



Årsredovisning 2015



Innehållsförteckning

Bolagsöversikt

Historia.....	2
Tjänsteerbjudande.....	5
Affärsidé.....	5
Strategi och långsiktig vision.....	6
Marknadsöversikt.....	6
Reguljära destinationer.....	10
Flygplansflotta.....	11

Formell årsredovisning och koncernredovisning

Koncernens rapport över finansiell ställning.....	18
Koncernens rapport över förändring i eget kapital.....	19
Koncernens rapport över kassaflöden.....	20
Noter till Koncernens finansiella rapport.....	21

Moderbolagets rapport.....	32
Moderbolagets resultaträkning.....	32
Moderbolagets balansräkning.....	32
Moderbolagets rapport över förändring i eget kapital.....	33
Moderbolagets kassaflödesanalys.....	33
Noter till Moderbolagets rapport.....	34
Bolagsstyrning.....	38
Styrelsen.....	39
Styrelseförsäkringen.....	41
Revisionsberättelse.....	42
Definitioner.....	43

Historia

West Atlantic antog sin nuvarande form 2011 då sverigebase-
rade West Air Koncernen förvärvade sin brittiska konkurrent
Atlantic Airlines Ltd. Resultatet blev en operationell samman-
slagning av två av Europas mest etablerade självständiga frakt-
flygbolag. Med huvudkontor i Göteborg, Sverige, utgör Kon-
cernen en av Europas största och mest erfarna leverantörer av
integrerade lösningar för "mark till luft"-logistik av post och
expressfrakt med en skräddarsydd fraktflygplansflotta bestå-
ende av BAe ATP, CRJ200PF, B737 och B767.

West Atlantic Sweden, hjärtat i den tidigare West Air Kon-
cernen, etablerades 1962. Bolaget bytte sedermera namn till West
Air Sweden under 1992 och West Atlantic Sweden AB 2015. På
uppdrag av svenska posten påbörjade bolaget postflygningar
samt utökade verksamheten i perioden 1995 till 1998. Bolaget
förvärvades 1995 av sina nuvarande majoritetsägare.

Majoritetsägarnas förvärv av West Atlantic Sweden förändra-
des bolagets affärsidé till att uteslutande ägna sig åt fraktflyg
under 1997 då passagerarlinjen mellan Göteborg och Sundsvall
lades ned. Posten Norge tilldelade år 2006 West Atlantic Swe-
den kontrakt för det norska flygnätverket, som bolaget var
med och utvecklade, vilket ökade bolagets kapacitet med över
50 procent.

Ett framgångsrecept för postflygningarna var framförallt att
bolaget utvecklade ett system där Postbolagen kunde flyga
post i samma lastbärare som i resterande del av leveransked-
jan. "Roll-on/Roll-off" konceptet har varit en stor framgång
med både ökad effektivitet och kvalitet för både Postbolagen
och Koncernen i Skandinavien.

Atlantic Airlines startades 1994 inom Air Atlantique-kon-
cernen, vilken initialt bildades i Jersey, 1969. Med en flygplans-
flotta bestående av sju Lockheed 188 Electra flygplan var At-
lantic Airlines specialiserade sig på ad-hoc flygningar vilket in-
kluderade transatlantisk kapacitet. 2004 köpte ledningsgrup-
pen ut bolaget från dess tidigare ägare och etablerade bolaget
som ett oberoende fraktflygbolag med fokus på den Europe-
iska marknaden.

Sedan starten har Atlantic Airlines varit en signifikant aktör på
den Brittiska regionala flygfraktsmarknaden genom att bygga
vidare på sitt arv som sträcker sig tillbaka till 1975 då Air Atlan-
tique fick sitt första kontrakt med Brittiska Posten, Royal Mail.

Under 2013 ingick West Atlantic ett strategiskt samarbete
med amerikanska Air Transport Services Group (NASDAQ:
ATSG), inom vilket ATSG förvärvade 25 procent av aktierna i
moderbolaget. Samarbetet syftar till att gemensamt addera
B767 kapacitet till Koncernens utbud. Bägge parter har en unik
position på sin respektive marknad och med kompetens som
kompletterar varandra väl står nu Koncernen redo att möta ef-
terfrågan på den globala marknaden



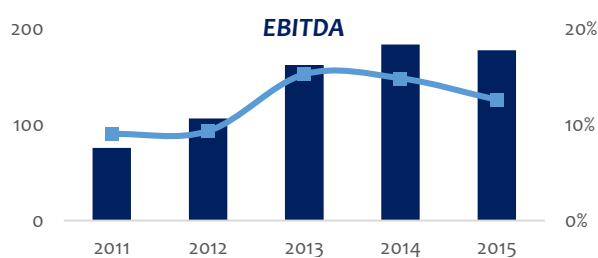
Finansiell översikt



West Atlantic i korthet

West Atlantic är ett dedikerat fraktflybolag specialiserade på lösningar inom post- och expressfrakt. Från många års erfarenhet erbjuder kunden anpassade och effektiva lösningar inom fraktflyg, flygplansunderhåll, luftvärdighetstjänster och flygplansleasing. West Atlantics primära marknad är att tillhandahålla schemalagda fraktflygningar till nationella postbolag och Global Integrators i Europa. Under 2015 utförde Koncernen nästan 27 000 flygningar på cirka 50 schemalagda destinationer.

Intäkter och EBITDA



Notera att Koncernen genomförde en övergång till IFRS från tidigare svensk redovisningsstandard per den 1 januari, 2013. Detta innebär att all tidigare finansiell data redovisas enligt tidigare principer.

Operationell information

99,1 %

Regularitet flygavgångar
Långsiktigt mål > 99 %

Operationella nyckeltal	2015 Jan - Dec	2014 Jan - Dec
Utförda flygningar	26 790	26 195
Regularitet, flygavgångar (mål >99 %)	99,1%	99,3%
Antal flygtimmar	28 490	27 241

Finansiell information och nyckeltal för Koncernen

	2015	2014		2015-12-31	2014-12-31
Finansiella nyckeltal					
Intäkter	1 409,9	1 244,3	Soliditet	13,3%	21,5%
Intäktstillväxt	13,3%	-	Balansomslutning	1 412,1	1 084,7
Justerad intäktstillväxt	8,6%	-	Räntebärande skulder, netto/EBITDA*	3,6	-
EBITDA	177,9	183,9	Räntetäckningsgrad*	2,9	-
EBITDA-marginal (%)	12,6%	14,8%	* Definieras av obligationslånet WEST002. Vänligen se not 25 och hemsidan för mer information. Lånet gavs ut i December 2015, varpå motsvarande siffra för 2014-12-31 ej redovisas.		
Årets resultat	-49,6	10,6			
Kassaflöde från löpande verksamheten	216,8	200,3			
Resultat per aktie före utspädning (kr)	-1,84	0,39			
Operationella nyckeltal					
Regularitet, flygavgångar	99,1%	99,3%			
Utförda flygningar	26 790	26 195			
Flygplan i trafik (inkl. inhyrningar)	48	43			
Genomsnittligt antal anställda	508	472			

Alla redovisade belopp i denna rapport anges i miljontals kronor (Mkr) om inget annat uttryckligen anges.

VD har ordet

”Under 2015 fortsatte vi att växa och visade tvåsiffrig intäktstillväxt för andra året i rad drivet av den kommersiella framgången med B737 och B767. Samtidigt noterades en klar nedgång i efterfrågan på vår under 8 ton kapacitet, delvis drivet marknadskonsolidering av volymer. Detta har mynnat ut i en minskad operation inom denna marknad för 2016. Framåt kommer allt fokus att läggas på att vara kundorienterade, öka kvaliteten, förenkla verksamheten medan vi återgår till en långsiktigt hållbar lönsamhet. Även om vi har upplevt ett utmanande andra halvår 2015 och en problemfylld start på 2016 är det min övertygelse att bolaget kommer stärkt ur detta och att vi snart återgår till att vara den mest pålitliga och konkurrenskraftiga leverantören i Europa.”

Stark intäktstillväxt under 2015

West Atlantic fortsatte att dra nytta av efterfrågan på fraktflygstjänster med B737 och B767 kapacitet. Under året placerades två nya B737 och tre B767 i trafik vilket gav en stark tvåsiffrig intäktstillväxt mot föregående år. Underliggande intäktstillväxt, mätt i konstant bränslepris och valutakurs uppgick till 8,6 % mot föregående år. Vi är mycket nöjda med den kommersiella utvecklingen för bägge dessa flottor och hoppas fortsätta dra nytta av vår nuvarande struktur och addera värde för våra kunder.

När B737/B767 kapacitet fortsatta leverera stark tillväxt noterades en klar nedgång i efterfrågan för vår lägre kapacitet (under åtta ton) vilket drevs primärt av en pågående konsolidering av volymer vilket ökar behovet av större flygplan. Utöver marknadsutvecklingen fick West Atlantic inte förnyat förtroende att operera fem flygplan för PostNord, efter en offentlig upphandling. Båda dessa faktorer bidrar till ett väsentligt lägre utnyttjande av flottan under 2016. Vi arbetar aktivt med att omplacera ledig kapacitet samtidigt som en process har påbörjats för att plocka ned ett flertal flygplan för att stötta resten av operationen.

Sjunkande marginaler

EBITDA marginalen sjönk till 12,6 procent (14,8) framförallt till följd av minskat resultat från flygplanstransaktioner men även den snabba expansionen inom B737 och B767 och det pågående projektet att omstrukturera organisationen har påverkat marginalen negativt. Även den minskade efterfrågan på kapacitet under åtta ton har påverkat under andra halvåret 2015.

Kvalitetsfokus

Som en underleverantör av fraktflygstjänster till stora logistikleverantörer som NMOs och Global Integrators är en ypperlig operationell kvalitet ett krav för att växa och behålla kundkontakt. Under 2015 levererades en regularitet på 99,1 procent (99,3), strax över Koncernens långsiktiga mål. Även om vi nådde målet för helåret, upplevde vi vissa kvalitetsstörningar under andra halvåret, orsakat primärt av omstruktureringen och icke-planerat flygplansunderhåll. Vi drivs av att leverera en högkvalitativ service till våra kunder, varpå omfattande investeringar och ytterligare åtgärder genomförts för att öka kvaliteten under 2016.

Förenkla operationen

Under hela året har ett strategiskt projekt drivits för att förenkla operationen och organisationen, för att i längden kunna öka vår konkurrenskraft och leverera effektiva lösningar för våra kunder. Under året har projektet ”ett certifikat” drivits vil-

ket syftat till att nå en tillståndsorganisation under en tvåårsperiod. Under 2016 kommer vi nå delmålet att enbart ha en flygplanstyp på ett tillstånd.

Vidare har också all underhållsverksamhet centraliserats under ett P145 tillstånd. Denna verksamhet kommer nu dedikerat erbjuda sina tjänster till Koncernens två flygbolag med målet att förenkla processer och dela erfarenheter genom hela organisationen.

Utsikter

Starten på 2016 har utan tvekan haft sina utmaningar. Den tragiska olyckan involverande ett av våra CRJ200PF flygplan över norra Sverige har haft en enorm inverkan på hela bolaget. Även om olycka fortfarande utreds av Svenska myndigheter har arbetet med att komma igenom denna tragedi tagit mycket energi och effekter har synts i hela Koncernen. Det har tagit oss flera månader att komma tillbaka till vad vi själva anser vara ”normal operation”. Andra utmaningar har varit förseningar av nya flygplan vilka redan varit kontrakterade att operera, omfattande icke-planerat flygplansunderhåll och förseningar i flytten av BAE ATP-flottan till svenskt register. Dessa utmaningar har ökat våra kostnader, försvårat arbetet med att leverera en hög kvalitet och påverkat våra kunder negativt. Idag är dock de flesta av dessa problem bakom oss.

Framgent kommer West Atlantic operera som två flygbolag och en dedikerad underhållsorganisation, alla specialiserade och dedikerade i arbetet att gemensamt leverera konkurrenskraftiga lösningar till våra kunder. Vi kommer fokusera maximalt på att vara kundorienterade och kostnadseffektiva, samtidigt som vi ser över organisationens storlek för att säkerställa att vi är i en god position för att ta nya kommersiella möjligheter. Ett omfattande kostnadsreduktionsprogram ligger också i planen för att ytterligare stärka konkurrenskraften och återgå till lönsam tillväxt.

West Atlantic erbjuder en unik helhetslösning för Global Integrators och NMO. Även om vi har upplevt ett utmanande andra halvår 2015 och en problemfylld start på 2016 är det min övertygelse att bolaget kommer stärkt ur detta och att vi snart återgår till att vara den mest pålitliga och konkurrenskraftiga leverantörerna i Europa.

Fredrik Groth
Tf. VD och Koncernchef



Tjänsteerbjudande

Koncernen agerar leverantör av utkontrakterade fraktflygsoperationer och erbjuder kompletta charterflygningar eller ACMI (flygplan, besättning, underhåll och försäkring) flygningar till sina kunder, vilka kan välja att förse eller absorbera kostnaden för direkta operativa behov, såsom flygbränsle. Flygplanen erbjuds i olika konfigurationer, RORO-Post (roll-on/roll-off), bulklastning av gods, containeriserad, pallbaserad eller en mix av dessa.



Kompletterande till produktionen av ACMI/Charter-operationer, erbjuder Koncernen tekniska tjänster och flygplansleasing till andra flygbolag. Genom att förvärva flygplan till attraktiva priser och bära restvärdesrisk kan Koncernen utnyttja sin omfattande erfarenhet kring att placera flygplan, leasa ut eller direkt sälja vidare med en premie. Historiskt har Koncernen varit framgångsrik på marknaden för handel med flygplan och har i snitt genomfört två transaktioner per år.

West Atlantic's huvudsakliga operationella flotta är inom klassen upp till åtta ton i nyttolast, med turbopropkapacitet såsom BAe ATP. BAe ATP blev konverterad till ett fraktflygplan på Koncernens initiativ eftersom West Atlantic förutsåg den exceptionella kapaciteten hos flygplanet samt den attraktiva tillgången på flygplan. Därefter introducerades det regionala jetflygplanet CRJ200PF till följd av kontraktstilldelningen från Posten Norge 2006 med ett nätverk som inkluderade längre sträckningar med relativt liten lastvolym, vilket krävde en effektiv lösning för att möta det leveransschemat.

Följande strategin att utveckla tjänsteerbjudandet jämte kunders efterfrågan har West Atlantic introducerat Boeing 737 för att understödja de nationella postbolagens tyngre sträckningar. Kort därefter började Koncernen erbjuda lösningen även till Global Integrators.

Nyligen, till följd av partnerskapet mellan West Atlantic och Air Transport Services Group (ATSG) har Koncernen identifierat efterfrågan på större kapacitet, upp till 45 ton nyttolast, i den Europeiska marknaden för fraktflyg. Därav har West Atlantic denna kapacitet till sitt utbud under 2015.

Affärsidé



Strategi och långsiktig vision

Strategi och affärsplan

Under sommaren 1995 förvärvades West Atlantic Sweden av nuvarande majoritetsägare. Koncernen firar under 2015 tjugo år av framgång med samma majoritetsägare, affärsplan och strategi. Sedan starten har Koncernens målsättning varit att möta efterfrågan på utkontrakterade fraktflygslösningar, att växa med kunderna och finna nya vägar att förfinas tjänsterna medan vinsterna återinvesteras i Koncernen, för att uppnå framtida tillväxt.

Koncernens utveckling och operativa förmågor

Under bolagets historia har signifikant know-how och en skicklig personalkår utvecklats. Primärt har Koncernen långt specialiserad personal i områden från flygplansunderhåll till flygledning. Koncernen har under de senare åren kapitaliserat på sin plattform genom att addera B737 och B767 till sitt operativa utbud. Den strukturella och organisatoriska investeringen har varit väsentligt mindre då plattformen kunnat skalas och förenas med kraven för dessa nya operationer. Detta har givit Koncernen en väsentligt lättare uppgift i att bryta inträdesbarriärerna på dessa marknader. Det nära samarbetet med Air Transport Services Group (ATGS) har vidare möjliggjort för Koncernen att kort efter introduktionen på B767-marknaden kunna vara i framkant av denna, understödd av ATGS:s omfattande expertis, tillgångar och globala support.



Långsiktig vision

West Atlantic långsiktiga vision är att Koncernen är den största leverantören till nationella postbolag i Europa och fortsatt förser och supporterar Global Integrators med kapacitet när det behövs, där det behövs.

Marknadsöversikt

Marknadskännetecken och kunder

West Atlantics huvudsakliga marknad är att leverera utkontrakterade fraktflygstjänster med dedikerade flygplan. Konkurrenter som opererar liknande kapacitet inkluderar ASL Gruppen i Irland, Swift Air i Spanien och Amapola i Sverige. I spåren av den finansiella krisen 2008-2009 stagnerade marknaden i linje med rådande övergripande ekonomiska förhållanden men har historiskt visat stark tillväxt. Marknaden består av följande kundsektorer:

- Nationella postbolag, såsom Royal Mail, Posten Norge, PostNord och LaPoste
- Global Integrators, såsom UPS, DHL, FedEx och TNT
- Freight forwarders och andra fraktoperatörer

Nationella postbolag

Kännetecknade av att vara organisationer under, eller tidigare under, statligt ägandekontroll, opererar nationella postbolag enligt statliga koncessioner som reglerar brev- och pakettjänster för landets befolkning i enlighet med ställda koncessionskrav – oftast med brevutdelning fem till sex dagar i veckan enligt Europeisk standard. Vanligt krav inom sådana monopolkoncessioner i Norra Europa är att 85 procent av Posten skall vara framme på tid till sin destination nästa dag. Följandes den Europeiska lagstiftningen för offentlig upphandling utfärdar drygt hälften av de nationella postbolagen fullständiga offentliga upphandlingar, medan den andra hälften inte gör det.

Global Integrators

Global Integrators uppkom genom kommersiell efterfrågan på international och/eller inrikes leverans över natten för tidskritiska dokument och paket. Givet att nationella postbolagen historiskt sett haft total kontroll på nationella postsystem, har de nationella postbolagen i huvudsak specialiserat sig på inrikes räckvidd för att möta koncessionskrav. Å andra sidan kunde Global Integrators följa kommersiella efterfrågan och sätta samman nätverk i enlighet med globala handelsflöden. Således kunde Global Integrators fånga den stora efterfrågan för global leverans av tidskritiska paket. Global Integrators inkluderar DHL, TNT, UPS och FedEx.

Konkurrenter

Den omgivande marknaden i Europa består av en handfull konkurrenter. Under 1995, då den ursprungliga affärsplanen utformades fanns nära 30 operatörer i Europa. Idag, efter år av konsolidering, finns det enligt Koncernens uppfattning mindre än tio konkurrenskraftiga aktörer kvar.

Konkurrenter differentierar sin verksamhet genom flygplansspecialisering och genom storleken på nyttolasten. Branschen i sin helhet har signifikanta inträdesbarriärer, både gällande tillgången av lämpliga flygplan men också krav på operativ erfarenhet. Därtill finns det stora finansiella och operationella krav för att starta ett nytt flygbolag inom Europeiska Unionen. Till exempel måste ett nystartat flygbolag visa på tillräcklig finansiell planering för ett års operation med första flygplanet. Därtill finns det politiska barriärer med cabotage och begränsningar i utländskt ägande vilket exkluderar icke-Europeisk konkurrens.

Nuvarande kundbas

West Atlantic har en långvarig kundbas med ledande logistikleverantörer. Koncernens omfattande meritlista påvisar West Atlantic som en tillförlitlig partner för framstående logistikleverantörer och genom åren har kunderna uppskattat Koncernens flexibilitet att möta deras specifika krav.

Anseende och utveckling

Sedan starten av operationen som ett dedikerat fraktflygbolag 1997 har West Atlantic uppnått ett anmärkningsvärt rykte för sina fraktmodifieringar av både HS 748- och BAe ATP-flygplan. Koncernen introducerade fraktkonverteringslösningar för större flygplan till mindre flygplanstyper. Under senare år är det noterbart att en stor del av konkurrensen också anammat liknande tekniker för att kunna erbjuda fraktlösningar till liknande ekonomiska villkor. West Atlantic är och har alltid varit kännetecknat av utmärkt kvalitet och omfattande kunskap gällande utveckling av flygplan.

Projekt och utveckling

Ett pågående projekt inom West Atlantic är implementationen av "BAe ATP-F Next Generation" programmet, vilket åstadkoms genom en uppgradering av nuvarande flygplanssystem och komponenter med modern utrustning. Ett exempel är den helt nydesignade "Electronic Flight Instrument Systems" (EFIS) cockpiten.

West Atlantic har varit med och utvecklat samt beställt "Package Freighter" konverteringsprogrammet för CRJ200, vilket utvecklades för längre sträckningar, med en mindre lastvolym, där hastighet är kritiskt för leveransschemat. CRJ200PF har redan visat sig högst effektivt inom West Atlantics nuvarande operation och är ett projekt med stor framtida potential, framförallt till följd av det lanserade programmet för introduktion av stor lastdörr – AEI CRJ200SF, som blir tillgängligt under 2016.



Hållbarhet

Företagets medborgarsvar

West Atlantic anser att företag är en väsentlig del av samhället och har ett lika, om inte större, ansvar som medborgare att driva utvecklingen i form av välfärd, innovation och tillväxt. Koncernen strävar efter att kontinuerligt förfinas tillhandahållna fraktflygstjänster, vilka förbinder regional tidskänslig infrastruktur via flyg.

