auktoriserade eller med lagstadgad behörighet, vilkas verksamhetsföremål uteslutande gäller investeringar i värdepapper;
(b) till varje juridisk person som enligt dess senaste årsredovisning eller koncernredovisning uppfyller minst två av följande tre kriterier: (1) ett genomsnittligt antal anställda under det senaste räkenskapsåret på minst 250, (2) en total balansomslutning som överstiger 43 MEUR samt (3) en årlig nettoomsättning som överstiger 50 MEUR enligt sitt senaste årliga eller konsoliderade bokslut;
(c) till mindre än hundra (100) fysiska eller juridiska personer (andra än så kallade kvalificerade investerare i enlighet med Prospektdirektivet), förutsatt att inget sådant erbjudande leder till ett krav på att Bolaget, SEB Enskilda eller Nordea offentliggör ett prospekt i aktuellt medlemsland enligt artikel 3 i Prospektdirektivet.

Såvitt avser bestämmelserna ovan, avses med uttrycket ”erbjudande till allmänheten” i förhållande till varje Teckningsrätt eller Ny Aktie i något aktuellt medlemsland, varje form och alla sätt av kommunikation av tillräcklig information om villkoren för Erbjudandet samt de Teckningsrätter och Nya Aktier som erbjuds för att en investerare ska ha förutsättning att fatta beslut om att teckna eller förvärva dessa värdepapper. Med uttrycket ”Prospektdirektiv” menas Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/71/EG omfattande varje relevant implementeringsåtgärd i varje aktuellt medlemsland.

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.

Containerfartyg:
Fartyg med speciellt anpassade lastutrymmen för transportering av containrar.

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:
Fraktlinjer 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.

HSEQ-policy:
Hälsa, säkerhet, miljö-, och kvalitetspolicy.

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 olje- och gasutvinning till havs.

OPA 90:
Oil Pollution Act of 1990. Den amerikanska oljelagstiftningen som ställer krav på redare, fartyg och besättningar.

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.

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.

PSV-fartyg:
Platform Supply Vessel. Fartyg som fraktar förnödenheter till riggar och plattformar i Nordsjön.

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 befraktningsmarknaden där man hyr fartyg för enstaka resor i motsats till långtidskontrakt.

Supplyfartyg:
Fartyg som fraktar förnödenheter till riggar och plattformar i Nordsjön (PSV-fartyg).

Tax-lease:
Se *Finansiell leasing*. Kallas tax-lease för att leasingbolaget åtnjuter de skattefördelar som är förknippade med ägandet av tillgången.

TEU:
Twenty-foot Equivalent Unit, Tjugofotsekvivalenter, är ett mått på hur många containrar ett fartyg kan lasta eller vilken volym som passerar igenom en hamn.

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 schablonintäkt 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.

Utnyttjandegrad:
Kvoten mellan utfallet och den totala kapaciteten uttryckt i procent.

Adresser

Huvudkontor

Rederi AB TransAtlantic (publ)
Besöksadress
Södra Hamnen 27
Postadress
Box 32
471 21 Skärhamn
Tel: 0304-67 47 00

Finansiella rådgivare

SEB Enskilda
Besöksadress
Kungsträdgårdsgatan 8
Postadress
SE-106 40 Stockholm
Tel: 08-5222 95 00

Nordea Bank AB
Besöksadress
Smålandsgatan 17
Postadress
SE-105 71 Stockholm
Tel: 08-614 70 00

Legal rådgivare

Advokatfirman Lindahl
Besöksadress
Mäster Samuelsgatan 20
Postadress
Box 1065
101 39 Stockholm
Tel: 08-527 70 800

Revisor

PricewaterhouseCoopers AB
Besöksadress
Lilla Bommen 2
Postadress
SE-405 32 Göteborg
Tel: 031-793 10 00

Central värdepappersförvarare

Euroclear Sweden AB
Besöksadress
Klarabergsviadukten 63
Postadress
Box 191
101 23 Stockholm
Tel: 08-402 90 00

Intellecta Finanstryck 2011 – 6274

Rederi AB TransAtlantic (publ)
Besöksadress: Södra Hamnen 27
Box 32, 471 21 Skärhamn
Tel: 0304–67 47 00
E-mail: info@rabt.se
www.rabt.se