För att bidra till hållbar utveckling måste anställda inte bara ta hänsyn till Koncerns finansiella utveckling utan även inkludera påverkan på samhället. Högre effektivitet genom optimerade resurser och en lägre miljöpåverkan kommer leda till ökad konkurrenskraft och en högre långsiktig lönsamhet. Sedan fraktflygsverksamheten är en väsentlig del av den sociala infrastrukturen är det viktigt att Koncern fortsatt ligger steget före och säkrar en hållbar framtid för kommande generationer.



Humankapital

Koncernens styrka i dess humankapitals struktur är ett resultat av West Atlantics förmåga att finna, utveckla och behålla skickliga medarbetare. Koncernen är en mycket trivsamt arbetsplats med låg sjukfrånvaro och låg omsättning på anställda. Detta är ett resultat av Koncernens strävan att tillvarata en arbetsplats som medarbetare uppskattar och där medarbetarna erbjuds utrymme för tillväxt och uppmuntras till att utvecklas. West Atlantic allokerar ansvarsområden på alla nivåer genom en kultur av entreprenörskap som uppmuntrar, bemyndigar och belönar personligt initiativ. Anställda förses med avtalsmässig standard för social trygghet med sjukvårdspaket, överensstämmande med lokala förordningar inom respektive jurisdiktion. Kollektivavtal eller kollektiva företagsavtal reglerar arbetsvillkor, inklusive löner.

Mångfald och jämställdhet

Mångfald prioriteras och Koncernens eftersträvar att skapa en dynamisk social komposition som reflekterar samhället i stort. 2015 uppgick den kvinnliga andelen av personalen till 9,1 procent (8,9). Anställda har en diversifierad bakgrund gällande nationalitet och religion. Rekryteringsbasen för Koncernen bygger uteslutande på kompetens.

United Nation Global Compact

West Atlantic har undertecknat ett åtagande gentemot United Nations Global Compact, vilket är ett globalt initiativ för företag och organisationer som önskar bidra kring internationella framsteg inom tio globala principer gällande mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljöpåverkan och anti-korruption. Följaktligen har Koncernen åtagit sig att skydda och stödja mänskliga rättigheter, bekämpa korruption, diskriminering och tvångsarbete. Koncernen är aktivt engagerad inom G.C. Nordiskt Nätverk. För mer information, vänligen se www.unglobalcompact.org och www.gcnordic.net.

West Atlantics arbetsmodell

Ansvar och innovation är centrala begrepp för Koncernens historia och en del av dess "DNA". Dag för dag styr entreprenörskap affärsbeslut och relationer med alla intressenter.

West Atlantic är en internationell organisation som verkar i dynamiska, institutionella, ekonomiska och politiska sammanhang i kontinuerlig och snabb utveckling. Koncernen interagerar med tusentals människor och organisationer genom anställda, kunder, leverantörer, affärspartners och omgivande samhällen. Tillhandahållna fraktflygstjänster påverkar det dagliga livet för hundratal miljoner människor, vilka litar på Koncernens verksamhet för att transportera post och paket i tid.

Koncernens anställda ska alltid verka med en öppen och objektiv inställning, strävas efter att agera så kommersiellt rationellt som möjligt och välkomna öppen konkurrens som en utmaning till att bli ännu effektivare.



Miljö

Med tanke på att flyget är en koldioxidsintensiv industri är det absolut nödvändigt inom Koncernens uppdrag, för att minimera utsläppen, att West Atlantic utför verksamheten att transportera post, paket och gods med flyg så effektivt som möjligt och att använda den bästa och mest effektiva tillgängliga tekniken.

Europeiska Unionen - Utsläppshandel (EU ETS)

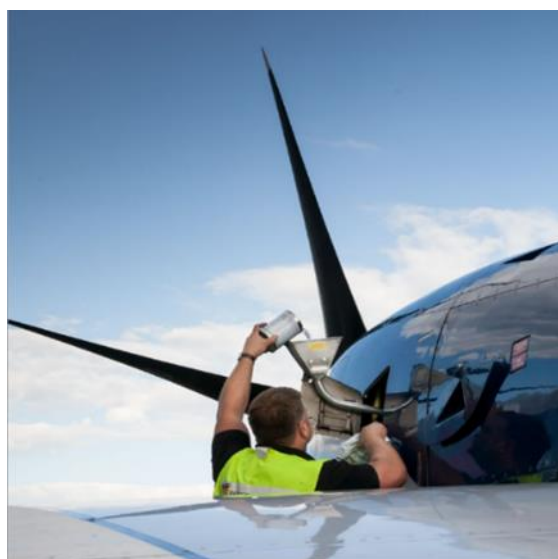
Med början under år 2012, inkluderades den Europeiska luftfarten in i handel med utsläppsrätter i EU. Uppkallad EU ETS är ett så kallat utsläppstak och handelssystem där mängden utsläpp begränsas på årsbasis och emittenter måste handla med rättigheter att släppa ut. Koncernen lyckades framgångsrikt möta inträdeskraven till systemet och medan koldioxidmarknaden visade betydande finansiell volatilitet och risk på grund av politisk osäkerhet lyckades Koncernen säkerställa tillräckliga positioner för att delta på en konkurrenskraftig nivå.

Koldioxidutsläpp

Under 2015 rapporterade flygbolagen inom Koncernen alla utsläpp av koldioxid till EU-kommissionen och utsläppsrätter överlämnades för att kompensera utsläppen i enlighet med EU:s ETS regler. I jämförelse rapporterade Koncernens flygbolag strax under 116 tusen ton i burelast under året.

Buller

En annan signifikant påverkan som flygplansoperationer medför är buller. Koncernen har minimerat bullerpåverkan så långt det är möjligt. Till exempel har West Atlantic modifierat och certifierat BAe ATP-fraktflygplanet till den mest stringenta ICAO kapitel fyra bullernivån, vilket ytterligare förstärker konkurrenskraften hos flygplanet som ett tredje generations turbopropflygplan och skapar därmed värde för omgivningen.

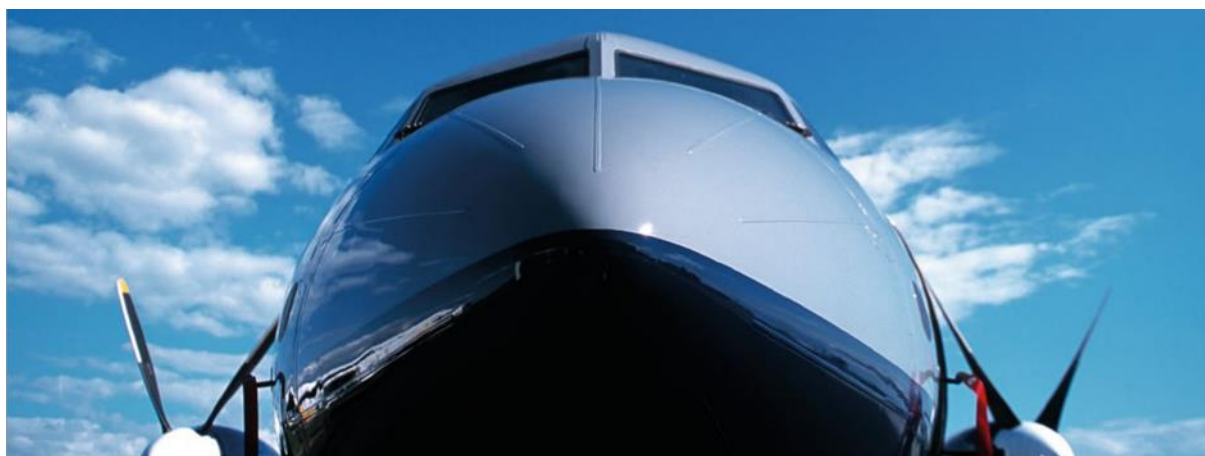


Effektiv färdplanering

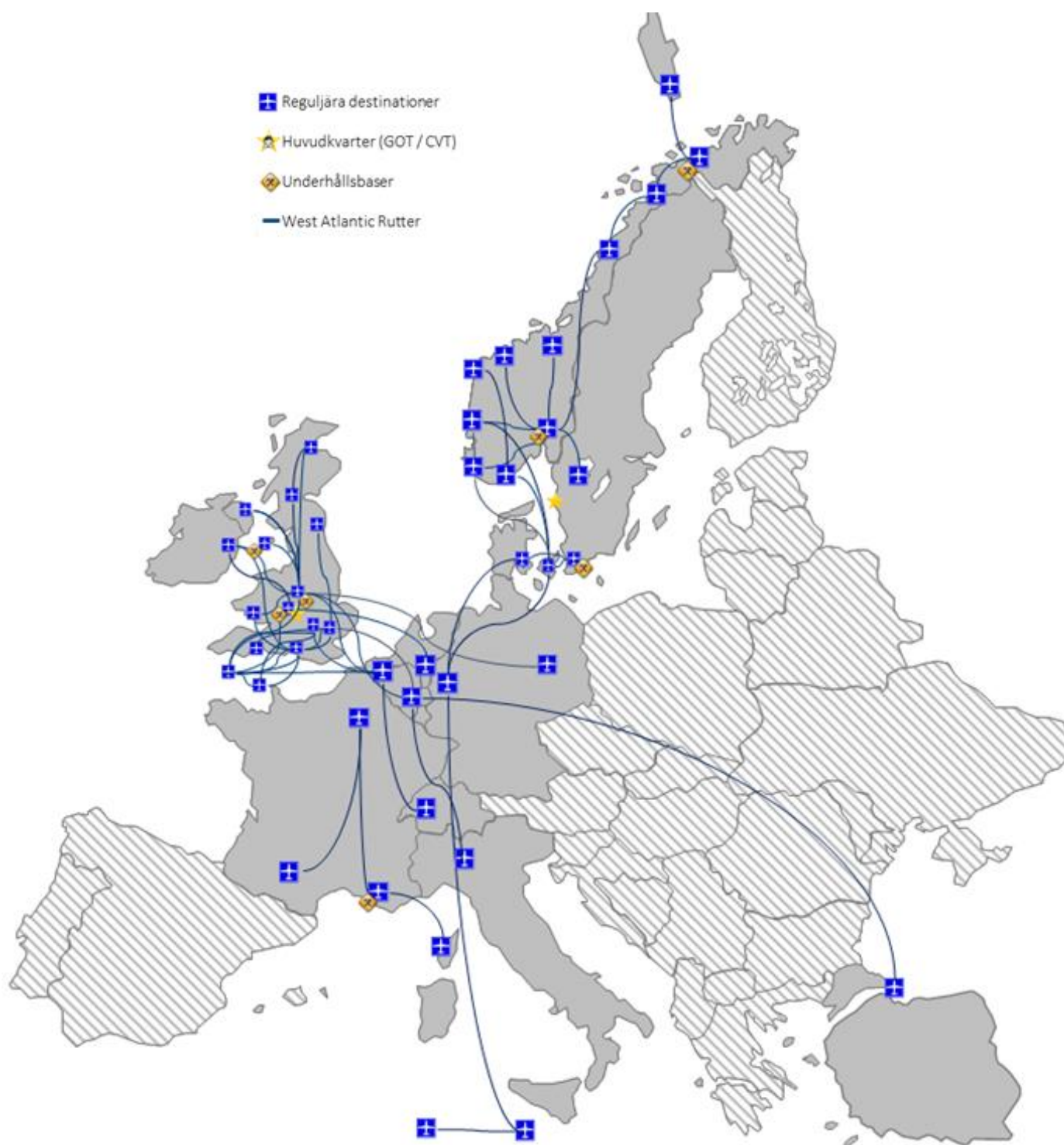
Under året har West Atlantic vidare fokuserat på att förbättra operationen genom att ge de flygoperativa avdelningarna uppgiften att maximera effektiviteten på ruttplanering, för att säkerställa att flygplanen minimerar tiden i luften givet användandet av bästa tillgängliga mönster för uppstigning och nedstigning, för att spara bränsle. Koncernen arbetar också med att minimera positioneringsflygningar och investerar i forskning och utveckling, såsom det nyligen påbörjade Electronic Flight Bag (EFB) programmet.

Avfallshantering

Underhåll och drift av flygplan gör Koncernen till en slutanvändare av många petroleumbaserade produkter. Därför har Koncernen installerat moderna uppsamlingskammare och lagringsanläggningar för att rationalisera avfallshanteringen. Vidare säkerställer West Atlantic kontinuerligt personalens träning inom omhändertagandet av farligt gods med resurser dedikerade för att träna personal och säkerställa korrekt medvetenhet, säkerhet och kvalitet i alla förfaranden.



Reguljära destinationer



Flygplansflotta

BAe ATP-F

Flygplanet utvecklades ursprungligen ur sin föregångare, Hawker Siddeley 748, vilken Koncernen opererade framgångsrikt under 1990-tidigt 2000-tal. Flygplanet karakteriseras framförallt av bränsleeffektivitet på kortare flygsträckor, vilket gör det idealt för integrerade postnätverk. Flygplanet opererar idag både för NMOs och Global Integrators i Europa.

BAE ATP/F				
2011	2012	2013	2014	2015
38	40	41	41	40



B737-300/400SF

B737 har varit West Atlantics strategiska tillväxtflotta sedan 2012. Flygplanstypen har placerats både med nationella postbolag och Global Integrators där den ersatt tidigare mindre kapacitet när volymerna ökat. Koncernen opererade sex B737-300 fraktflygplan per årsskiftet. Under 2014 fortsatte Koncernen sin tillväxt genom att addera B737-400 till sitt kapacitetsutbud. -400an kan lasta ytterligare en pall jämfört med den mindre -300an vilket ger flygplanstypen en unik konkurrensfördel, speciellt för Global Integrators.

B737-300SF				
2011	2012	2013	2014	2015
1	2	5	6	6
B737-400SF				
-	-	-	2	4



CRJ200PF

West Atlantic har deltagit i utvecklingen av, samt var första kunden, för det regionala jetflygplanet CRJ200PF, vilket utvecklades för flygsträckor med relativt begränsad last, men där snabb leverans är essentiellt. Flygplanet har redan bevisat sig mycket effektivt i West Atlantics egen operation men är också ett projekt med framtida potential, speciellt mot bakgrund av den nyligen introducerade modifikationen med stor lastdörr – AEI CRJ200SF.

CRJ200PF				
2011	2012	2013	2014	2015
3	3	3	3	3



B767-200SF

Genom det strategiska samarbetet med ATSG har West Atlantic placerat tre B767 flygplan under 2015. Flygplanet är en kostnadseffektiv fraktmaskin i mellanklassen. Genom denna strategiska tillväxt har West Atlantic idag möjlighet att leverera flygfraktslösningar upp till 45 ton.

2011	2012	2013	2014	2015
-	-	-	-	3



Flygplansflotta – Detaljerad specifikation och kapacitet

	BAe ATP-F	CRJ200PF	B737-300	B737-400	B767-200
Lastkapacitet	8 400 kg	6 800 kg	18 600 kg	21 364 kg	44 906 kg
Hastighet	460 km/h	852 km/h	852 km/h	852 km/h	852 km/h
Kabinlängd	19,20 m	14,76 m	20,95 m	24,40 m	30,80 m
Kabinbredd	2,06 m	1,88 m	2,53 m	2,14 m	4,40 m
Kabinvolym	78 m³	53 m³	135 m³	154 m³	337 m³
Flygplanets längd	26,00 m	26,77 m	33,40 m	36,50 m	48,50 m
Flygplanets vingspann	30,63 m	21,21 m	28,88 m	28,88 m	47,60 m
Flygplanets markhöjd	7,37 m	6,22 m	11,13 m	11,10 m	15,80 m
Lastdörr, dimensioner	2,63 x 1,71 m	0,91 x 1,78 m	3,54 x 2,20 m	3,56 x 2,18 m	3,20 x 2,43

Förvaltningsberättelse räkenskapsåret 2015

ÅRSREDOVISNING FÖR KONCERNEN & MODERBOLAGET

Styrelsen och koncernchefen för West Atlantic avger härmed följande Årsredovisning för räkenskapsåret 2015 (2015-01-01 till 2015-12-31) för Koncernen och Moderbolaget. All finansiell information inkluderad i denna rapport avser Koncernen om det inte uttryckligen anges att informationen rör Moderbolaget West Atlantic AB (publ).

OM WEST ATLANTIC

Information om Koncernen och Moderbolaget

West Atlantic AB (publ) är ett Svenskregistrerat publikt bolag med säte i Göteborg, organisationsnummer 556503-6083, adress Box 5433, SE-402 29 Göteborg, Sverige.

West Atlantic AB (publ) är Moderbolag för de helägda dotterbolagen West Atlantic Sweden AB och West Atlantic Aircraft Management AB med gemensamt säte i Göteborg, Sverige, Atlantic Airlines Ltd. med säte i Coventry, Storbritannien, European Aviation Maintenance Ltd. med säte på Isle of Man, Norway Aviation Services AS med säte i Oslo, Norge.

West Atlantic Sweden AB är vidare lokalt representerat genom filialer i Bertrange, Luxemburg (West Air Sweden Luxembourg Branch S.A R.L.), Marseille, Frankrike (West Air Sweden Aktiebolag), Köpenhamn, Danmark (West Air Sweden, Filial af West Air Sweden Aktiebolag, Sverige) samt Oslo, Norge (West Air Sweden AB Norge Filial).

West Atlantics tjänster och lösningar

Koncernen är ett Europeisk dedikerat fraktflygbolag specialiserat på att leverera fraktlösningar till nationella postbolag och Globala Expresslogistikföretag. Genom lång erfarenhet kan Koncernen erbjuda sina kunder anpassade lösningar för fraktflygstjänster, flygplansunderhåll, luftvärdighetstjänster och flygplansleasing.

International Financial Reporting Standards (IFRS)

West Atlantic upprättar de finansiella rapporterna i enlighet med IFRS sedan 2014. För mer information om övergången till IFRS, se årsredovisningen för 2014.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTERING

2015 i korthet

- Intäkter 1 409,9 Mkr (1 244,3)
- EBITDA 177,9 Mkr (183,9)
- Resultat före skatt -59,7 Mkr (21,6)
- Utförda flygningar 26 790 (26 195)
- Regularitet flygavgångar: 99,1 % (99,3)

Marknad och operationell effektivitet

Under 2015 ökade Koncernen antalet utförda flygningar med 2,3 % från ytterligare två B737- och tre B767-flygplan. Detta motverkades av ett minskat utnyttjande av BAe-ATP-flottan. Regulariteten för flygavgångar uppgick till 99,1 % (99,3) vilket var strax över Koncernens långsiktiga mål om 99 %.

Intäkter och lönsamhet

Koncernens intäkter ökade till 1 409,9 Mkr (1 244,3) vilket motsvarande en ökning om 13,3% jämfört med föregående år. Orsakerna till den starka tillväxten är expansionen av B737-flottan i kombination med introduktionen av B767-trafiken. Gynnsamma förändringar i växelkursen avseende GBP och USD mot SEK hade också signifikant påverkan men motverkades delvis av sjunkande bränslepriser. Underliggande tillväxt, mätt i fasta växelkurser och bränsle, exklusive effekter från flygplansförsäljningar, uppgick till 8,6 % jämfört med samma period föregående år.

Kvartalsvis utveckling av intäkter



EBITDA uppgick till 177,9 Mkr (183,9) men påverkades av jämförelsestörande poster om -8,1 Mkr (-19,3) till följd av ytterligare avsättningar för de legala processerna i Frankrike och uppstartskostnader för det första B767-flygplanet. Operationella leasingkostnader ökade till 62,3 Mkr (21,3), vilket förklarar av ytterligare anskaffningar av B737- och B767-flygplan via operationella leasingkontrakt. Avskrivningar uppgick till 123,6 Mkr (93,7), ökningen bestod i ökade periodiska underhållskostnader för flygplanskomponenter samt en nedskrivning om 3,7 Mkr (0). Rörelseresultatet uppgick till 54,3 Mkr (90,2).

Finansiella kostnader uppgick till 117,5 Mkr (77,2) och inkluderade kostnader för förtidslösen av obligationslånet om 41,8 Mkr, valutakursförluster på lån och finansiella leasingavtal för flygplan om 9,7 Mkr (13,8). Resultatet före skatt uppgick till -59,7 Mkr (21,6). Årets resultat uppgick till -49,6 Mkr (10,6) och påverkades av inkomstskatt om 10,1 Mkr (-11,0).

För en mer detaljerad analys av intäkter, resultat, icke-återkommande poster och definition av EBITDA refereras till finansiella kommentarer i direkt anslutning till de finansiella rapporterna i denna Årsredovisning.

Investeringar

Totala investeringar i materiella anläggningstillgångar uppgick till -228,4 Mkr (-220,8), primärt från investeringar i tungt periodiskt underhåll och inköp av flygplansmotorer och komponenter.

SIGNIFIKANTA HÄNDELSE UNDER ÅRET

BAe ATP & CRJ200PF marknad och operationer

I fraktmarknaden upp till åtta ton, vilken trafikeras av Koncernens BAe ATP- och CRJ200PF-flygplan, slöt Posten Norge AS och West Atlantic AB (publ) ett nytt avtal avseende inrikes postflygtransporter i Norge. Det nya avtalet började gälla i augusti 2015 och sträcker sig till juli 2020 med option på förlängning i upp till ytterligare tre år. Avtalet innebär en oförändrad

operation för Koncernen jämfört med det tidigare avtalet och omfattar åtta flygplan. Vidare förlängdes inte Koncernens underleverantörsavtal för svenska postorganisationen PostNord följande en offentlig upphandling. Operationen avslutades i slutet av 2015 och omfattade fem BAe-flygplan.

Generellt har Koncernen noterat en minskad efterfrågan på tjänsterna i expressmarknaden under hela året. Detta beror primärt på en pågående konsolidering av fraktvolymer som leder till en ökad efterfrågan på större flygplan. Följande denna marknadstrend, i kombination med processen att avsluta operationen för PostNord, undersöker Koncernen nya kommersiella möjligheter och utvärderar samtidigt andra områden för den kapacitet som är tillgänglig under 2016.

B737, marknad och operation

Under året har Koncernen satt ytterligare fyra B737-flygplan i trafik medan avtal för två flygplan inte förlängdes. Koncernen tilldelades ytterligare två kontrakt med operationell start i januari 2016.

B767, marknad och operation

Under 2015 sattes Koncernens tre första B767-flygplan i trafik för en Global Integrator med lyckat resultat. Uppbackade genom det strategiska partnerskapet med ATSG har implementationen av B767 under 2015 varit framgångsrik och Koncernen är mycket nöjd med hur flygplanstypen har presterat hittills.

Finansiering, utgivande av obligationslån och förtidslösen

I linje med en pågående strategisk översikt av refinansieringsmöjligheterna, har Koncernen emitterat ett 4-årigt obligationslån om 850,0 Mkr. Obligationen löper med en fast ränta på 6,5 % och förfaller i december 2019.

I samband med det ovannämnda utgivna obligationslånet, löste Koncernen det tidigare lånet på 500,0 Mkr. Kostnader i samband med lösen av lånet uppgick till 41,8 Mkr. Då det nya obligationslånet löper med en lägre ränta, kommer Koncernen att spara in omkring 20,0 Mkr genom åtgärden under de närmaste 2,5 åren. I tillägg till obligationslånet, erhöll West Atlantic ett banklån om 40,0 Mkr i början av året för att öka flexibiliteten och stödja tillväxt.

Utvärdering av möjligheter för en potentiell listning på NASDAQ, Stockholm

Under året har West Atlantic AB (publ) utvärderat möjligheten för en notering av aktierna på Nasdaq, Stockholm. Carnegie Investment Bank utsågs till finansiell rådgivare och Gernandt & Danielsson till legal rådgivare. Följande denna process, beslutade årsstämman om en ny styrelsesammansättning för att öka den finansiella och publika kompetensen i styrelsen. Projektet varade under hela året.

Omstrukturering och "ett flygtillstånd"-projektet

Följande utvecklingen med minskad efterfrågan på fraktmarknaden upp till åtta ton, i kombination med Koncernens målsättning att konsolidera organisationen till "ett flygtillstånd" har året inneburit strukturella förändringar för att anpassning till den nya kommersiella situationen ska kunna ske. Detta avser främst planering och förberedande aktiviteter för att utveckla operationerna för PostNord i Sverige, med effekt från januari 2016.

Under året har ATP-flottan konsoliderats till det svenska operationella flygbolaget och det sista flygplanet flyttas över i början av 2016.

Pågående rättsliga processer i Frankrike

Koncernen fortsätter att noga bevaka de pågående tvisterna i Frankrike, avseende icke-erlagda sociala avgifter och pensioner, vilket rapporterades under 2013 och 2014. Utfallet av processerna fortsätter att vara osäkert. Under 2015 minskade avsättningarna med 2,0 Mkr till 10,7 Mkr per 31 december, till följd av att två processer avslutades. I samband med dessa avgöranden har ytterligare 2,0 Mkr erlagts. Ytterligare avsättning har gjorts med 3,6 Mkr avseende kvarvarande rättsliga processer i Frankrike. Processerna bedöms bli reglerade inom ett år.

ORGANISATION OCH ANSTÄLLDA

ANSTÄLLDA

Koncernen hade vid utgången av räkenskapsåret 511 (488) personer anställda, varav 43 (42) utgjordes av kvinnor. Antalet genomsnittsanställda uppgick för året till 508 (472). En majoritet av Koncernens anställningar regleras av kollektivavtal.

WEST ATLANTICS AKTIER OCH ÄGARKRETSEN

Ägandeskap och kontroll

Per 2015-12-31 fanns det tre aktieägare vilka var och en ägde och/eller kontrollerade mer än 10 % av rösterna i Moderbolaget. I fallande ordning av rösträtt, Göran Berglund kontrollerade 37,3 %, Air Transport Services Group Inc. kontrollerade 25,0 % och Gustaf Thureborn (dåvarande VD och Koncernchef) kontrollerade 19,0 %.

Utdelningspolicy

Moderbolagets utdelningspolicy syftar till att långsiktigt erbjuda en god avkastning på eget kapital för ägarna, kombinerat med att tillhandahålla Koncernen tillräckliga medel för att utveckla verksamheten.

FINANSIERING OCH FÖRVALTNING AV KAPITAL

Finansiering

Koncernen finansieras primärt av ett utstående obligationslån, utgivet 21 december 2015 och föremål för handel på NASDAQ, Stockholm. Listningsdatum var den 26 januari 2016. Instrumentet identifieras som WEST002. Antal utstående instrument uppgår till 850 med ett nominellt värde om 1,0 Mkr per instrument. För villkor kring obligationslånet refereras till not 25 och Koncernens hemsida (www.westatlantic.eu). Vidare nyttjar Koncernen flygplansleasing, flygplanslån, checkräkningskredit och andra kreditfaciliteter för sin löpande finansiering.

Kassa och bank

Kassa och bank, inklusive icke utnyttjad checkräkningskredit uppgick vid årets utgång till 316,8 Mkr (67,6). För ytterligare information, se not 21.

STYRELSEN OCH DESS ARBETE

Sammansättning och arbetsplan

West Atlantics Styrelse består av fem medlemmar, alla valda av Årsstämman. Styrelsens arbete regleras av Aktiebolagslagen, Bolagsordningen, Svensk Bolagsstyrningskod och den årligt fastställda arbetsordningen. Arbetsordningen reglerar förhållandet mellan Styrelsen och dess utskott samt mellan Styrelsen, Ordföranden och Koncernchefen. Denna procedur utvärderas varje år. Styrelsen och Årsstämman väljer representanter

för respektive utskott utifrån Styrelsen eller andra parter. Styrelsens tre utskott är Revisionsutskottet, Ersättningsutskottet och Valberedningsutskottet.

Möten under 2015

Styrelsen höll arton möten under räkenskapsåret 2015. Styrelsen behandlade fasta punkter som förelegat vid respektive styrelsesammanträde, såsom affärs- och marknadsläge, riskbedömning, ekonomisk rapportering och uppföljning, finansiell ställning samt investeringar. Vid olika styrelsemöten har frågor om flygsäkerhetsarbetet, internkontrollen, styrelsearbetet, årsbokslut, delårsrapporter, strategi- och affärsplan samt budget behandlats. Arbetsordningen fastställer att det skall hållas minst sex möten per år.

Ersättningspolicy

Vägledande är att West Atlantic ska erbjuda sin ledning och nyckelpersoner konkurrenskraftig ersättning baserad på marknadsläget, företagets prestation och individuell prestation. Ersättningsutformning ska försäkra att ledningen, nyckelpersoner och aktieägare delar gemensamma mål. Ersättning till VD beslutas av Styrelsen inom ramen för godkänd policy som förberetts och rekommenderats av Ersättningsutskottet. Ersättning till övriga ledande befattningshavare beslutas av VD.

RISKER OCH OSÄKERHETSFAKTORER

Riskprofil

West Atlantic är exponerat mot ett stort antal globala och Koncernspecifika risker som kan påverka verksamheten och dess finansiella ställning och/eller resultat. De förutsebara riskerna identifieras och övervakas centralt genom policyramverk. Riskhanteringen inom Koncernen handlar om att positionera Koncernen på bästa tänkbara sätt i respons till möjliga händelser. Nedan listas, utan inbördes ordning, de riskfaktorer som bedöms vara väsentliga.

Flygfraktsoperationer – Säkerhet kommer alltid först

Säkerhet har högsta prioritet och i och med detta har West Atlantic lagt fundamentet, färdigheterna och kulturen hos alla anställda. West Atlantics arbetsmodell inkluderar aktivt lärande och anpassar individuella och organisatoriska beteenden för att kontinuerligt förbättra verksamheten och minska riskexponeringen. Genom introduktionen av European Aviation Safety Agency's (EASA) Safety Management System kommer West Atlantic kontinuerligt fortsätta sin förbättring av verksamheten och säkerhetsmedvetandet.

Koncernen utför därtill operationer genom två flygbolag där risk för potentiella incidenter med flygplan uppkommer, vilka kan innebära signifikanta skyldigheter om något inträffar. Sådana händelser kan resultera i materiell skada och personskador. Således kan ansvaret vid en sådan händelse påverka verksamheten och dess finansiella ställning och/eller resultat. Koncernen har därmed tecknat försäkringar med en kombinerad enskild limit på en miljard amerikanska Dollar per händelse eller per enskilt flygplan årligen sammanräknat – i linje med bästa marknadspraxis. Däremot har Koncernen ingen försäkring gällande förlorad eller utebliven vinst, s.k. stillestånds försäkring, givet den operationella komplexiteten och mångfalden av variabler involverade, vilket gör en sådan försäkring exceptionellt kostsam i relation till värdet av ett sådant skydd. Koncernen genomför underhåll i linje med marknadspraxis och EASA CAMO/PART145 regleringar.

För att vidare säkerställa den operationella färdigheten och säkerheten hos alla piloter måste dessa genomgå regelbunden återkommande utbildning, tester, hälsokontroller och simulatorträning för att underhålla sin kunskap, expertis och förmåga i både normala- och i nödsituationer. Underhållspersonal är också föremål för återkommande utbildning för att säkerställa konformitet med underhållsplaner, kompetensdelning och uppdateringar på bäst gällande underhållspraxis.

Då Koncernen äger en stor flygplansflotta, med majoriteten av flygplanen av en flygplanstyp, kan en incident ha materiell effekt på status och restvärden på berörda flygplan. Koncernen kan också bli föremål för konsekventiella förändringar i flygplanstillverkarens underhålls krav, vilka kan påverka verksamheten och dess finansiella ställning och/eller resultat. Därför har konformitet med godkänd underhållsplan, säkerhetsbegränsningar, kontinuerliga säkerhetsvärderingar och tillgång på lägesbilder dygnet runt högsta prioritet.

Dessutom medför regleringen av flygindustrin att flygbolag är exponerade mot politiska beslut som kan påverka verksamheten och dess finansiella ställning och/eller resultat. Vidare är Koncernen exponerad mot generella risker som finns inom flygindustrin, vilka är, men ej är limiterade till, naturkatastrofer, händelser utanför mänsklig kontroll, terrorism och andra risker utanför West Atlantics kontroll. Sådana risker kan vara både flygplans- och flygplatsspecifika och industrin är mycket känslig för negativ ekonomisk utveckling.

Koncernen drabbades av en olycka involverande ett CRJ200PF-flygplan på väg från Oslo till Tromsø i januari 2016 vilket medförde förlust av två ansedda besättningsmän och totalhaveri av flygplanet. För mer information om detta hänvisas till signifikanta händelser efter balansdagen.

Marknads-, kommersiella & politiska risker

Efterfrågan på regional fraktflygkapacitet är driven av ekonomisk aktivitet och postkoncessioner som kräver leverans med hjälp av fraktflyg över natten. Om nationella postbolags koncessioner upphör att kräva leverans av post över natten, skulle efterfrågan på fraktflyg kunna minska. Till exempel i Norge har EU:s tredje postdirektiv varit under politisk utvärdering och en sådan implementation skulle öppna för fri konkurrens på leveransen av brev, vilket kan leda till färre veckovisa leveranser.

En annan väsentlig marknadstrend är att allt mindre postkommunikation skickas som post. Om denna trend försätter eller accelererar, kan det påverka verksamheten och dess finansiella ställning och/eller resultat. Postvolymen har minskat men kompenseras av en volymmässig årlig ökning av mindre paket som transporteras med posten, drivet av e-handel.

Den ekonomiska tillväxten och återhämtningen har varit långsam efter finanskrisen, men började långsamt få momentum under 2014, efter fem års recession liknande utveckling med begränsad ökning av efterfrågan på fraktflyg. I allmänhet har West Atlantic en strategi att växa med sina kunder och inte att spekulera i att lägga till kapacitet eller förmåga utan att först säkrat tillgång till efterfrågan.

Enligt strategin att växa med kunderna, har West Atlantic lagt till ytterligare kapacitet/förmåga där efterfrågan är tillräcklig för att ge en framtida lönsam verksamhet. Koncernen har därför fortsatt sin expansion av flottan med Boeing 737, och Boeing 767 under senare år.

Finansiella risker, kredit- och kapitalmarknader

Volatilitet på kreditmarknaderna kan leda till att Koncernen har varierande tillgång till kapitalmarknaderna, där finansiering kan vara mer/mindre tillgängligt. I händelse av att nuvarande resurser och finansiellt resultat inte uppfyller finansiella krav, kan Koncernen behöva söka ytterligare finansiering, eller bli tvingat att omförhandla finansiella instrument till mindre gynnsamma villkor. För att motverka sådana finansiella risker har Koncernen en långsiktig finansieringsplan på plats, vilken består av en diversifierad portfölj med ett fyra-årigt obligationslån, banklån och finansiell leasing så väl som en checkräkningskredit för att jämna ut säsongsvariationer i kassaflöde.

Givet säsongsvariationer i kassaflöde har Koncernen antagit riktlinjer för minsta driftlikviditet. West Atlantic behöver likviditet för att täcka operativa utgifter och ränta på skulder jämte att betala förfallande skulder. Utan tillräcklig likviditet kan Koncernen tvingas att begränsa sin verksamhet. Därför har Koncernen genomfört en kassapoolslösning för en majoritet av Koncernens innehav med en central kreditfacilitet att utnyttja, om det behövs för att möta betalningsflöden.

Fluktuationer i växelkurser och flygbränslepriser

Även om Koncernens basvaluta är SEK har West Atlantic också intäkter i NOK, USD, EUR, GBP och DKK. Vid konsolidering översätts dotterbolagens resultat och finansiella position till SEK. Därav påverkar växelkursen storleken på omsättning och kostnader i SEK. Koncernen har implementerat en policy där inflöden i valuta skall motsvara utflöde, varpå Koncernen bemöter risken för nedsidor i vinst genom justeringsklausuler eller multivaluta inflöden från kunderna.

För Koncernens finansiella position är balansräkningen i huvudsak strukturerad i SEK med en majoritet av finansieringen i SEK och praktiskt taget alla materiella tillgångar är upptagna till köpsvärde i SEK, inklusive flygplan som generellt värderas i USD. Emellertid har Koncernen finansiella leasing avtal för flertalet flygplan som är baserat i USD, med motsvarande tillgång upptaget till anskaffningsvärde i SEK. Således kan en stärkning av USD kontra SEK skulle medföra icke-realiserade valutakursförluster, då leasingkulden omvärderas. En procent stärkning av USD skulle medföra en icke-realiserad valutakursförlust om drygt 0,8 Mkr.

Dessutom kan förändringar i räntor få en negativ effekt på resultat och ställning. Enligt Koncernens finansiella plan, är över 95 procent av ränteexponeringen långsiktigt fast.

Fluktuationer i bränslepriser påverkar också Koncernen väsentligt om inte riskerna minimeras. Riskminimering sker primärt genom att överföra och/eller dela denna risk med kunden. Mot nationella postorganisationer används bränsle- och valutaklausuler medan i expressfrakt opereras flygplanen ofta på ACMI-basis, vilket innebär att kunden står för direkta operatörskostnader såsom flygbränsle. Sammantaget får West Atlantic en operationellt låg riskprofil för fluktuationer i valuta och bränslepriser, trots relativt stor exponering.

Kontraktsrisker

Till följd av Koncernens strategi att förse NMO:s och Global Integratörer med nätverkslösningar, är Koncernen beroende av några få väsentliga kontrakt med större kunder. En potentiell förlust av ett sådant kontrakt kan få negativa effekter på Koncernens framtid, resultat och/eller finansiella ställning. Se vidare i avsnittet om framtidsutsikter för mer information om aktuell kontraktsrisk.

Legala risker

Koncernen är en internationell organisation vilket innebär både inhemska och internationella operationer. På grund av den potentiella komplexiteten av sådana operationer är Koncernen exponerad för väsentliga legala risker vilka kan få en negativ effekt på Koncernens framtid, resultat och/eller finansiell ställning. Se vidare i avsnittet rättsliga processer för mer information om aktuell legal risk.

Kreditrisker

West Atlantic är exponerat mot kreditrisker. Antalet kunder med finansiell svårighet ökar under en recession och därmed också Koncernens kreditrisker mot kunder. Det kan inte exkluderas att kreditförluster i förhållande till Koncernens kunder kan påverka verksamheten och dess finansiella ställning och/eller resultat. Emellertid är den större majoriteten av Koncernens kunder att betrakta som väldigt kreditvärda kunder och består av nationella postbolag och Global Integrators.

Skatter och avgifter

West Atlantic bedriver sin verksamhet i enlighet med tillämpliga skatteregler och krav. Koncernen kan dock inte garantera att dess tolkning och tillämpning av lagar, bestämmelser och/eller rättspraxis har varit, eller fortsätter vara korrekt eller att sådana lagar, bestämmelser och/eller praxis inte förändras, potentiellt med retroaktiv effekt. Om en sådan händelse inträffar, kan West Atlantics skatter öka eller minska, vilket kan påverka verksamheten och dess finansiella ställning och/eller resultat. Koncernen granskar emellertid årligen internprissättning och skattepolicy i verksamheten för att minska denna risk, i enlighet med uppförandekoden.

Koncernen sålde sitt Luxemburgbaserade flygbolag West Air Luxembourg S.A. under 2013 till en extern part. Inom verksamheten utförd av West Air Luxembourg SA i Frankrike, hävdade Franska myndigheter att personal, vilka historiskt opererat i riket och internationellt i Frankrike, skulle varit socialförsäkrade i den Franska republiken. Därmed har Franska myndigheter påkallat krav på uteblivna socialavgifter och tillhörande operativa skatter i Frankrike. Flygbolaget hade alla berörda anställda i Luxemburg och har erlagt alla socialförsäkringskostnader och skatter där, varpå det maximala ansvaret förväntas vara obetalda restbelopp mellan Franska och Luxemburgska sociala avgifter och/eller skatter samt eventuella böter/straffavgifter. Dock är dessa krav ännu inte helt utredda och kan därför fortsatt påverka verksamheten och dess finansiella ställning och/eller resultat. För vidare information, se legala tvister nedan.

För en mer detaljerad summering av finansiell riskhantering, se not 30 i noter till Koncernens finansiella rapport.

LEGALA TVISTER

Utöver den nämnda pågående processen i Frankrike är Koncernen ej part i någon legal tvist vilken bedöms ha materiell inverkan på Koncernens finansiella ställning eller resultat.

MILJÖINFORMATION

Det i Koncernen ingående bolaget West Atlantic Sweden AB är anmälningsskyldigt enligt miljöbalken. Anmälningsskyldigheten avser hantering av oljor i ringa omfattning varför tillstånd ej erfordras. Koncernens flygplansflotta består främst av andra generationens Turbopropplan. Dessa är väsentligt mer miljövänliga både ur ett buller-, bränsle- och CO₂ perspektiv jämfört med de äldre första generationens flygplan. Under 2012 startade handeln med utsläppsrätter inom EU.

TRANSAKTIONER MED NÄRSTÅENDE

Transaktioner mellan bolaget och dess dotterbolag, vilka är närstående, elimineras i Koncernredovisningen. Dessa transaktioner samt eventuella transaktioner med intressebolag har gjorts på marknadsmässiga villkor. Koncernen har vidare genomfört ett flertal transaktioner med övriga närstående parter, ingående beskrivna i not 32 i Koncernens rapport. Alla transaktioner är gjorda på marknadsmässiga villkor och utifrån principen om "armlängds avstånd", det vill säga mellan parter som är oberoende av varandra, välinformerade och med ett intresse av transaktionerna.

SIGNIFIKANTA HÄNDELSER EFTER BOKSLUTSDATUM

Olycka för SE-DUX, CRJ-200PF-flygplan

Den 8 januari 2016 drabbades Koncernen av en tragisk olycka där ett CRJ200PF-flygplan på väg till Tromsø, Norge, var inblandat. Olyckan ledde till en total förlust av flygplanet samt av två ansedda besättningsmän. Olyckan utreds för närvarande av svenska myndigheter och ännu har ingen officiell information lämnats beträffande orsaken till olyckan. Koncernen bedömer för närvarande att förlusten inte väsentligt kommer att påverka Koncernens resultat eller ställning, baserat på nuvarande tecknat försäkringsskydd.

Obligationslån WEST002 noterat

Nasdaq Stockholm beslutade officiellt att notera det utgivna obligationslånet av West Atlantic AB (publ) med start 2016-01-26. Instrumentet har noterats på STO Corporate Bonds.

Extra bolagsstämma, förändring av VD och styrelse

Till följd av ett beslut att överge projektet att utvärdera möjligheterna för att notera aktierna, hölls en extra bolagsstämma, där aktieägarna i Moderbolaget beslutade att ändra sammansättningen i styrelsen. Syftet var att öka aktieägarnas representation och erfarenheten avseende flyg bland styrelseledamöterna. I samband med förändringen lämnade Gustaf Thureborn, verkställande direktör och Koncernchef sin position. Thureborn kommer tills vidare att finnas kvar i en rådgivande roll i Koncernen. Fredrik Groth har utnämnts till tillförordnad verkställande direktör fram till årsstämman 2016.

Köp av ett B737-400 flygplan

Koncernen har anskaffat ett B737-400-flygplan, vilket tidigare nyttjades under ett kortsiktigt operationellt leasingavtal.

Norska koncessionsförändringar

Till följd av tillämpningen av EU:s post-direktiv, har Norge beslutat att upphöra med att dela ut post på lördagar. Detta påverkar West Atlantics operation genom minskade intäkter. Förändringen är reglerad i det nuvarande avtalet och West Atlantic bedömer att minskningen inte kommer att påverka resultatet väsentligt.

UTSIKTER

Utsikterna för 2016 innebär signifikant tillväxt från B737/B767 trafik i början av 2016 men också en motverkande effekt från det minskade utnyttjandet av BAe ATP-flottan. Fokus kommer att vara på att anpassa organisationen till den nya kommersiella situationen.

Säsongseffekter

I Koncernens verksamhet inom fraktflyg uppkommer exponering mot säsongseffekter. Detta drivs primärt av den operativa

kalendern och tillkommande kostnader i samband med vinteroperation. Säsongseffekter påverkar Koncernens ställning och resultat under kalenderåret, där det första halvåret generellt sett är svagare än det andra halvåret.

REDOVISNINGSPRINCIPER

Väsentliga redovisningsprinciper är ingående beskrivna i not 1 till Koncernens rapport. Denna rapport har upprättats av Koncernen enligt IFRS.

MODERBOLAGET

Moderbolaget verkar som kontrakterande part för en majoritet av Koncernens verksamhet. Bolaget genomför ingen egen operation utan kontrakterar in dotterbolag för att utföra operationen. Vidare är en majoritet av Koncernens flygplansflotta finansierad genom obligationslånet, utgivet av Moderbolaget.

Intäkter, resultat och finansiell ställning

Intäkterna ökade till 653,7 Mkr (581,2), en ökning med 12,5 % jämfört med föregående år. Resultatet efter skatt uppgick till 2,5 Mkr (11,6).

Per bokslutsdatum uppgick likvida medel till 253,5 Mkr (1,0), inklusive ej nyttjade checkräkningskredit uppgick likvida medel till 303,5 Mkr (51,0).

FINANSIELL UTVECKLING

	IFRS	IFRS	IFRS	GAAP	GAAP
Koncernen	2015	2014	2013	2012	2011
Intäkter	1 409,9	1 244,3	1 072,6	1 141,7	837,7
EBT	-59,7	21,6	38,8	64,8	46,9
Tillgångar	1 412,1	1 084,7	1 043,3	642,8	674,0
Soliditet	13,3%	21,5%	21,1%	36,8%	27,4%
Anställda	508	472	451	439	264
Moderbolaget					
Nettoomsättning	653,7	581,2	560,4	524,0	345,5
EBT	-0,3	11,5	18,9	11,0	8,4
Tillgångar	914,0	579,2	593,6	339,3	267,6

Notera att endast räkenskapsår 2015, 2014 och 2013 är angivna enligt IFRS. Ökningen av tillgångar under 2011 samt intäkter och anställda i 2012 beror primärt av förvärvet av Atlantic Airlines Ltd. Ökningen av tillgångar 2013 för Koncernen och moderbolaget beror primärt på det utgivna obligationslånet.

UTDELNING

Styrelsen föreslår för 2016 års stämma att ingen utdelning lämnas till Moderbolagets aktieägare baserat på räkenskapsåret 2015. Förslaget baseras på Koncernens finansiella position, nuvarande marknadsutsikter och förväntade investeringar.

FÖRESLAGEN VINSTDISPOSITION

Till årsstämmans förfogande står följande medel:

kr	
Balanserade vinstmedel och fria reserver	25 252 992
Årets resultat	2 514 883
Summa fritt eget kapital	27 767 875

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras enligt följande:

kr	
Balanserade vinstmedel och fria reserver	27 767 875
Summa	27 767 875

Koncernens resultaträkning inklusive rapport över övrigt totalresultat

Mkr	Not(er)	jan-dec 2015	jan-dec 2014
Intäkter	2, 3	1 409,9	1 244,3
Kostnad för sålda tjänster		-1 305,4	-1 124,5
Bruttoresultat:		104,5	119,8
Försäljningskostnader		-9,9	-8,6
Administrationskostnader		-46,7	-43,7
Övriga rörelseintäkter	4	10,4	24,6
Övriga rörelsekostnader	5	-4,0	-1,9
Rörelseresultat:	6, 7, 8, 9, 11	54,3	90,2
Finansiella intäkter	10	2,5	8,6
Finansiella kostnader	10	-116,5	-77,2
Resultat före skatt:		-59,7	21,6
Inkomstskatt	12	10,1	-11,0
Årets resultat:		-49,6	10,6
Hänförligt till:			
- Moderbolagets aktieägare		-49,6	10,6
Resultat per aktie före utspädning (SEK):	24	-1,84	0,39
Resultat per aktie efter utspädning (SEK):	24	-1,84	0,39
Genomsnittligt antal utestående aktier (i tusental)		27 005	27 005
Rapport över övrigt totalresultat			
Årets resultat:		-49,6	10,6
Övrigt totalresultat:			
Poster som kan omföras till årets resultat			
Valutakursdifferenser vid omräkning av utländska dotterbolag		4,7	2,3
Årets totalresultat, netto efter skatt:		-44,9	12,9
Hänförligt till:			
- Moderbolagets aktieägare		-44,9	12,9

Finansiella kommentarer till Koncernens resultaträkning

Koncernens intäkter ökade till 1 409,9 Mkr (1 244,3), en ökning om 13,3 % jämfört med föregående år. Den starka tillväxten berodde primärt på expansionen för B737-flygplan i kombination med att Koncernens B767 sattes i trafik. Gynnsamma förändringar i växelkursen avseende GBP och USD mot SEK hade också signifikant påverkan men motverkades delvis av sjunkande bränslepriser. Underliggande tillväxt, mätt i fasta växelkurser och bränsle, exklusive effekter från flygplansförsäljningar, uppgick till 8,6 % jämfört med samma period föregående år.

EBITDA uppgick till 177,9 Mkr (183,9). Operationella leasingkostnader ökade till 62,3 Mkr (21,3), vilket förklaras av ytterligare anskaffningar av B737- och B767-flygplan via operationella leasingkontrakt. Avskrivningar uppgick till 123,6 Mkr (93,7), ökningen bestod i ökade periodiska underhållskostnader för flygplanskomponenter samt en nedskrivning om 3,7 Mkr (0). Rörelseresultatet uppgick till 54,3 Mkr (90,2). Finansiella kostnader uppgick till 117,5 Mkr (77,2) och inkluderade kostnader för förtidslösen av obligationslånet om 41,8 Mkr, valutakursförluster på lån och finansiella leasingavtal för flygplan om 9,7 Mkr (13,8), netto. Resultatet före skatt uppgick till -59,7 Mkr (21,6). Årets resultat uppgick till -49,6 Mkr (10,6) och påverkades av inkomstskatt om 10,1 Mkr (-11,0).

Sammanställning jämförelsestörande poster

	2015	2014
Resultat före skatt	-59,7	21,6
Uppstartskostnader för B767/B737-400	2,6	15,8
Legala rättsliga processer, Frankrike	5,5	3,5
Flygplansförsäljningar	-9,1	-29,5
Nedskrivning flygplanskomponenter	3,7	-
Förtidslösen obligationslån	41,8	-
Finansiella valutakursförluster	9,7	13,8
Just. för jämförelsestörande poster	-5,5	25,2

Minskningen i resultat före skatt, justerat för jämförelsestörande poster, jämfört med föregående år förklaras primärt av den starka tillväxten för B767 och B737 i kombination med den pågående omstruktureringen av Koncernens organisation, i enlighet med projektet "ett flygtillstånd". Under det fjärde kvartalet omplacerade Koncernen produktionskapacitet, såsom besättning från ATP till B737 för att möta den kommande produktionsförändringen under första kvartalet 2016. Detta påverkade resultatet före skatt negativt.

Koncernens rapport över finansiell ställning

Mkr	Not(er)	2015-12-31	2014-12-31*
TILLGÅNGAR			
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Licenser & IT system	13	0,2	1,1
		0,2	1,1
Materiella anläggningstillgångar			
Flygplan och komponenter	14	764,5	714,1
Inventarier, verktyg och installationer		9,6	6,8
		774,1	720,9
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i intresseföretag	15	0,1	1,1
Övriga långfristiga finansiella fordringar	16	23,2	14,3
		23,3	15,4
SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		797,6	737,4
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Varulager			
Reservdelar och förnödenheter		138,4	102,6
Förskott till leverantörer		-	18,1
		138,4	120,7
Kortfristiga fordringar			
Immateriella omsättningstillgångar	17	1,7	2,9
Kundfordringar	18	116,5	133,4
Aktuell skattefordran	12	7,4	7,0
Övriga kortfristiga fordringar	19	29,1	18,5
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	20	54,6	30,9
		209,3	192,7
Likvida medel	21	266,8	17,6
SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR		614,5	331,0
Tillgångar som innehas för försäljning	22	-	16,3
TOTALA TILLGÅNGAR		1 412,1	1 084,7
SKULDER OCH EGET KAPITAL			
EGET KAPITAL			
Aktiekapital	23	27,0	27,0
Reserver		6,9	2,2
Balanserat resultat inklusive årets resultat		154,5	204,1
SUMMA EGET KAPITAL		188,4	233,3
LÅNGFRISTIGA SKULDER			
Lån	25	885,6	507,4
Övriga långfristiga skulder	25	81,0	81,4
Uppskjutna skatteskulder	12	31,1	41,0
Avsättningar	26	-	12,6
		997,7	642,4
ÖVRIGA KORTFRISTIGA SKULDER			
Checkräkningskredit	27	-	-
Lån	25	4,8	4,5
Leverantörsskulder		105,8	111,1
Aktuell skatteskuld	12	0,6	0,6
Övriga kortfristiga skulder	25, 28	36,9	32,3
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	29	66,4	60,5
Avsättningar	26	11,5	-
		226,0	209,0
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		1 412,1	1 084,7
Ställda säkerheter	31	se not	se not
Eventualförpliktelser		-	-

*Jämfört med årsredovisningen för 2014 har omklassificeringar gjorts, se not 1.1 för mer information.

Finansiella kommentarer till Koncernens rapport över finansiell ställning

Investeringar

Investeringar i materiella anläggningstillgångar uppgick under perioden till -228,4 Mkr (-220,8), primärt från investeringar i periodiska underhållskostnader för flygplan och inköp av flygplansmotorer och komponenter. Investeringar i finansiella anläggningstillgångar uppgick till -7,2 Mkr (-3,8).

Försäljningar av anläggningstillgångar

Under året har inga väsentliga försäljningar av materiella anläggningstillgångar skett. Under samma period förra året såldes två flygplan för 17,2 Mkr. Andelarna i ett intresseföretag (Flyguppdraget Backamo AB) har sålts och ersättningen uppgick till 0,7 Mkr. Under förra året såldes en revers och ersättningen uppgick till 18,1 Mkr.

Nedskrivning av anläggningstillgångar

Under perioden har en nedskrivning skett av flygplanskomponenter, vilken uppgick till 3,7 Mkr (0).

Finansiell ställning och finansiering

Likvida medel uppgick vid periodens utgång till 266,8kr Mkr (17,6). Likvida medel inklusive ej utnyttjade checkräkningskrediter uppgick till 316,8 Mkr (67,6). Eget kapital uppgick till 188,4 Mkr (233,3) och soliditeten uppgick till 13,3 % (21,5).

Koncernens rapport över förändring i eget kapital

Mkr	Not	Aktiekapital	Reserver	Balanserad vinst	Summa eget kapital
Ingående eget kapital, 1 januari 2015	23	27,0	2,2	204,1	233,3
Årets övriga totalresultat*	23	-	4,7	-49,6	-44,9
Utgående eget kapital, 31 december 2015		27,0	6,9	154,5	188,4
Ingående eget kapital, 1 januari 2014	23	27,0	-0,1	193,4	220,3
Koncernmässiga justeringar**		-	-	0,1	0,1
Årets övriga totalresultat	23	-	2,3	10,6	12,9
Utgående eget kapital, 31 december 2014*		27,0	2,2	204,1	233,3

*Justerad på grund av förändringar i redovisningsprinciper, se not 1.1 redovisningsprinciper och not 23 Eget kapital för vidare information.

** Ett dotterbolag ändrade under år 2014 bokslutet retroaktivt för år 2013.

Koncernens rapport över kassaflöden

Mkr	Not(er)	jan-dec 2015	jan-dec 2014*
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		54,3	90,2
Justeringar för poster som inte ingår i rörelseresultatet	21	175,3	121,8
Betald inkomstskatt		-0,8	-5,8
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		228,8	206,2
Förändring av varulager		-22,1	-17,4
Förändring av kortfristiga fordringar		-19,0	-10,6
Förändring av kortfristiga skulder		10,6	48,9
Förändring av checkräkningskredit*		-	-26,8
Förändring av tillgångar som innehas för försäljning	22	18,5	-
Kassaflöde från den löpande verksamheten		216,8	200,3
Investeringsverksamheten			
Förändring av andelar i intresseföretag		1,7	-
Förvärv av flygplan och komponenter	14	-223,6	-203,6
Förvärv av övriga materiella anläggningstillgångar	14	-4,9	-3,9
Försäljning av flygplan och komponenter		-	2,1
Investeringar i finansiella anläggningstillgångar		-7,2	-3,8
Försäljning av finansiella anläggningstillgångar		-	18,1
Erhållen ränta	21	0,5	0,4
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-233,5	-190,7
Finansieringsverksamheten			
Erhållna lån		890,0	-
Amortering av räntebärande skulder*		-508,9	-8,3
Erhållna/återbetalda depositioner*		0,1	2,5
Betald ränta och liknande kostnader	21	-115,8	-59,5
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		265,4	-65,3
Årets kassaflöde		248,7	-55,7
Likvida medel vid årets början		17,6	74,6
Valutakursdifferenser i likvida medel		0,5	-1,3
Likvida medel vid årets slut	21	266,8	17,6

*Jämfört med årsredovisningen för 2014 har omklassificeringar skett, se not 1.1 redovisningsprinciper för vidare information.

Finansiella kommentarer till Koncernens rapport över kassaflöden

Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick under perioden till 216,8 Mkr (200,3). Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgick till -233,5 Mkr (-190,7), följande ökade investeringar i periodiskt tungt underhåll i flygplan och flygplanskomponenter. Det ökade kassaflödet från finansieringsverksamheten, 265,4 Mkr (-65,3) beror huvudsak på det ovan nämnda erhållna obligationslånet samt ett annat banklån på 40,0 Mkr. Årets kassaflöde uppgick till 248,7 Mkr (-55,7).

Noter till Koncernens finansiella rapport

Not 1 – Väsentliga redovisningsprinciper

1.1 Redovisningsprinciper

Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen, de av EU godkända International Financial Reporting standards (IFRS) och utgivna tolkningar fram till och med 2015-12-31. Vidare tillämpar koncernen även Rådet för finansiell rapporterings rekommendation RFR 1 Kompletterande redovisningsregler för koncerner. Denna rekommendation specificerar de tillägg till IFRS-upplysningar som krävs enligt bestämmelserna i årsredovisningslagen. Detta är den andra årsredovisningen för Koncernen som är upprättad i enlighet med IFRS. Övergången till IFRS presenterades i årsredovisningen för 2014.

I koncernredovisningen är tillgångar och skulder värderade till anskaffningsvärde, såvida inte annat anges. Alla siffror i koncernredovisningen har angetts i miljoner kronor (Mkr), såvida inget annat anges.

De mest väsentliga redovisningsprinciperna för koncernen beskrivs i denna not. För väsentliga uppskattningar och bedömningar, se not 34.

Det har inte skett några förändringar i redovisningsprinciperna, väsentliga bedömningar och uppskattningar under perioden, jämfört med årsredovisningen för 2014 med undantag av följande.

Koncernen har förändrat sättet att redovisa förändringar i valutakursen i SEK per bokslutsdagen avseende banklånet i USD för ett dotterbolag. Lånet uppgick till 2,1 MUSD den 31 december 2015. Tidigare har valutakursändringarna redovisats som övrigt totalresultat, som en del i reserven i eget kapital. Från och med år 2015 redovisas valutakursändringarna i finansiella poster, i året resultat. Den totala effekten, har ökat finansiella kostnader med 4,1 Mkr, varav den del som avser år 2015 uppgår till 1,1 Mkr. Resterande del avser tidigare år. Koncernen har bedömt att ta med hela justeringen på år 2015 inte väsentligt påverkar årets resultat. Om enbart den del som avser 2015 hade justerats, hade årets resultat uppgått till -46,7 Mkr istället för det rapporterade, -49,6 Mkr, en differens på -2,9 Mkr. Om bara den del som avser år 2015 hade justerats, hade ingående eget kapital varit oförändrat eftersom motsvarande belopp, 2,9 Mkr skulle ha ökat övrigt totalresultat och minskat årets resultat. Se även not 23 för mer information.

Bedömningen av Koncernens avsättning för legala processer i balansräkningen har förändrats. Den klassificeras nu som kortfristig istället för långfristig beroende på att Koncernen finner det sannolikt att processerna kommer att regleras inom ett år från aktuellt bokslutsdatum.

Det har skett omklassificeringar i rapporten för kassaflödet. Kassaflödet från den löpande verksamheten har minskat med 26,8 Mkr. Kassaflödet från finansieringsverksamheten har ökat med samma belopp och beror huvudsakligen på flytten av förändring av checkräkningskrediten från finansieringsverksamheten till förändring av rörelsekapital, vilken då har minskat. Anledningen till omflyttningen är att checkräkningen bedöms som en kortfristig finansiering som används i den löpande verksamheten. Dessutom, ett belopp på 2,8 Mkr har omfördelats till raden amorteringar från raden förändring av övriga långfristiga skulder (depositioner),

IFRS-standarder, förändringar och tolkningar av befintliga standarder vilka har trätt i kraft under 2015

Under året har inga standarder, tolkningar eller ändringar av befintliga standarder trätt i kraft som har någon väsentlig inverkan på Koncernens finansiella rapporter.

Nya IFRS-standarder, förändringar och tolkningar av befintliga standarder vilka ännu inte har trätt i kraft

International Accounting Standards Board (IASB) har givit ut nya och uppdaterade standarder, till exempel IFRS9, IFRS15 samt IFRS16.

IFRS9 Finansiella instrument hanterar klassificering, värdering och redovisning av finansiella tillgångar och skulder. Den ersätter de delar i IAS39 som behandlar klassificering och värdering av finansiella instrument. IFRS9 träder i kraft 1 januari 2018 och bedöms inte få någon väsentlig inverkan för koncernen.

IFRS15 Intäkter från kundkontrakt reglerar hur redovisning av intäkter ska ske. De principer som IFRS15 bygger på ska ge användaren av finansiella rapporter mer användbar information om företagets intäkter. Den ökade upplysningsskyldigheten innebär att information om intäktslag, tidpunkt för reglering, osäkerheter kopplade till intäktsredovisning samt kassaflöde hänförligt till företagets kundkontrakt ska lämnas. En intäkt ska enligt IFRS15 redovisas när kunden erhåller kontroll över den försälda varan eller tjänsten och har möjlighet att använda och erhåller nyttan från varan eller tjänsten. IFRS15 ersätter IAS18 intäkter och IAS11 Entreprenadavtal och träder i kraft 1 januari 2018. Koncernen har ännu inte utvärderat effekterna av standardens införande.

IFRS16 Leasing ersätter IAS17 Leasingavtal. Standarden kräver att tillgångar och skulder hänförliga till alla leasingavtal, med några undantag, redovisas i balansräkningen. Denna standard baseras på synsättet att leasetagaren har en rättighet att använda en tillgång under en specifik tidsperiod och en skyldighet att betala för denna rättighet. IFRS16 träder i kraft 1 januari 2019. EU har ännu inte antagit standarden. Koncernen har ännu inte helt utvärderat effekterna av införandet av standarden men en preliminär bedömning är att den kommer att få väsentlig påverkan för Koncernen.

1.2 Koncernredovisning, rörelseförvärv samt goodwill

Dotterföretag

I koncernredovisningen ingår dotterföretag där moderföretaget direkt eller indirekt innehar mer än 50 % av rösterna och dessa bedöms vara materiella, eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över den driftsmässiga och finansiella styrningen. Dotterföretag inkluderas i koncernredovisningen från och med den dag då det bestämmande inflytandet överförs till koncernen och exkluderas ur koncernredovisningen från och med den dag då det bestämmande inflytandet upphör.

Intresseföretag

Intresseföretag är de företag där koncernen har ett betydande men inte bestämmande inflytande, vilket i regel omfattar mellan 20-50 procent av rösterna. Innehav i intresseföretag redovisas enligt kapitalandelsmetoden och värderas inledningsvis till anskaffningsvärde, vilket vid tidpunkten för övergång till IFRS 2013-01-01 utgjordes av det redovisade värdet enligt tidigare redovisningsprinciper. Koncernens andel av intresseföretagets resultat som uppstått efter nämnda tidpunkt, redovisas i resultaträkningen och som en ändring av innehavets värde. Övriga förändringar i intresseföretagets eget kapital redovisas som en förändring av innehavets värde.

Rörelseförvärv redovisas enligt förvärvsmetoden. Köpeskillingen för rörelseförvärvet utgörs av det verkliga värdet på förvärvsdagen av övertagna tillgångar, skulder, eventalförpliktelser och de aktier som eventuellt emitterats av koncernen. Förvärvsrelaterade kostnader kostnadsförs när de uppstår. Observera att koncernen tillämpat frivilliga undantag för retroaktiv tillämpning av IFRS 3.

Det belopp varmed köpeskillning, överstiger verkligt värde på koncernens andel i det förvärvade dotterföretagets nettotillgångar vid förvärvstillfället, redovisas som goodwill.

Koncerninterna transaktioner och balansposter samt realiserade vinster och förluster mellan koncernföretag, elimineras. Redovisningsprinciperna för dotterbolag justeras i förekommande fall för att underlätta en konsekvent tillämpning av koncernens principer.

1.3 Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod, vilket innebär att rörelseresultatet justeras för transaktioner som inte medför in- eller utbetalningar under perioden samt för eventuella intäkter och kostnader som hänförs till investerings- eller finansieringsverksamhetens kassaflöden. Beroende på klassificeringen av flygplansförsäljningen, inkluderas intäkten i rörelseresultatet eller försäljning flygplan och komponenter. För mer information, se p 1.4 Intäktsredovisning nedan.

1.4 Intäktsredovisning

Flygfraktsintäkter

Koncernens dominerande intäkter utgörs av flygtransporter med kundanpassade fraktflygplan. Intäktsredovisning sker när flygtransporten har utförts. Ersättningen är till största delen baserad på långsiktiga avtal. Utförda, men ej fakturerade flygtransporter tas i balansräkningen upp som en tillgång, till det beräknade faktureringsvärdet av utförda flyguppdrag.

Teknikertjänster och komponent- samt flygplansförsäljning

Intäkter från utförda teknikertjänster på flygplan redovisas när tjänsten har utförts och på basis av det pris som anges i avtalet och försäljningsvillkoren i övrigt.

För reservdels- och komponentförsäljning redovisas intäkten när risker och förmåner förknippade med ägandet är överförd från koncernen, när koncernen inte längre har någon kontroll över varan, intäkten och tillhörande utgifter kan beräknas på ett tillförlitligt sätt och det är sannolikt att de ekonomiska fördelarna som är förknippat med försäljningen tillfaller koncernen. Försäljningsintäkten redovisas på basis av det pris som anges i försäljningsavtalet.

För flygplansförsäljning övergår risker och förmåner förknippade med ägandet från koncernen i samband med att en "Bill of Sale" upprättas, i praktiken när leveransen sker. Därvid sker intäktsredovisningen vid denna tidpunkt. Inkomsten från försäljningen redovisas som "intäkter" eller "övriga rörelseintäkter" vilket beror på klassificeringen av försäljningen. De huvudsakliga skillnaderna beskrivs nedan.

Försäljningen redovisas som intäkt i de fall när ett flygplan köps in med avsikten att säljas och detta sker regelbundet. Detsamma gäller om flygplanet har hyrts ut, men efter leasingperiodens slut regelmässigt flyttas över för att säljas. Ytterligare tillämpbart scenario är om flygplanet har opererats av Koncernen, men säljs på grund av fördelaktiga marknadsförhållanden. Hela ersättningen i fallen ovan redovisas som intäkt.

Försäljningen redovisas som övrig rörelseintäkt i fallet då flygplanet har ägts och hyrts ut eller om avsikten var att göra det, och efter leasingperiodens slut, beslut tas att sälja det. Detta är fallet när flygplanet klassificeras som tillgångar som innehas för försäljning. Fallen avser inte regelbunden försäljning. Intäkten utgörs av skillnaden mellan försäljningspriset och det redovisade värdet av tillgången, netto och redovisas i rörelseresultatet.

Ytterligare tillämpbart fall avser vinster från försäljningar i sale-and leaseback transaktioner. Om transaktionen genererar ett finansiellt leasingavtal, skall vinsten fördelas ut över det nya leasingavtalets längd. Den fördelade vinsten redovisas som övrig rörelseintäkt.

Resultat från samarbetsavtalet (se p 1.10) redovisas som övrig rörelseintäkt.

Leasingintäkter flygplan

I de fall koncernen leasar ut flygplan sker intäktsredovisningen månadsvis enligt gällande avtal.

Räntetäkter och räntekostnader

I de fall effektivitetsräntemetoden blir aktuell, intäktsredovisas respektive kostnadsredovisas räntetäkter samt räntekostnader fördelat över löptiden för den finansiella tillgången respektive skulden.

1.5 Utländsk valuta

Som funktionell valuta har de olika enheterna i koncernen den lokala valutan. För koncernredovisning och rapportering används svenska kronor (SEK), vilket är moderföretagets funktionella valuta. Alla siffror i denna årsredovisning har avrundats till miljontals kronor (Mkr).

Transaktioner och balansposter

Transaktioner i utländsk valuta omräknas till den funktionella valutan enligt de valutakurser som gäller på transaktionsdagen. Vid varje balansdag omräknas monetära poster i utländska valuta till balansdagens kurs. Därvid uppkomna kursdifferenser redovisas i resultaträkningen. Icke-monetära poster som värderas till historiskt anskaffningsvärde i en utländsk valuta, räknas inte om.

Omräkning av utländska dotterföretag

Vid upprättandet av koncernredovisning omräknas utländska koncernföretags tillgångar och skulder till rapporteringsvalutan svenska kronor (SEK), till balansdagens kurs. Intäkts- och kostnadsposter omräknas till årsgenomsnittskurs. Omräkningsdifferenser som uppstår hänförliga till resultat och eget kapital redovisas i resultaträkningen som övrigt totalresultat och överförs till posten reserver i eget kapital i rapporten över finansiell ställning. Alla valutakurser som används vid upprättande av koncernredovisningen är officiella och utges av Riksbanken.

1.6 Immateriella anläggningstillgångar

Licenser och IT system

Immateriella anläggningstillgångar, i detta fall koncernens balanserade kostnader för IT-system, identifieras när följande förutsättningar är uppfyllda:

- tillgången är identifierbar som innebär att den är avskiljbar, det vill säga, det går att avskilja den eller dela av den från företaget och exempelvis överlåta eller hyra ut den
- tillgången uppkommer ur avtalsenliga eller juridiska rättigheter
- företaget har kontroll över tillgången, det vill säga, har förmåga att säkerställa att man erhåller framtida ekonomiska fördelar från den
- tillgången ger framtida ekonomiska fördelar

Koncernen redovisar nämnda kostnader som immateriella tillgångar när det är sannolikt att dess förväntade framtida ekonomiska fördelar tillfaller koncernen, främst i form av kostnadsbesparingar eller andra fördelar av användandet av tillgången, samt när tillgångens anskaffningsvärde kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

Immateriella tillgångar redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar.

Licenser och IT system skrivs av över en period på 5 år.

1.7 Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår utgifter som direkt kan hänföras till förvärvet av tillgången. Huvuddelen av koncernens materiella anläggningstillgångar utgörs av flygplan och tillhörande flyglanskomponenter med en bedömd ekonomisk livslängd överstigande ett år. Tillkommande utgifter för omfattande modifieringar, större översyn av motorer, strukturella flyglansinspektioner läggs till flyglansets anskaffningsvärde, då det är sannolikt att framtida ekonomiska förmåner, antingen i form av kostnadsbesparingar eller andra fördelar som kan hänföras till användandet av tillgångarna, bedöms komma koncernen tillgodo och att anskaffningsvärdet kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Alla övriga kostnader för rutinemässigt flyglansunderhåll samt reparationer resultatförs löpande i den period de uppkommer.

Delar av materiella anläggningstillgångar som bedöms ha ett betydande värde eller annan nyttjandetid, i förhållande till tillgången i övrigt, skrivs av separat.

Avskrivningar på flygplan kostnadsförs så att tillgångens värde minskat med bedömt restvärde vid nyttjandeperiodens slut, skrivs av linjärt över dess bedömda nyttjandeperiod. Övriga materiella anläggningstillgångar skrivs av linjärt över nyttjandeperioden. Följande nyttjandeperioder tillämpas:

- Flygplan	15 år
- Flyglansmodifieringar	10 år
- Flyglanskomponenter	10 år
- Motoröversyn och strukturella inspektioner	2-7år
- Inventarier, verktyg och installationer	5 år

Modifieringar av operationellt leasade flygplan skrivs av under leasingperioden som varierar mellan 4,5 och 5 år.

Vinster och förluster vid avyttring eller utrangering av materiella anläggningstillgångar beräknas som skillnaden mellan försäljningsvärdet och det redovisade värdet och redovisas i rörelseresultatet. För mer information beträffande redovisning i samband med flyglansförsäljning, se p 1.4.

1.8 Anläggningstillgångar som innehas för försäljning

Koncernen tillämpar IFRS 5, anläggningstillgångar som innehas för försäljning, vilket innebär att koncernen omklassificerar en tillgång från anläggningstillgångar till tillgångar som innehas för försäljning när ett beslut om försäljning tagits och kriterierna i standarden i övrigt har uppfyllts.

1.9 Nedskrivning av icke finansiella tillgångar

Vid varje balansdag prövar koncernen de redovisade värdena för materiella- och immateriella tillgångar för att fastställa om det finns några indikationer på nedskrivningsbehov. Bedömningen görs stegvis enligt en särskild värderingsmodell. Om så är fallet, beräknas tillgångens återvinningsvärde och jämförs med tillgångens redovisade värde. Återvinningsvärdet är det högre värdet av det verkliga värdet minus försäljningskostnader och nyttjandevärdet. Koncernen tillämpar i första hand nyttjandevärdet som beräkning av återvinningsvärdet. Koncernen beräknar nyttjandevärdet med hjälp av en modell där det uppskattade framtida kassaflödet från tillgången diskonteras till nuvärde med en diskonteringsränta.

En nedskrivning görs med det belopp varmed det redovisade värdet överstiger återvinningsvärdet.

1.10 Samarbetsavtal

Koncernen har ett samarbetsavtal angående förvaltning och uthyrning av flygplan med en extern part (samarbetspartnern). Avtalet innebär att ett antal flygplan, kontrollerade av samarbetspartnern, hyrs ut till tredje part inom ramen för samarbetet. Koncernens uppgift är att inneha managementansvar för dessa uthyrningar. När hyrestiden löpt ut tas ett gemensamt beslut med samarbetspartnern huruvida avtalet skall förlängas, nytt avtal ska tecknas eller flygplanen ska avyttras. Koncernens samlade ersättning för managementuppdraget faktureras och regleras i samband med att hyresavtal upphör och flygplan avyttras och innefattar då en ekonomisk avräkning, erhållen från samarbetspartnern, vilken baseras på ett flertal faktorer såsom dennes hyresintäkter, kapitalkostnader inklusive valutakursförändringar och flyglansens redovisade värde samt försäljningspris. Koncernen bär sin del av risker och förmåner vid förändring av nämnda parametrar hos samarbetspartnern vilken då påverkar ersättningen för managementuppdraget. Koncernen har ingen ägarandel i nämnda flygplan och redovisar den samlade ersättningen i resultaträkningen som övriga intäkter i samband med att managementuppdraget för varje enskilt flygplan upphör.

Koncernen gör löpande en bedömning om kostnaderna väsentligt kan komma att överstiga den förväntade ekonomiska ersättningen från samarbetsavtalet som helhet, enligt reglerna om förlustkontrakt.

1.11 Leasing

Koncernen klassificerar sina leasingavtal som finansiella eller operationella. Leasing av anläggningstillgångar där koncernen enligt leasingavtalet i allt väsentligt innehar kontrollen över de ekonomiska risker och fördelar förknippade med ägandet, klassificeras som finansiell leasing. Exempel på sådan kontroll kan utgöras av en förmålig utköpsklausul och/eller när de nuvärdesberäknade minimileaseavgifterna närmast uppgår till tillgångens marknadsvärde. Tillgångarna redovisas till det lägsta av verkligt värde eller till nuvärdet av minimileaseavgifterna. Motsvarande betalningsförpliktelser redovisas som en skuld i balansräkningen. Varje leasingbetalning fördelas mellan amortering av skulden och finansiella kostnader.

Den redovisade skulden ingår i balansräkningen under posterna övriga skulder, långfristiga samt kortfristiga. Den finansiella kostnaden redovisas i resultaträkningen fördelat över leasingperioden så att varje leasingperiod belastas med ett belopp som motsvarar en fast räntesats för den under respektive period redovisade skulden. Anläggningstillgångar som innehas enligt finansiella leasingavtal skrivs av över den beräknade nyttjandeperioden. De finansiella leasingavtalen avser flygplan.

Övriga leasingavtal klassificeras som operationell leasing, där betalningar som görs kostnadsförs i resultaträkningen linjärt över leasingperioden.

1.12 Varulager

Material och reservdelar till flygplan med en total livslängd ej överstigande ett år, (definierat som förbrukningsmaterial) redovisas som varulager. Lager av material och reservdelar hålls för att ersätta delar på flygplan som omedelbart måste kasseras vid utbytet. Värdering sker till det lägsta av anskaffningsvärde och nettoförsäljningsvärdet. Anskaffningsvärdet beräknas genom tillämpning av först in, först ut-metoden (FIFU). Nettoförsäljningsvärdet är det uppskattade försäljningspriset efter avdrag för uppskattade kostnader för färdigställande och uppskattade kostnader som är nödvändiga för att åstadkomma en försäljning.

1.13 Finansiella instrument

Köp och försäljningar av finansiella tillgångar redovisas på affärsdagen, det datum då koncernen förbinder sig att köpa eller sälja tillgången. Finansiella instrument redovisas första gången till verkligt värde plus transaktionskostnader. Finansiella tillgångar och finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen redovisas första gången till verkligt värde i balansräkningen, medan hänförliga transaktionskostnader redovisas i resultaträkningen. Vid den efterföljande redovisningen värderas finansiella instrument till upplupet anskaffningsvärde eller till verkligt värde beroende på den initiala kategoriseringen enligt IAS 39. Vid den initiala redovisningen klassificeras en finansiell tillgång eller en finansiell skuld i följande kategorier: finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde i resultaträkningen, lånefordringar och kundfordringar samt övriga finansiella skulder.

Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde i resultaträkningen

Under denna kategori klassificeras derivatinstrument (valutaterminer) som är tillgångar och skulder. Dessa värderas till verkligt värde, både initialt och vid efterföljande värderingar, antingen som kortfristig eller långfristig post beroende på postens återstående löptid. Värdering av valutaterminer sker till verkligt värde, nivå 2 enligt noterade valutakurser på balansdagen. Vinst eller förlust vid omvärderingen redovisas i resultaträkningen som finansiella kostnader/intäkter enligt IAS39 p 55. När det finns en avsikt att reglera en finansiell skuld eller realisera en finansiell tillgång med en annan finansiell tillgång respektive finansiell skuld, redovisas dessa med ett nettobelopp. Per 2015-12-31 innehar koncernen inga finansiella poster vilka värderas till verkligt värde i resultaträkningen.

Lånefordringar och kundfordringar

I denna klassificering ingår kundfordringar, likvida medel samt de finansiella instrument som redovisas bland långfristiga finansiella tillgångar och kortfristiga fordringar. Lånefordringar och kundfordringar ingår i omsättningstillgångar med undantag för poster med förfallodag mer än ett år efter balansdagen, vilka klassificeras som anläggningstillgångar. Långfristiga fordringar redovisas efter anskaffningstidpunkten till upplupet anskaffningsvärde med tillämpning av effektivräntemetoden. Den beräknade värdeförändringen (effektivräntan) redovisas som ränteutäkt/kostnad under tillgångens förväntade löptid. Kundfordringar, kortfristiga fordringar samt likvida medel redovisas till nominellt belopp.

Koncernen bedömer vid varje periods slut om det finns objektiva bevis för att nedskrivningsbehov föreligger för en finansiell tillgång. En finansiell tillgång skrivs ned endast om det finns objektiva bevis för ett nedskrivningsbehov till följd av att en eller flera händelser inträffat efter att tillgången tagits upp första gången, samt att denna händelse har inverkan på de förväntade framtida kassaflödena och kan uppskattas på ett tillförlitligt vis. Nedskrivningen beräknas som skillnaden mellan redovisat värde och värdet av framtida uppskattade kassaflöden diskonterade till den ursprungliga tillgångens effektivränta. Nedskrivningsbeloppet redovisas i Koncernens resultaträkning. Om nedskrivningsbehovet minskar i en efterföljande period och minskningen objektivt kan hänföras till en händelse som inträffade efter att nedskrivningen redovisades, redovisas återföringen av nedskrivningen i Koncernens resultaträkning.

Övriga finansiella skulder och transaktionskostnader

I denna kategori klassificeras koncernens upplåning, leverantörsskulder, checkräkningskredit och övriga lång- och kortfristiga skulder. Värdering sker till upplupet anskaffningsvärde med tillämpning av effektivräntemetoden, förutom för leverantörsskulder och övriga kortfristiga skulder, vilka med hänsyn till kort löptid, redovisas till nominellt värde. Eventuella skillnader mellan erhållet belopp (netto efter transaktionskostnader) och återbetalningsbelopp redovisas i resultaträkningen fördelat över låneperioden för den befintliga skulden med tillämpning av effektivräntemetoden. Transaktionskostnader knutna till långfristiga finansiella skulder beräknas till nuvärde enligt effektivräntemetoden. Transaktionskostnader, sådana som kostnader för förtidslösen av lån redovisas direkt i resultaträkningen.

Kostnader i samband med eget kapital-transaktioner

Med detta avses kostnader som har uppstått enbart i samband med en förberedande eget kapital-transaktion (nyemission) och innefattar exempelvis arvoden till jurister, revisorer och andra legala rådgivare, prospektkostnader och registreringsavgifter för detta. Sådana kostnader redovisas som övriga fordringar, under tiden fram till dess att själva nyemissionen påbörjas. Därefter redovisas kostnaderna som en avdragspost under eget kapital.

1.14 Kortfristiga fordringar

Som kortfristiga fordringar redovisas kundfordringar och övriga fordringar enligt ovanstående samt immateriella omsättningstillgångar där den återstående innehavstiden beräknas uppgå till som längst tolv månader.

Immateriella omsättningstillgångar

I immateriella omsättningstillgångar redovisas utsläppsrätter. Inköpta utsläppsrätter redovisas initialt till anskaffningsvärde enligt IAS38 och omvärderas per bokslutdatum till verkligt värde enligt gällande marknadspris. Koncernen har en skyldighet att leverera utsläppsrätter till EU motsvarande de utsläpp som utförts under mätperioden. Periodens beräknade utsläppskostnader tas löpande i resultaträkningen, samt redovisas som upplupna kostnader i rapporten över finansiell ställning.

1.15 Avsättningar

Avsättningar redovisas när koncernen har en befintlig förpliktelse (legal eller informell) som en följd av en inträffad händelse och det är troligt att ett utflöde av resurser krävs för att reglera åtagandet och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras. Det belopp som avsatts utgör den bästa uppskattningen av det belopp som krävs för att reglera den befintliga förpliktelsen på balansdagen, med hänsyn tagen till risker och osäkerheter förknippade med förpliktelsen. Koncernen redovisar avsättningar som lång eller kortfristiga skulder beroende på den förväntade tidpunkten för utflöde av resurser.

1.16 Eventualförpliktelser (ansvarsförbindelser)

Eventualförpliktelser redovisas inte i balansräkningen utan lämnas endast som en upplysning, när det finns ett möjligt åtagande som härrör från inträffade händelser och vars förekomst bekräftas endast av en eller flera osäkra framtida händelser eller när det finns ett åtagande men där det är liten sannolikhet att ett utflöde av resurser kommer att krävas samt att storleken på åtagandet inte kan beräknas med tillräcklig tillförlitlighet.

1.17 Inkomstskatter

Redovisade inkomstskatter innefattar skatt som ska betalas eller erhållas avseende aktuellt år, justeringar avseende tidigare års aktuella skatt och förändringar i uppskjuten skatt. Värdering av samtliga skatteskulder/fordringar sker till nominella belopp och görs enligt de skatteregler och skattesatser som är beslutade eller som är aviserade och med stor säkerhet kommer att fastställas. För poster som redovisas i resultaträkningen, redovisas även därmed sammanhängande skatteeffekter i resultaträkningen. Skatteeffekter av poster som redovisas mot eget kapital, redovisas mot eget kapital. Uppskjuten skatt beräknas enligt balansräkningsmetoden på alla temporära skillnader som uppkommer mellan redovisade och skattemässiga värden på tillgångar och skulder. Uppskjuten skattefordran avseende underskottsavdrag eller andra framtida skattemässiga avdrag redovisas i den utsträckning det är troligt att avdraget kan avräknas mot överskott vid framtida beskattning. Uppskjutna skattefordringar och skulder kvittas när det finns en legal kvittningsrätt för aktuella skattefordringar och skatteskulder och när de uppskjutna skattefordringarna och skatteskuldena hänförs sig till skatter debiterade av en och samma skattemyndighet.

1.18 Ersättningar till anställda

Ersättningar till anställda i form av löner, betald semester, betald sjukfrånvaro, andra ersättningar samt pensioner redovisas i takt med intjänandet. Beträffande pensioner och andra ersättningar efter avslutad anställning klassificeras dessa som avgiftsbestämda pensionsplaner. Detta innebär att företaget erlägger fastställda avgifter till en separat oberoende enhet och har ingen förpliktelse att betala ytterligare avgifter. Koncernens resultat belastas för kostnader i takt med att förmånerna intjänas vilket normalt sammanfaller med tidpunkten för betalning av premien.

1.19 Affärssegment

West Atlantic opererar en funktionell organisation oberoende av var ledningen är koncentrerad geografiskt. Koncernen utför tjänster över hela Europa och rapporterar endast ett segment, "fraktflyg", vilket är i linje med den interna rapporteringen till högsta verkställande beslutsfattare, styrelsen i West Atlantic AB (publ). Utöver fraktflyg är koncernen involverad i transaktioner vilka delvis kan vara oberoende av det primära rörelsesegmentet. Dessa transaktioner är varken återkommande eller uppfyller kriterierna för väsentlighet för att karaktäriseras som separata segment. Dessa transaktioner redovisas som övriga tjänster. Exempel på sådana tjänster är flygplansunderhåll till tredje part, managementersättning från samarbetsavtal och försäljning av flygplan. Baserat på ovanstående, rapporteras inga övriga segment enligt IFRS8, utan enbart koncernens totalresultat.

Not 2 – Intäkter			
	2015	2014	
Flygfrakt	1 316,5	1 145,3	
Teknikertjänster	77,1	59,4	
Försäljning av flygplan och komponenter	-	15,3	
Flygplansleasing	13,4	14,5	
Övriga intäkter	2,9	9,8	
Total	1 409,9	1 244,3	

Not 3 – Rapport per tjänsteslag

Finansiell information per tjänsteslag

	Fraktflyg		Övriga tjänster		Koncerntotal	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Totala						
Intäkter*	1 316,5	1 157,9	103,8	111,0	1 420,3	1 268,9
* Inklusive övriga rörelseintäkter						

Finansiell information per kund

Koncernen hade år 2015 tre kunder som vardera utgjorde mer än 10 % av de totala intäkterna. Dessa kunder stod tillsammans för 60 % av intäkterna 2015.

Finansiell information per geografiskt område 2015

	Norden*	UK	Europa	Totalt
Totala Intäkter**	582,5	531,6	306,2	1 420,3
Anläggningstillgångar (immateriella och materiella)	394,4	244,5	135,4	774,1
* Sverige, Norge och Danmark				
** Inklusive övriga rörelseintäkter				

Not 4 – Övriga rörelseintäkter

	2015	2014
Valutakursvinster	1,3	3,3
Managementarvode från samarbetsavtal	2,2	16,6
Flygplansförsäljning*	6,9	4,7
Total	10,4	24,6

*4,7 Mkr (4,7) avser periodiserad vinst från flygplansförsäljning.

Not 5 – Övriga rörelsekostnader

	2015	2014
Valutakursförluster	-4,0	-1,9
Total	-4,0	-1,9

Not 6 – Rörelsens kostnader			
	2015	2014	
Löner och ersättningar	-370,1	-315,4	
Direkta operationskostnader*	-200,9	-196,3	
Underhållskostnader	-249,5	-177,5	
Flygbränsle	-111,1	-145,1	
Avskrivningar	-123,6	-93,7	
Operationella leasingkostnader	-62,3	-22,7	
Övriga operationskostnader	-244,4	-226,1	
Övriga rörelsekostnader	-4,0	-1,9	
Total	-1 365,9	-1 178,7	

Not 7 – Anställda, personalkostnader och arvoden till styrelse och ledning				
	Total		varav män	
Ärligen genomsnittsanställda	2015	2014	2015	2014
Moderbolaget, Sverige	1	-	1	-
Dotterbolag				
Storbritannien	281	256	259	235
Sverige	114	102	92	83
Luxemburg	60	66	58	64
Norge	20	21	20	21
Danmark	21	15	21	15
Frankrike	11	12	11	12
Total	508	472	462	430

Andel kvinnor i styrelse och ledande befattningar

	2015	2014
Styrelsen	-	-
Koncernens ledningsgrupp	11 %	12 %

Personalkostnader, övrig ersättning och sociala kostnader

	Löner och ersättningar		Sociala kostnader	
	2015	2014	2015	2014
Moderbolaget	0,8	-	0,6	-
Varav pensionskostnader	-	-	0,3	-
Dotterbolag	279,2	240,0	58,8	49,8
Varav pensionskostnader	-	-	20,3	18,5
Total	280,0	240,0	79,9	68,4
Varav pensionskostnader	-	-	20,6	18,5

Av koncernens pensionskostnader avser 0,7 Mkr (1,0) gruppen styrelse och VD, varav 0,4 Mkr (0,4) avser VD och Koncernchef.

Löner och ersättning fördelade per land och mellan styrelse/VD och övriga anställda

	Styrelse och VD		Övriga anställda	
	2015	2014	2015	2014
Moderbolag	0,8	-	-	-
Dotterbolag				
Storbritannien*	2,0	3,5	151,1	119,5
Varav tantiem	0,2	0,2	-	-
Sverige	1,2	1,9	55,0	45,7
Luxemburg	-	-	39,6	43,1
Norge	-	-	12,1	12,6
Danmark	-	-	9,4	5,1
Frankrike	-	-	7,9	8,4
Total	4,2	5,6	275,0	234,4
varav tantiem	0,2	0,2	-	-

* Inklusive Isle of Man

Styrelse

I enlighet med 2014 års stämmobeslut beslutades att totalt 300 Tkr skulle utgå i styrelsearvode fram till nästa årsstämma eller med 150 Tkr vardera till styrelseledamöter utan aktieinnehav eller som inte varaktigt arbetar i bolaget. På samma grund beslöt vid årsstämman 2015 att styrelsearvode skulle utgå med totalt 150 Tkr till vardera styrelseledamot samt med 250 Tkr till styrelsens ordförande fram till nästa årsstämma. Under år 2015 har utbetalning skett med 150 Tkr av ovanstående till tidigare styrelseledamoten Staffan Carlson samt med 75 Tkr vardera till tidigare styrelseledamöterna Ingvar Nilsson, Carsten Browall och Marianne Dicander Alexandersson.

Verkställande direktör

Till den tidigare verkställande direktören Gustaf Thureborn har under år 2015 utgått lön och förmåner om sammanlagt 1,2 Mkr (1,2), varav ingen del är rörlig. Pensionen är avgiftsbestämd och pensionspremier erläggs med 35 % av lönen inklusive förmåner. Pensionsålder är 65 år. Uppsägningstiden är 18 månader vid uppsägning från bolagets sida och 6 månader från egen sida. VD äger inte rätt till avgångsvederlag. Den tillförordnade verkställande direktören Fredrik Groth har inte erhållit någon lön eller andra ersättningar under året. Anställningen påbörjades 2016. Uppsägningstid är 3 månader ömsesidigt. Någon annan ersättning än ordinarie lön utgår inte under uppsägningstiden. Bonusavtal finns.

Övriga ledande befattningshavare

Under år 2015 har till ledande befattningshavare, koncernens ledningsgrupp som förutom VD består av 7 (7) personer utgått lön och förmåner om 5,6 Mkr (5,5), varav ingen del är rörlig. Premier för sedvanlig tjänstepension har erlagts och inbetalda premier uppgår för år 2015 till 0,5 Mkr (1,0). Pensionsålder är 65 år. Vid uppsägning från bolagets sida föreligger en uppsägningstid om 1-6 månader och vid uppsägning från egen sida 1-2 mån. Rätt till avgångsvederlag föreligger ej.

Rörlig ersättning i övrigt

Rörliga ersättningar utgår inte inom koncernen, förutom i ett av Koncernens dotterbolag där VD:n erhåller en ersättning vilken är relaterad till bolagets årliga utdelade belopp.

Not 8 – Ersättning till revisorer			
	2015	2014	
Grant Thornton			
Revisionsuppdrag	1,4	1,0	
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	0,4	0,3	
Skatterådgivning	0,1	0,1	
Övriga tjänster	0,1	0,1	
Övriga revisionsbolag			
Revisionsuppdrag	-	0,2	
Övriga tjänster	-	0,1	
Total	2,0	1,8	

Not 9 – Operationell leasing och hyror

Årlig leasing- och hyreskostnad			
	2015	2014	
Flygplan	62,3	21,3	
Inventarier och installationer	1,8	1,7	
Kontor och hangarer	14,6	14,3	
Fordon och övrig leasing	3,5	2,7	
Total	82,2	40,0	

Framtida leasing- och hyreskostnader

Framtida minimibetalningar för leasing och hyror förfaller enligt följande:

	2016	2017-2020	2021-Återstående duration
Flygplan	113,8	346,5	2-5 år
Inventarier och installationer	0,3	0,3	1-4 år
Kontor och hangarer	11,9	7,3	0-3 år
Fordon och övriga leasing	2,9	6,0	0-4 år
Total	128,9	360,1	-

Koncernen har ingått långsiktiga operationella leasingavtal avseende två B737-400- och tre B767-200-flygplan under 2015. De uppskattade årliga betalningarna enligt dessa avtal uppgår till 90,0 Mkr.

Not 10 – Finansiella intäkter och kostnader			
	2015	2014	
Finansiella intäkter			
Räntointäkter från likvida medel	0,5	0,4	
Räntointäkter från finansiella lånefordringar till upplupet anskaffningsvärde	0,1	4,4	
Vinster från försäljning av finansiella lånefordringar	-	1,2	
Valutakursvinster	1,9	-	
Utdelning från intresseföretag	1,0	-	
Vinster från verkligt värde på derivat (valutaterminer)	-	2,6	
Total	3,5	8,6	

	2015	2014	
Finansiella kostnader			
Räntekostnader från upplåning till upplupet anskaffningsvärde *	-46,7	-45,1	
Räntekostnader från finansiella leasingavtal	-15,0	-12,7	
Lösenkostnader för obligationslån**	-41,8	-	
Räntekostnader från finansiella lånefordringar till upplupet anskaffningsvärde	-2,1	-0,6	
Valutakursförluster	-10,7	-18,7	
Förlust vid avyttring av intressebolag	-1,3	-	
Total	-117,5	-77,2	

*Räntekostnader inkluderar även periodiserade transaktionskostnader enligt effektiv-räntemetoden.

**Lösenkostnader för obligationslånet avser det tidigare obligationslånet vilket uppgick till 500 Mkr och vilket löstes 2015-12-21. Kostnaderna innehåller ett helhetsbelopp bestående av en förtida lösenavgift på 4 % av det nominella lånebeloppet samt återstående räntebetalningar fram till nästa ordinarie ränteförfallodag. Även återförda transaktionskostnader kopplade till detta lån ingår i beloppet.

Not 11 – Valutakursdifferenser

Nedan visas storleken på de valutakursdifferenser som redovisas i resultatet förutom sådana valutakursdifferenser som uppkommit till följd av att finansiella instrument (derivat) redovisats till verkligt värde i resultatet, se not 10.

	2015	2014
I rörelseresultatet	-2,7	1,5
I finansiella poster	-8,7	-18,7
Total	-11,5	-17,2

Not 12 – Skatter

	2015	2014
Redovisad skatt		
Aktuell skatt på årets resultat	-0,3	-0,9
Korrigerig av tidigare års aktuella skatt	-0,1	-0,2
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	3,3	-1,2
Uppskjuten skatt avseende aktiverat underskottsavdrag	-	0,8
Uppskjuten skatt avseende avsättning till obeskattade reserver	7,2	-9,5
Total	10,1	-11,0

	2014	2013
Avstämning av redovisad skatt		
Resultat före skatt	-59,7	21,6
Skatt enligt i Sverige gällande skattesats, 22 %	13,1	-4,8
Skatteeffekt av:		
Korrigerig av tidigare års skattekostnad	-0,1	-0,2
Ej avdragsgilla poster	-1,7	-1,2
Ej skattepliktiga poster	1,6	-
Ej värderade underskottsavdrag	-4,4	-0,7
Ej avdragsgill förlust vid avyttring av intressebolag	-0,3	-
Övrig uppskjuten skatt på temporära skillnader		
	1,8	-4,0
Övrigt	0,1	-0,1
Total	10,1	-11,0

Underskottsavdrag

Ej värderade underskottsavdrag är skatteeffekten netto av ej aktiverade underskottsavdrag, -6,3 Mkr (0,7) vilka därmed ej har påverkat redovisad skatt, och skatteeffekten av utnyttjade underskottsavdrag vilka har påverkat den redovisade skatten men som inte har aktiverats tidigare, 1,9 Mkr (0). Det sistnämnda beloppet hänför sig till erhållna underskottsavdrag under 2015, till följd av de förändrade redovisningsprinciperna i samband med övergången till IFRS, vilket redogjordes för i årsredovisningen för 2014.

Underskottsavdrag har aktiverats i den mån det bedöms att dessa kan nyttjas mot framtida beskattningsbara vinster. Per den 31 december 2015 har Koncernen ackumulerade skattemässiga underskottsavdrag på sammanlagt 23,0 Mkr (4,5). Bedömningen är att inget kan aktiveras. Anledningen är att det för närvarande inte finns några övertygande skäl som talar för att dessa kan utnyttjas mot framtida skattemässiga överskott. Återstående underskottsavdrag avser verksamheten i England och har obegränsad livslängd.

Övrig uppskjuten skatt på temporära skillnader

Övrig uppskjuten skatt på temporära skillnader avser primärt lån och materiella anläggningstillgångar.

	Uppskjuten skattefordran		Uppskjuten skatteskuld	
	2015	2014	2015	2014
Uppskjuten skatt i balansräkningen				
Överavskrivningar och periodiseringsfonder	-	-	-42,9	-50,1
Materiella anläggningstillgångar	11,5	11,1	-0,7	-5,3
Finansiella anläggningstillgångar	0,8	1,0	-	-
Finansiell leasing	-	-	-2,7	-1,7
Lån	-	0,5	-	-1,2
Underskottsavdrag	-	0,9	-	-
Återförd reavinst	2,9	3,8	-	-
Övriga poster	-	-	-	-0,1
Summa uppskjuten skatt	15,2	17,3	-46,3	-58,4
Kvittning	-15,2	-17,3	15,2	17,3
Uppskjuten skatt, netto	-	-	-31,1	-41,0

Överavskrivningar och periodiseringsfonder, förfallostruktur

	2015-12-31	2014-12-31
2015	-	-0,7
2016	-0,2	-0,3
2017	-	-
2018	-1,1	-1,5
Ingen begränsning	-41,6	-47,6
Total	-42,9	-50,1

Not 13 – Immateriella anläggningstillgångar

	Goodwill	Licenser och IT-system	Total
Accumulerat anskaffningsvärde			
Ingående balans 2014-01-01	0,2	5,2	5,4
Försäljningar	-	-	0,0
Utgående balans 2014-12-31	0,2	5,2	5,4

Ingående balans 2015-01-01	0,2	5,2	5,4
Utgående balans 2015-12-31	0,2	5,2	5,4

Accumulerade avskrivningar och nedskrivningar			
Ingående balans 2014-01-01	-	-3,0	-3,0
Nedskrivning	-0,2	-	-0,2
Årets avskrivning	-	-1,0	-1,0
Utgående balans 2014-12-31	-0,2	-4,0	-4,2

Ingående balans 2015-01-01	-0,2	-4,0	-4,2
Årets avskrivning	-	-1,0	-1,0
Utgående balans 2015-12-31	-0,2	-5,0	-5,2

Redovisat värde			
Per 2014-01-01	0,2	2,2	2,4
Per 2014-12-31	-	1,1	1,1
Per 2015-01-01	-	1,1	1,1
Per 2015-12-31	-	0,2	0,2

Av Koncernens immateriella tillgångar består majoriteten av ett flygbolagsspecifikt inköps- och lagersystem, vilket är väsentligt för Koncernens verksamhet. Av- och nedskrivning av immateriella anläggningstillgångar har belastat resultaträkningen enligt nedan:

	2015	2014
Kostnad för sålda tjänster	0,9	1,1
Administrationskostnader	0,1	0,1
Total	1,0	1,2

Not 14 – Materiella anläggningstillgångar

	Flygplan och komponenter	Inventarier, verktyg och installationer	Total
Accumulerat anskaffningsvärde			
Ingående balans 2014-01-01	981,9	29,1	1 011,0
Omklassificeringar	5,9	0,1	6,0
Omräkningsdifferenser	5,7	2,0	7,7
Förvärv	216,9	3,9	220,8
Försäljning och utrangering	-64,5	-4,7	-69,3
Utgående balans 2014-12-31	1 145,8	30,4	1 176,2

Ingående balans 2015-01-01	1 145,8	30,4	1 176,2
Omklassificeringar	-10,5	-	-10,5
Omräkningsdifferenser	1,2	0,3	1,6
Förvärv	223,6	4,8	228,4
Försäljning och utrangering	-74,4	-0,2	-74,6
Utgående balans 2015-12-31	1 285,8	35,4	1 321,3

Accumulerade avskrivningar och nedskrivningar			
Ingående balans 2014-01-01	-363,1	-24,7	-387,8
Omklassificeringar	-5,9	-	-5,9
Omräkningsdifferenser	-2,8	-1,8	-4,6
Försäljning och utrangering	30,5	4,9	35,4
Nedskrivning	-5,0	-	-5,0
Årets avskrivning	-85,5	-2,0	-87,5
Utgående balans 2014-12-31	-431,7	-23,7	-455,4

Ingående balans 2015-01-01	-431,7	-23,7	-455,4
Omklassificeringar	2,0	-	2,0
Omräkningsdifferenser	-0,4	-	-0,5
Försäljning och utrangering	29,2	0,1	29,4
Nedskrivning	-3,7	-	-3,7
Årets avskrivning	-116,6	-2,3	-118,9
Utgående balans 2015-12-31	-521,2	-25,9	-547,1

Redovisat värde			
As per 2014-01-01	618,8	4,4	623,2
As per 2014-12-31	714,1	6,8	720,9
As per 2015-01-01	714,1	6,8	720,9
As per 2015-12-31	764,5	9,6	774,1

Av- och nedskrivning av materiella anläggningstillgångar har belastat resultaträkningen enligt nedan:

	2015	2014
Kostnad för sålda tjänster	122,5	92,3
Försäljningskostnader	-	-
Administrationskostnader	0,1	0,1
Total	122,6	92,4

Flygplan har ställts ut som säkerheter för lån, se not 31.

Investeringsåtaganden

Koncernen har inga väsentliga utestående investeringsåtaganden per balansdagen 2015-12-31. För operationella och finansiella leasingåtaganden, se nedan och not 9.

Leasade tillgångar i balansräkningen

I redovisat värde per 31 december 2015 ingår sju BAe ATP-flygplan som hålls under finansiell leasing i utländsk valuta till ett värde av 69,8 Mkr (73,1). Återstående leasingperiod uppgår till sju år. Dock har Koncernen rätt att förvärva flygplanen på sjätte årsdagen (2018-12-18) från leveransen av flygplanen, samt vid varje följande årsdag därefter. För ytterligare information kring löptid och duration av leasingavtal, hänvisas till not 30. Nedan följer en sammanställning av förfallotider för finansiella minimumleasingbetalningar, vilka är denominerade i USD och innehåller inga

rörliga komponenter. Från och med den femte årsdagen (2017-12-18) reduceras de månatliga leasingbetalningarna men innehåller inga rörliga komponenter.

	2015	2014
Inom ett år	19,8	18,5
Mellan ett och fem år	66,2	65,8
Mer än fem år	31,2	42,6
Total	117,2	126,9

I redovisat värde ovan, ingår även ett B737-400 flygplan, som leasas ut på operationell basis i utländsk valuta, i redovisat värde per 31 december 2015. Per detta datum uppgick redovisat värde till 43,3 Mkr (47,4). Återstående leasingperiod uppgår till tre år. Nedan följer en sammanställning av förfall av finansiella minimumleasingbetalningar, vilka är denominerade i USD och innehåller inga rörliga komponenter under hela leasingperioden.

	2015	2014
Inom ett år	12,8	12,0
Mellan ett och fem år	38,3	47,8
Mer än fem år	-	-
Total	51,1	59,8

Not 15 – Andelar i intressebolag

Investments i intressebolag	2015	2014
Ingående anskaffningsvärde	1,1	1,1
Försäljning av andelar	-1,0	-
Utgående anskaffningsvärde	0,1	1,1

Bolag	Org. nr	Säte	Kapitalandel	Röstandel	Andelar	Redovisat värde
VACS AB	556814-3241	Stenungsund	33,0%	33,0%	167	0,1
						0,1

Intresseföretaget utför handel med flygburen kommunikations och positioneringsutrustning. Intresseföretaget utgör enligt koncernens bedömning en icke väsentlig andel av koncernens totala verksamhet vilket grundas på dels innehavets storlek samt omfattningen på intresseföretagets verksamhet i övrigt.

Finansiell information

Intresseföretagen totalt	2015-12-31	2014-12-31
Summa eget kapital	0,1	3,4
Redovisat värde, Koncernens andel	0,1	1,1
Resultat från kvarvarande verksamhet	-	-0,1
Övrigt totalresultat	-	-
Summa totalresultat*	-	-0,1
Koncernens andel	-	-

*Med hänsyn till väsentlighetskriteriet har ovanstående resultatandel ej redovisats i koncernen.

Not 16 – Övriga långfristiga finansiella fordringar

	2015-12-31	2014-12-31
Depositioner	23,2	14,3
Total	23,2	14,3

Not 17 – Immateriella omsättningstillgångar

	2015-12-31	2014-12-31
ETS, utsläppsrätter	1,7	2,9
Total	1,7	2,9

Posten innehåller värdet av de anskaffade utsläppsrätter koncernen innehar och som regleras inom handelssystemet inom EU, ETS (Emissions Trading System). Den 30 april varje år sker en avstämning av utsläppsrätterna mot förbrukade utsläppsrätter och reglering sker efter detta. Vid bokslutstidpunkt marknadsvärderas utsläppsrätterna.

Not 18 – Kundfordringar

	2015-12-31	2014-12-31
Kundfordringar, brutto	118,4	152,1
Avgår reservering för kundförluster	-1,9	-18,7
Total	116,5	133,4

Reservering för kundförluster

	2015	2014
Redovisat värde per 1 januari	18,7	19,0
Återföring av influtna tidigare reserverade kundfordringar	-18,1	-0,9
Reservering för osäkra kundfordringar	1,3	0,6
Total	1,9	18,7

Beträffande åldersstruktur och hantering av kreditrisk hänvisas till not 30.

Not 19 – Övriga kortfristiga fordringar

	2015-12-31	2014-12-31
Momsfordringar	6,6	4,5
Depositioner	3,6	-
Balanser på bankkonton	8,9	9,3
Övriga fordringar, kunder	0,9	2,1
Fordringar på leverantörer	1,4	1,6
IPO transaktionskostnader	6,0	-
Övriga kortfristiga fordringar	1,7	1,0
Total	29,1	18,5

Balanser på bankkonton rör Escrow-förfarande i samband med försäljningen av West Air Luxembourg S.A. Dessa medel hålls i väntan på avslut av den legala processen i Frankrike. För ytterligare information hänvisas till not 26. IPO transaktionskostnader avser alla kostnader som har uppstått på grund av förberedelse för en eget kapitaltransaktion. För tillämpade redovisningsprinciper, se not 1.13

Not 20 – Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2015-12-31	2014-12-31
Förutbetalda kostnader	24,7	19,9
Upplupna intäkter	29,9	11,0
Total	54,6	30,9

Not 21 – Kassaflöden och likvida medel

Betalda räntor och liknande poster	2015-21-31	2014-21-31
Betalda räntor	64,3	55,3
Lösenkostnader obligationslån	34,4	-
Transaktionskostnader utgivet obligat-lånen	17,0	-
Valutakursförluster	0,1	4,2
Total	115,8	59,5

Erhållna räntor	2015-12-31	2014-12-31
Erhållna räntor	0,5	0,4
Total	0,5	0,4

Just. för poster som ej ingår i kassaflödet	2015-12-31	2014-12-31
Avskrivningar	123,6	93,6
Förändring av avsättningar	4,4	1,1
Reavinst flygplansförsäljning	-4,7	-4,7
Utrangering av anläggningstillgångar	52,1	32,1
Reservering osäkra fordringar	1,3	-
Kursvinster	-3,9	-0,1
Övriga ej kassaflödespåverkande poster	2,5	-0,2
Total	175,3	121,8

Delkomponenter som ingår i likvida medel	2015-12-31	2014-12-31
Kassa och bank	266,8	17,6
Total	266,8	17,6

Utnyttjad checkräkningskredit uppgick till 0 Mkr (0). Limit på checkräkningskredit är 50 Mkr (50). För ytterligare information hänvisas till not 27.

Viss del av likvida medel är får disponeras enligt obligationslånets villkor och hålls på ett depositionskonto, vilket per 2015-12-31 uppgick till 150,0 Mkr. För ytterligare information se not 25.

Not 22 – Tillgångar som innehas för försäljning	2015-12-31	2014-12-31
Flygplan och komponenter	-	16,3
Total	-	16,3

Per den 31 december 2014 ingick ett flygplan i posten innehav för försäljning. Detta flygplan såldes under 2015 med en vinst på 2,2 Mkr, inkluderat i försäljning av flygplan i övriga rörelseintäkter, se not 4.

Not 23 – Eget kapital

Aktiekapital

Aktiekapitalet utgörs av 27 004 640 (27 004 640) aktier med kvotvärdet 1 kr/aktie. Endast ett aktieslag finns. Alla aktier har samma rösträtt.

Reserver

Reserver innehåller alla valutakursdifferenser som uppstår vid omräkning av finansiella rapporter från dotterbolag som har upprättat sina rapporter i en annan valuta än den som koncernens finansiella rapporter har upprättats i.

Enligt vad som är omnämnt i not 1.1 redovisningsprinciper, ändrade Koncernen sätet att redovisa valutakursdifferenser i SEK som uppstår vid omräkning av ett utländskt banklån i USD. Tidigare har valutakursdifferenserna redovisats som övrigt totalresultat, som en del av reserven i eget kapital. Från och med år 2015 redovisas förändringen istället i finansiella poster ingående i årets resultat. Detta innebär också att omräkningsreserven från 2014-12-31 avseende utlandslånet har reverserats under 2015 och vilken påverkar övrigt totalresultat. Nedan visas en uppställning av komponenterna ingående i posten reserver med hänsyn till de nämnda förändringarna.

	2015-12-31	2014-12-31
Ingående balans	2,2	-0,1
Reversering av utländskt banklån	2,9	-2,9
Valutakursdifferens vid omräkning av utländska dotterbolag, netto efter skatt	1,8	5,2
Totalt övrigt totalresultat under perioden	4,7	2,3
Totala reserver	6,9	2,2

Summan av valutakursdifferenser från omräkning av utländska dotterbolag uppgår till 6,9 Mkr (5,2).

Upplysningskravet enligt ÅrL 5 kap 14 § avseende specificering av förändring av eget kapital jämfört med föregående års balansräkning framgår av koncernens rapport över eget kapital, se sidan 19.

Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat

I denna post ingår intjänade vinstmedel i moderbolaget och dess dotterbolag.

Not 24 – Resultat per aktie

Antal utestående aktier uppgår till 27 004 640 stycken (27 004 640). Årets resultat hänförligt till moderbolagets aktieägare om 49,6 Mkr (10,6) ger ett resultat per aktie om -1,84 Kr (0,39).

Not 25 – Upplåning och övriga långfristiga skulder

Långfristiga räntebärande skulder	2015-12-31	2014-12-31
Upplåning	885,6	507,4
Övriga långfristiga räntebärande skulder	76,1	76,6
Total	961,7	584,0

Kortfristiga räntebärande skulder	2015-12-31	2014-12-31
Upplåning	4,8	4,5
Övriga kortfristiga räntebärande skulder	5,8	4,6
Total	10,6	9,1

Förfallstruktur för långfristiga räntebärande skulder

	2015-12-31	2014-12-31
Mellan ett och fem år	905,5	526,6
Mer än fem år	56,2	57,4
Total	961,7	584,0

Utnyttjad checkräkningskredit är klassificerad som kortfristig på grund av att den kan endast förnyas med ett år i taget.

För ställda säkerheter för lån refereras till not 31.

Obligationslån (WEST002)

Inkluderat i upplåning ovan är obligationslån (WEST002) vilket för närvarande uppgår till 833,1 Mkr. Obligationslånet, med nominellt värde 850,0 Mkr, gavs ut 21 december 2015 och har en löptid på 4 år och förfaller 21 december 2019. Lånet har en fast ränta på 6,5 %, (vilken erläggs i juni och december).

Som en del av villkoren för obligationslånet presenterar Koncernen kvartalsvis sin finansiella position och uppfyllnadsgraden av kovenanter, vilka inryms i kreditavtalet. Nedan beskrivs några av de mest väsentliga villkoren. Dessa och alla relevanta definitioner av nyckeltal och beräkning av kovenanter finns att läsa i villkoren för obligationslånet, vilka är publicerade på West Atlantics hemsida (www.westatlantic.eu).

Finansiella kovenanter - definitioner

Maintenancetest:

Kvoten mellan räntebärande nettoskuld* och EBITDA** skall ej överstiga:

- (i) 6.00 under 2015 och 2016;
- (ii) 5.75 under 2017;
- (iii) 5.50 under 2018-2019

Incurrancetest:

(a) Kvoten mellan räntebärande nettoskuld och EBITDA skall ej överstiga:

- (i) 4.25 under 2015 och 2016;
- (ii) 4.00 under 2017;
- (iii) 3.75 under 2018-2019;

(b) Räntetäckningsgraden (kvoten mellan finansiella nettokostnader*** och EBITDA** överstiger 2.50; och

(c) Fallissemang eller likande händelser inte pågår eller skulle kunna uppstå

Beräkningen av kvoten mellan räntebärande nettoskuld och EBITDA i förhållande till Incurrancetestet skall göras per testdatum beslutat av emittenten, dock ej senare än två månader innan utgivandet av en efterföljande obligation, betalning av en begränsad betalning, upptagandet av en finansiell skuld eller avyttring av tillgångar (som krävs för att Incurrancetestet blir uppfyllt). Räntebärande nettoskuld skall beräknas per testdatum proforma inklusive den nya finansiella skulden, förutsatt att denna är räntebärande (dock får ingen kassabalans som reducerar nettoskulden tas med i beräkningen). Räntetäckningsgraden under Incurrance-testet för den aktuella perioden skall beräknas på referensperioden med sista dagen inrymd i den senaste finansiella rapporten.

Beräkning av obligationsdefinierad räntebärande nettoskuld *	2015-12-31
Långfristiga lån	885,6
Kortfristig del av långfristigt lån	4,8
Checkräkningskredit	-
Likvida medel	-266,8
Räntebärande nettoskuld*	623,6

Beräkning av obligationsdefinierat EBITDA**	2015
Rörelseresultat	54,3
Avskrivning & Nedskrivning	123,6
EBITDA	177,9
Justering för extraordinära poster	
B767 & B737 introduktionskostnader	2,6
Legala kostnader avseende Frankrike	5,5
Obligationsdefinierat EBITDA**	186,0

Beräkning av finansiella nettokostnader***	2015
Finansiella intäkter	-3,5
Finansiella kostnader	117,5
Förtida lösen av obligationslån (WEST001)	-41,8
Transaktionskostnader obligation (WEST 002)	-0,1
Valutakursförluster, netto	-8,2
Finansiella nettokostnader***	63,9

Kovenantstest per bokslutsdatum	2015-12-31
Räntebärande nettoskuld	623,6
Obligationsdefinierat EBITDA	186,0
Räntebärande nettoskuld i förhållande till R12M EBITDA	3,4

	2015-12-31
Finansiella nettokostnader	63,9
Obligationsdefinierat EBITDA	186,0
Räntetäckningsgrad	2,9

*Räntebärande nettoskuld: Innebär den totala räntebärande skulden i Koncernen med avdrag för likvida medel enligt de tillämpade redovisningsprinciperna i Koncernen (för att undanröja tveksamheter; exklusive garantier, leasing relaterad till leasead flygplan, bankgarantier, förlagslån och räntebärande skulder avseende något bolag inom Koncernen)

**EBITDA: innebär, för referensperioden, det konsoliderade resultatet i Koncernen från den ordinarie verksamheten enligt den (de) senaste finansiella rapporten(-erna): (a) innan avdrag för skatt, vinst eller resultat betalat eller betalbar av något bolag inom Koncernen; (b) innan avdrag för finansiella nettokostnader; (c) innan hänsyn taget till några extraordinära poster som inte är i linje med den ordinarie verksamheten, och jämförelsestörande poster; (d) innan hänsyn taget till transaktionskostnader och några transaktionskostnader som avser förvärv av något bolag; (e) ej inkluderat någon upplupen ränta till något bolag inom Koncernen; (f) innan hänsyn taget till orealiserade vinster eller förluster för ett derivatinstrument (andra än sådana instrument vilka redovisas för säkringsändamål); (g) efter återläggande för eller avdrag för förlust eller vinst gentemot det redovisade värdet i samband med avyttring av tillgångar (annat än i den ordinarie verksamheten) eller förlust eller vinst i samband med en upplupen nedskrivning av en tillgång; (h) efter avdrag för vinst (eller återläggning av förlust) avseende något bolag inom Koncernen vilket refererar till minoritetsintressen; (i) + eller - Koncernens andel av vinst eller förlust vid avyttring av bolag som inte ingår i Koncernen; och (j) efter återläggning för belopp avseende amortering, avskrivning eller tömning av tillgångar tillhörande bolag i Koncernen.

***Finansiella nettokostnader, innebär för referensperioden, de finansiella kostnaderna enligt den (de) senaste finansiella rapporten (-erna) efter avdrag för betald ränta för referensperioden avseende något bolag inom Koncernen och räntetäckningsgrad avseende likvida medel (och exklusive kapitaliserad ränta på Förlagslån).

Lösen av obligation på förfallodagen och förtidslösen

På förfallodagen (21 december, 2019), eller om detta inte är en bankdag, närmast påföljande bankdag, skall emittenten lösa alla obligationer i obligationslånet med ett belopp som motsvarar varje obligations nominella belopp samt upplupen, ej betald ränta.

Emittenten kan även förtidslösa alla obligationer vilken dag som helst (bankdag) enligt vad som utgör första möjliga dagen för påkallande, med ett belopp som motsvarar ett "Make whole Amount" tillsammans med upplupen, ej betald ränta. Emittenten kan lösa alla obligationer vilken dag som helst (bankdag) som inträffar efter första möjliga dagen för påkallandet, men före den slutliga förfallodagen och till ett belopp som motsvarar gällande "Lösenbelopp" tillsammans med upplupen, ej betald ränta.

Not 26 – Avsättningar

Alla avsättningar bedöms vara kortfristiga. Redovisat värde illustreras nedan:

	Frankrike	Övrigt
Ingående balans 2015-01-01	11,9	0,8
Tillkommande avsättningar	3,6	0,8
Utnyttjade belopp	-4,4	-
Valutakursdifferenser	-0,4	-
Omklassificeringar	-	-0,8
Total	10,7	0,8

Not 30 – Finansiell riskhantering och finansiella instrument

Risk och riskhantering

Koncernen är exponerad mot kredit-, likviditets-, ränte-, och valutarisker i den dagliga verksamheten.

Kreditrisk

Koncernen utför löpande bedömningar av kreditrisker hos sina kunder. Maximal exponering av kreditrisk representeras av redovisat värde för varje enskild tillgång som finns medtagen i Koncernens rapport över finansiella ställning. Åldersstrukturen för kundfordringar och övriga fordringar, exklusive reserveringar för förfallna fordringar, är följande:

Kundfordringar	2015-12-31	2014-12-31
Ej förfallna	73,9	106,4
Förfallna 0-30 dagar	36,5	16,5
Förfallna 30-60 dagar	6,0	2,0
Förfallna 60-90 dagar	0,3	2,9
Mer än 90 dagar förfallna	1,7	24,3
Total	118,4	152,1

Tabellen ovan inkluderar enbart kundfordringar eftersom Koncernen inte har några andra väsentligt förfallna fordringar varken per 2015-12-31 eller 2014-12-31. Ingen reservering av förfallna fordringar görs om ledningen bedömer att den utestående fordran i sin helhet kommer erhållas. Kundfordringar och övriga fordringar är upptagna netto efter reserveringar för befarande kreditförluster om 1,9 Mkr (18,7).

Avsättningar för legal process i Frankrike

Avsättningarna avser till största delen anspråket av de franska myndigheterna för icke erlagda sociala avgifter samt pensionsavgifter i Frankrike för anställd flygpersonal, vilket redan var beskrivet i årsredovisningen för 2014. Personalen har varit anställd i det tidigare dotterbolaget West Air Luxembourg SA, som avyttrades år 2013, och uppburit lön och varit socialt försäkrade i Luxemburg. Anspråken avser åren 2008-2012 då personalen periodvis arbetade i Frankrike. Koncernen bedömer att avsättningarna kommer att infrias, följande starten av den legala processen. Hur utgången av processen skulle bli var initialt mycket osäkert, varför avsättningar gjordes som motsvarar det av de franska myndigheterna påförda beloppen. Avsättningarna inkluderar sociala avgifter samt pensionsavgifter. Under år 2015 har avsättningarna minskat med 1,2 Mkr på grund av att två delprocesser har avgjorts. I samband med dessa avgöranden har erlagts ytterligare 2,0 Mkr. Ytterligare avsättning har gjorts med 3,6 Mkr för den återstående processen. Enligt uttalande från Koncernens jurister bedöms avsättningarna som tillräckliga.

West Atlantic Sweden AB har betalat in en summa till ett Escrow-konto, avsett för att täcka den största delen av dessa avgifter, se not 19.

Diskussioner pågår även med myndigheter i Luxemburg om att få tillbaka motsvarande erlagda avgifter i Luxemburg.

Övriga avsättningar

Övriga avsättningar avser ett krav från en kund där diskussion pågår.

Not 27 – Checkräkningskredit

Beviljad checkräkningskredit i SEK och utländsk valuta uppgår till 50,0 Mkr (50,0), varav utnyttjat belopp uppgår till 0 Mkr (0).

Företagsinteckningar om 67,9 Mkr (67,9) har ställts som säkerhet.

Not 28 – Övriga kortfristiga skulder

	2015-12-31	2014-12-31
Momsskulder	12,9	16,7
Sociala avgifter och personalskatt	11,8	9,9
Kortfristig del av finansiell leasingskuld	5,8	4,6
Övriga kortfristiga skulder	6,4	1,1
Total	36,9	32,3

Kortfristig finansiell leasingskuld utgörs av kortfristiga skulder på långfristiga leasingkontrakt.

Not 29 – Förutbetalda intäkter och upplupna kostnader

	2015-12-31	2014-12-31
Förutbetalda intäkter	21,5	25,0
Semesterlöneskuld inklusive sociala avgifter	13,2	9,9
Upplupen räntekostnad	1,7	5,8
Upplupen lönekostnad inklusive sociala avgifter och särskild löneskatt	2,0	1,5
Övriga poster	28,0	18,3
Total	66,4	60,5

Likviditetsrisk

Likviditetsrisk innebär risken att Koncernen inte kan uppfylla sina åtaganden när dessa förfaller till betalning. Koncernen gör alltid sitt yttersta för att försäkra sig om att det alltid finns tillräckligt med likvida medel för att klara av att betala sina åtaganden när dessa förfaller, både under såväl normala förhållanden som under påfrestande situationer, för att inte riskera Koncernens rykte eller orsaka förluster. Nedan beskrivs när Koncernens kontrakterade skulder förfaller till betalning, inklusive uppskattade räntebetalningar:

Förfall av finansiella skulder, inklusive räntebetalningar	Obliga- tionslån	Banklån	Finansiell leasing	Leveran- törs- och andra skulder	Total	Obliga- tionslån	Banklån	Finansiell leasing	Leveran- törs- och andra skulder	Total
	2015	2015	2015	2015	2015	2014	2014	2014	2014	2014
Mindre än ett år	55,2	6,9	19,8	114,5	196,4	40,0	5,1	18,5	114,5	178,1
Mellan ett och fem år	1 015,6	56,2	66,2	2,5	1 195,9	640,0	17,2	65,8	2,3	725,3
Mer än fem år	-	-	31,2	-	31,2	-	-	82,9	-	82,9
Total	1 070,8	63,1	117,2	117,0	1 423,5	680,0	22,3	167,2	116,8	986,3

I ovanstående tabell redovisas förfallostrukturen över Koncernens skulder inklusive räntebetalningar, men exklusive utnyttjad checkräkningskredit. Koncernens checkräkningskredit, som uppgår till 50,0 Mkr, förlängs ett år i taget per sista december varje år. Obligationslånet med nominellt värde på 850,0 Mkr förfaller 2019-12-21. Koncernen har sin första option att lösa sina finansiella leasingkontrakt den 18 december 2018. Detta innebär att betalningar mellan ett och fem år skulle öka till 99,9 Mkr (111,9).

Ränterisk och känslighetsanalys

Per bokslutsdatum var Koncernens ränteprofil för dess räntebärande finansiella instrument enligt följande:

Räntebärande finansiella instrument	2015-12-31			2014-12-31		
	Fast ränta	Rörlig ränta	Räntefri	Fast ränta	Rörlig ränta	Räntefri
Långfristiga finansiella fordringar	14,7	-	9,0	12,0	-	2,3
Kortfristiga fordringar	-	-	137,9	-	-	146,7
Likvida medel	-	266,7	-	-	17,6	-
Upplåning, långfristig	-873,1	-13,3	-	-491,2	-16,2	-
Finansiell leasing, långfristig	-76,1	-	-	-76,6	-	-
Upplåning, kortfristig	-	-4,0	-	-	-4,5	-
Checkräkningskredit	-	-	-	-	-	-
Finansiell leasing, kortfristig	-5,8	-	-	-4,6	-	-
Övriga kortfristiga skulder	-	-0,1	-116,8	-	-0,1	-116,8
Total	-940,3	249,3	30,1	-560,4	-3,2	32,2

Sammanställningen ovan visar uppdelningen av Koncernens finansiella instrument på räntebärande respektive icke-räntebärande finansiella tillgångar och skulder. Majoriteten av Koncernens räntebärande skulder ligger till fast ränta, varför ränterisken är relativt låg. Koncernen har inga utestående räntesäkringsinstrument. En känslighetsanalys har gjorts vad avser de utestående rörliga räntebärande skulderna per 2015-12-31 vilken påvisar att en ökning av marknadsräntan med en procentenhet skulle innebära att koncernens resultat före skatt minskar med 0,2 Mkr och att eget kapital minskar med 0,2 Mkr. Sålunda bedöms inte ränterisken för Koncernen som väsentlig.

Valutarisk

West Atlantic är exponerat mot en rad olika valutarisker i och med att en stor andel av verksamheten bedrivs i andra valutor än svenska kronor (SEK). En stor del av handeln inom flygindustrin prissätts i amerikanska dollar (USD) som till exempel flygplanshandel, leasing, marknadsvärderingar och underhåll av vitala komponenter. För Koncernen är den primära valutarisken hänförlig till omvärdering av finansiella tillgångar och skulder för de utländska dotterbolagen, övriga finansiella tillgångar och skulder denominerade i utländsk valuta såväl som exponering mot valutakursförändringar i finansiella leasingsskulder och tillhörande betalningsflöden. Koncernens konsoliderade operativa valutarisker är till stor del begränsade till växlingskursrisker, exponering i likvida medel i utländska valuta samt skulder denominerade i USD. Detta eftersom Koncernens kunder bär den största valutarisken enligt kontraktet i och med prissättning i olika valutor och/eller prisjusteringsklausuler. Vid behov, men inte regelbundet, ingår Koncernen valutaterminskontrakt för att hantera den valutarisk som är knuten till de löpande betalningarna, främst i USD.

För ovan nämnda risker så finns den största exponeringen mellan valutorna USD, GBP och EUR mot SEK. Avseende GBP och EUR utgör den största risken av växlingskurser för de finansiella tillgångarna och skulderna i de utländska dotterbolagen, medan den största risken i USD rör Koncernens finansiella leasingsskulder i USD. Orealiserade valutakursförluster på 9,7 Mkr är inkluderade i resultatet år 2015 avseende finansiell leasingsskuld i USD. Utöver detta så finns det även en icke väsentlig påverkan från leasingbetalningar vad avser fördelning mellan ränta och amorteringar.

Tio procents förstärkning av USD, GBP och EUR mot SEK per 2015-12-31 skulle ha påverkat eget kapital samt resultat enligt nedan. Omvänt skulle en försvagning med tio procent ha haft en lika stor motsatt effekt på eget kapital och resultat, allt annat lika.

Utestående valutaterminskontrakt

Per 31 december 2015 har Koncernen utestående valutaterminskontrakt till ett belopp av 1 MUSD, vilka regleras den 22 januari 2016. Vid bokslutsdagen föreligger endast en obetydlig skillnad mellan det nominella värdet och marknadsvärdet av terminskontraktet, vilken ej har beaktats.

Känslighetsanalys

På bokslutsdagen skulle en tio procents förstärkning av GBP mot SEK ha påverkat Koncernens resultat före skatt positivt med 2,4 Mkr i samband med omvärdering av finansiella tillgångar och skulder i de utländska dotterbolagen.

På bokslutsdagen skulle en tio procents förstärkning av USD mot SEK ha påverkat Koncernens resultat före skatt negativt med 9,4 Mkr netto, i samband med omvärdering av finansiella tillgångar och skulder inklusive finansiella leasingsskulder. Av dessa är cirka 9,6 Mkr hänförlig till framtida leasingåtaganden.

På bokslutsdagen skulle en tio procents förstärkning av EUR mot SEK ha påverkat Koncernens resultat före skatt positivt med 2,5 Mkr, i samband med omvärdering av finansiella tillgångar och skulder i moderbolaget.

Ovanstående beräkningar är baserade på att variabler i utländsk valuta är fasta för att reflektera valutakänslighet. Analysen skall inte ses som en komplett känslighetsanalys utan snarare som en indikation av Koncernens känslighet och exponering mot utländsk valuta.

Verkligt värde och redovisat värde på finansiella tillgångar och skulder

	2015-12-31		2014-12-31	
	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
Finansiella tillgångar				
Långfristiga finansiella fordringar	23,2	23,2	14,3	14,3
Övriga fordringar inkl. kundfordringar	137,9	137,9	146,7	146,7
Likvida medel	266,8	266,8	17,6	17,6
Total	427,9	427,9	178,6	178,6
Finansiella skulder				
Upplåning inkl. checkräkningskredit	890,4	907,5	512,3	545,7
Övriga skulder inkl. leverantörsskulder	199,0	199,0	198,2	198,2
Sum	1 089,4	1 106,5	710,5	743,9

Verkligt värde fastställs vanligtvis genom användande av officiella marknadsnoteringar. När marknadsnoteringar saknas fastställs det verkliga värdet genom allmänt vedertagna värderingsmetoder såsom diskontering av framtida kassaflöden baserat på tillgänglig marknadsinformation.

Koncernens finansiella tillgångar och skulder är värderade till verkligt värde enligt nedan:

- **Nivå 1:** Noterade priser på en aktiv marknad för identiska tillgångar eller skulder.
- **Nivå 2:** Andra observerbara data för tillgången eller skulden än noterade priser inkluderade i Nivå 1, antingen direkt (dvs som prisnoteringar) eller indirekt (härledda från prisnoteringar).
- **Nivå 3:** Verkligt värde fastställs utifrån värderingsmodeller där väsentlig indata baseras på icke observerbara data. Koncernen har för närvarande inga finansiella tillgångar eller skulder värderade enligt denna nivå.

Per 31 december 2015 har Koncernen inga finansiella tillgångar eller skulder vilka värderas enligt verkligt värde via resultaträkningen.

I nivå 1 klassificeras: obligationslånet, som är föremål för handel på Nasdaq OMX i Stockholm. Då handel med obligationslånet startade först under 2016, överensstämmer verkligt värde med det nominella värdet. Det redovisade värdet är upptaget till upplupet anskaffningsvärde med beaktande av transaktionskostnader.

I nivå 2 klassificeras: Icke räntebärande långfristiga finansiella fordringar värderade till upplupet anskaffningsvärde och där räntan som används för att diskontera beloppet till anskaffningsvärdet är härledd från en prisnotering och en bedömning är gjord av Koncernen utifrån denna notering.

För övriga fordringar inkl. kundfordringar, likvida medel, övriga lån, övriga skulder inkl. leverantörsskulder bedöms redovisat värde utgöra en rimlig approximation av verkligt värde. Värdering sker till upplupet anskaffningsvärde vilket överensstämmer med nominellt värde med justering för avgående eller tillkommande värderingsposter

Not 31 – Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

	2015-12-31	2014-12-31
Företagsinteckningar, uttagna 127,9 Mkr (127,9)		
varav pantsatta	67,9	67,9
Luftfartygsinteckningar	667,6	770,0
Bankkonton	150,0	0,4
Nettotillgångar i dotterbolag	158,6	179,2
Total	1 044,1	1 017,5

Företagsinteckningar avser skulder till kreditinstitut för egna engagemang.

Luftfartygsinteckningar avser skulder till kreditinstitut och innehavare av utgiven företagsobligation för egna engagemang.

Nettotillgångar i dotterbolag avser skulder till innehavare av utgiven företagsobligation för egna engagemang.

Not 32 – Transaktioner med närstående

Närståenderelationer

Koncerninterna transaktioner mellan Moderbolaget och dotterbolag, samt mellan dotterbolagen inom koncernen, vilka är närstående, elimineras i koncernredovisningen. Dessa transaktioner samt eventuella transaktioner med intressebolag har gjorts på marknadsmässiga villkor utifrån principen om "arm-längds avstånd", dvs mellan parter som är oberoende av varandra, välinformerade och med ett intresse av transaktionerna.

Transaktioner med nyckelpersoner i ledande ställning och dess närstående

Dessa transaktioner har gjorts på marknadsmässiga villkor utifrån principen om "arm-längds avstånd".

Nedan visas värdet på transaktionerna gjorda under året och med värdet av utestående mellanhavanden (+ = intäkt/fordran, - = kostnad/skuld) per bokslutsdagen.

		Jan - Dec	
		2015	2015-12-31
Motpart	Transaktion(er)		
Medicinkonsulterna Göran Berglund AB	Underhåll och bränsle	0,1	-
Förvaltningsbolaget Örgryte KB	Kontorshyra	-1,5	-0,4
Erik Thun AB	Managementarvoden	0,8	-
Erik Thun AB	Hyra av B737 flygplan*	-4,2	-
Horizon Ltd	Komersiella tjänster	-3,7	-
All Konsult Langhard KB	HR-tjänster	-1,2	-0,1
Air Transport Services Group	Hyra av B767 Flygplan **	-31,1	-5,3

*Under perioden har Koncernen ingått ett operationellt leasingavtal på 5 år, vilket avser ett B737-400-flygplan.

**Under perioden har Koncernen ingått tre operationella leasingavtal på 4,5 år vardera med ett helägt dotterbolag till ATSG avseende inhyrning av B767-flygplan inklusive underhållssupport samt även haft ett B767 flygplan inhyrt på wet-lease avtal. Avtalen innehåller en option för Koncernen att kunna säga upp avtalet ifall kommersiellt kontrakt för flygplanet saknas.

Medicinkonsulterna Göran Berglund AB

Bolaget ägs av Göran Berglund (styrelseordförande och enskilt störste aktieägaren i West Atlantic AB (publ)).

Förvaltningsbolaget Örgryte KB

Bolaget ägs till en väsentlig del indirekt av Gustaf Thureborn (aktieägare i West Atlantic AB (publ)).

Erik Thun AB

Erik Thun ABs styrelseordförande, Staffan Carlsson, var också styrelseledamot i West Atlantic AB (publ) till och med 25 september 2015.

Horizon Ltd

Bolaget representeras av Russell Ladkin som är aktieägare i West Atlantic AB (Publ) samt ingår i Koncernens ledningsgrupp.

All Konsult Langhard KB

Bolaget ägs av Claudia Ladkin som också är närstående till Russell Ladkin.

Air Transport Services Group (ATSG)

ATSG är representerade i styrelsen samt bland aktieägarna genom Joseph Payne.

Not 33 – Händelser efter balansdagen

Förändring av styrelsens sammansättning

Till följd av ett beslut att överge projektet att utvärdera möjligheterna för att notera Moderbolagets aktier, hölls en extra bolagsstämma, där aktieägarna i Moderbolaget beslutade att ändra sammansättningen i styrelsen. Syftet var att öka aktieägarnas representation samt erfarenheten avseende flyg bland styrelseledamöterna. I samband med förändringen lämnade Gustaf Thureborn, verkställande direktör och Koncernchef sin position. Thureborn kommer tills vidare att finnas kvar i en rådgivande roll i Koncernen.

Fredrik Groth har utnämnts till tillförordnad verkställande direktör fram till årsstämman 2016.

Mer information om förändringen av styrelsens sammansättning lämnas på hemsidan för West Atlantic AB (publ) www.westatlantic.eu.

Kostnadsreduceringsprogram

Ett kostnadsreduktionsprogram är på väg att införas för att Koncernen långsiktigt skall förbättra sin konkurrenskraft för att kunna vinna nya kontrakt samt återvända till lönsam tillväxt. Programmet introduceras under 2016.

Inga andra händelser, förutom de som redan är nämnda i förvaltningsberättelsen, har inträffat efter balansdagen som väsentligt påverkar bedömningen av den finansiella informationen i denna rapport.

Not 34 – Väsentliga uppskattningar och bedömningar

Vid upprättandet av de finansiella rapporterna görs väsentliga uppskattningar och antaganden. Dessa bedömningar baseras på bästa praxis och historiska erfarenheter som ledningen och styrelsen anser vara rimliga under rådande omständigheter. I de fall då det ej är möjligt att fastställa det redovisade värdet på tillgångar och skulder genom information från externa källor ligger sådana uppskattningar och antaganden till grund för värderingen. Om andra antaganden görs eller andra förutsättningar är för handen kan faktiskt utfall väsentligt skilja sig från vad som angivits i de finansiella rapporterna. Koncernen bedömer att det är främst inom följande områden som skilda antaganden, bedömningar och utvärderingar kan få en betydande påverkan på West Atlantics finansiella rapportering:

- Leasingavtal
- Avskrivningar av flygplan och komponenter
- Avsättningar

Leasingavtal

West Atlantic har en väsentlig andel av den opererande flygplansflottan finansierad via leasing. Både operationell leasing och finansiell leasing förekommer.

Finansiell leasing

Under slutet av år 2012 leasade Koncernen 7 BAE ATP-flygplan, enligt "sale lease-back" avtal vilka av Koncernen bedömdes vara finansiella leasingavtal. Det grundläggande i bedömningen av leasingavtalen var dels längden på leasingavtalet, 10 år,

dels innehåller avtalen en ur koncernens bedömningssynpunkt förmånlig utköpsklausul. Det nu nämnda i kombination med att det var en sale and lease-back transaktion avgjorde ställningstagandet om finansiella leasingavtal.

Till följd av ställningstagandet är följande faktorer viktiga att överväga:

- Finansiella leasingskulder för motsvarande 75,4 Mkr och anskaffningssvärden av flygplan med tillkommande flygplansavskrivningar redovisades i balansräkningen.
- Den vinst vilken uppkom vid försäljningen och som föregick det finansiella leasingavtalet redovisades som en förutbetalad intäkt i balansräkningen och periodiseras över leasingperioden vilket påverkar resultatet årligen.
- Årliga leasingbetalningar omförs till räntor och amorteringar.

De ovan beskrivna redovisningseffekterna hade ej uppstått vid ett ställningstagande om operationell leasing där leasingavgifterna istället hade belastat resultatet i sin helhet och ingen påverkan på balansräkningen hade förekommit.

Operationell leasing

Per bokslutsdagen hyr koncernen tio flygplan (tre B767, sex B737 och ett BAe ATP) via operationella leasingavtal. De totala marknadsvärdena av dessa plan när leasingavtalen ingick uppskattas till 861,8 Mkr. Utöver detta äger Koncernen en B737 som hyrs ut till en extern part. Samtliga dessa leasingavtal har vid en sammanfattande bedömning befunnits vara operationella leasingavtal. Det grundläggande i bedömningen har varit att det saknas utköpsklausuler i avtalen eller andra villkor som tyder på att äganderätten övergår vid leasingavtalens slut. Vidare bedöms inte nuvärdet av minimileaseavgifterna uppgå till det bedömda marknadsvärdet av planen när leasingavtalen ingicks. Slutligen bedöms inte längden på leasingperioden i allt väsentligt uppgå till den ekonomiska livslängden på tillgången. Baserat på ovanstående faktorer har leasingavtalen bedömts som operationella.

Avskrivningar på flygplan och komponenter

I uppskattningen av tillämpad avskrivningstid på flygplan och komponenter tillämpar koncernen komponentavskrivning vilket innebär att vissa vitala komponenter skrivs av med annan avskrivningstid än själva flygplansskrovet. Det är fallet för underhåll/inspektion av motorer samt för strukturerade flygplansinspektioner. För att bestämma komponenternas avskrivningstid inhämtas historisk information om ekonomisk livslängd för likadana komponenter.

Vad gäller flygplanstypen B737 är det egna historiska underlaget inte komplett då få åtgärder ännu genomförts, varför undersökningar har fått göras externt vad avser både utgiften för underhåll/inspektion samt underlag för ekonomisk livslängd.

Uppskattningarna om ekonomisk livslängd påverkar komponenternas värden och har stor inverkan på den totala värderingen av tillgångar. Den förväntade ekonomiska livslängden behöver inte överensstämma med verkligt utfall vilket väsentligt kan påverka koncernens resultat och balansräkning.

Avsättningar

I not 26 beskrivs avsättningar för pågående tvister. Per bokslutsdatum uppgår koncernens avsättningar till 11,5 Mkr. Två tvister pågår parallellt och två parter är inblandade; fransk myndighet, och en kund. Det slutliga utfallet av dessa anspråk bedöms i nuläget som osäkert även om de gjorda avsättningarna inkluderar alla kända anspråk och är gjorda efter bästa uppskattning och enligt rekommendationer från bolagets jurister.

Moderbolagets rapport

Moderbolagets resultaträkning

Mkr	Note(s)	Jan-Dec 2015	Jan-Dec 2014*
Nettoomsättning	2	653,7	581,2
Kostnad för sålda tjänster		-617,5	-561,7
Bruttoresultat:		36,2	19,5
Försäljningskostnader		-1,8	-1,8
Administrationskostnader		-18,4	-22,2
Övriga rörelseintäkter	3	3,3	9,9
Rörelseresultat:	4, 5, 6, 7	19,3	5,4
Resultat från andelar i koncernföretag*	8	38,0	16,3
Resultat från andelar i intresseföretag	9	-0,3	-
Ränteintäkter och liknande poster	10	28,6	33,5
Räntekostnader och liknande poster*	10	-85,9	-43,7
Resultat efter finansiella poster:		-0,3	11,5
Bokslutsdispositioner	11	1,5	-
Skatt på årets resultat	12	1,3	0,1
Årets resultat:		2,5	11,6
Rapport över övrigt totalresultat			
Årets resultat:		2,5	11,6
Övrigt totalresultat:		-	-
Årets totalresultat		2,5	11,6

*Jämfört med årsredovisningen för 2014 har omklassificeringar skett, se not 1 redovisningsprinciper för vidare information.

Moderbolagets balansräkning

Mkr	Not(er)	2015-12-31	2014-12-31
TILLGÅNGAR			
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar	13		
Licenser och IT system		0,1	0,2
		0,1	0,2
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	14	64,9	65,2
Fordringar hos koncernföretag		320,0	320,0
Andelar i intresseföretag	14	0,1	1,1
Uppskjuten skattefordran		-	-
Andra långfristiga fordringar	15	-	0,5
		385,0	386,8
SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		385,1	387,0
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar	16	33,0	31,3
Fordringar hos koncernföretag		217,0	139,3
Övriga fordringar	17	19,0	9,4
Förutbetalda kostnader upplupna intäkter	18	6,4	11,2
		275,4	191,2
Likvida medel	19	253,5	1,0
SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR		528,9	192,2
SUMMA TILLGÅNGAR		914,0	579,2

Mkr	Not(er)	2015-12-31	2014-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
EGET KAPITAL	20		
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		27,0	27,0
Reservfond		7,9	7,9
		34,9	34,9
Fritt eget kapital			
Balanserad vinst		18,5	6,9
Överkursfond		6,8	6,8
Årets resultat		2,5	11,6
		27,8	25,3
SUMMA EGET KAPITAL		62,7	60,2
OBESKATTADE RESERVER	21	-	1,5
LÅNGFRISTIGA SKULDER			
Obligationslån	22	833,1	491,2
Övriga skulder		1,5	1,6
Uppskjutna skatteskulder	12	-	1,2
		834,6	494,0
KORTFRISTIGA SKULDER			
Checkräkningskredit	23	-	-
Leverantörsskulder		1,6	12,9
Skulder till koncernföretag		11,3	-
Skatteskulder	12	-	0,2
Övriga skulder		0,1	1,6
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	24	3,7	8,8
		16,7	23,5
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		914,0	579,2
Ställda säkerheter	26	se not	se not
Ansvarsförbindelser	26	se not	se not

Moderbolagets rapport över förändring i eget kapital

Mkr	Aktiekapital	Reservfond	Fritt eget kapital	Summa eget kapital
Ingående eget kapital, 1 januari 2015	27,0	7,9	25,3	60,2
Årets totalresultat	-	-	2,5	2,5
Utgående eget kapital, 31 december 2015	27,0	7,9	27,8	62,7
Ingående eget kapital, 1 januari 2014	27,0	7,9	13,7	48,6
Årets totalresultat	-	-	11,6	11,6
Utgående eget kapital, 31 december 2014	27,0	7,9	25,3	60,2

Moderbolagets kassaflödesanalys

Mkr	Not(er)	jan-dec 2015	jan-dec 2014*
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		19,4	5,4
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	19	-	1,8
Betald inkomstskatt		-0,1	-1,4
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		19,3	19,3
Förändring av kortfristiga fordringar		-84,9	-59,1
Förändring av kortfristiga skulder*		-2,7	-27,3
Kassaflöde från den löpande verksamheten		-68,3	-80,6
Investeringsverksamheten			
Förändring av andelar i intresseföretag		1,7	-
Investeringar i övriga finansiella anläggningstillgångar		-	-0,3
Försäljning och återbetalning av övriga finansiella anläggningstillgångar		0,4	18,1
Erhållen ränta		28,6	30,3
Erhållet koncernbidrag samt utdelning		38,0	16,8
Kassaflöde från investeringsverksamheten		68,7	64,9
Finansieringsverksamheten			
Erhållet obligationslån		850,0	-
Amortering av upplåning*		-500,0	-
Betald ränta och liknande	19	-98,0	-41,0
Utbetalt koncernbidrag		-	-0,5
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		252,0	-41,5
Årets kassaflöde		252,4	-57,2
Likvida medel vid årets början		1,0	58,6
Valutakursdifferenser i likvida medel		0,1	-0,4
Likvida medel vid årets slut	19	253,5	1,0

*Jämfört med årsredovisningen för 2014 har omklassificeringar skett, se not 1 redovisningsprinciper för vidare information.

Noter till Moderbolagets rapport

Not 1 – Viktiga uppskattningar och bedömningar

En redogörelse för koncernens redovisningsprinciper återfinns i not 1 till koncernens finansiella rapporter. Moderbolaget har upprättat årsredovisningen enligt årsredovisningslagen och Rådet för finansiell rapporteringens rekommendation RFR 2 Redovisning för juridiska personer. Tillämpning av RFR 2 innebär att moderbolaget så långt som möjligt tillämpar alla av EU godkända IFRS inom ramen för årsredovisningslagen samt beaktat skillnaden mellan redovisning och beskattning. Moderbolaget tillämpar andra redovisningsprinciper än koncernen i de fall som anges nedan. Alla belopp är angivna i Mkr, om inget annat anges.

Det har inte skett några förändringar i redovisningsprinciperna, väsentliga bedömningar och uppskattningar under perioden, jämfört med årsredovisningen för 2014 med undantag för att omklassificeringar har skett. I resultaträkningen har ett belopp på 0,5 Mkr har flyttats från räntekostnader och liknande poster och minskat resultat från andelar i koncernföretag istället. Beloppet avser erlagt koncernbidrag. I kassaflödesanalysen har kassaflödet från den löpande verksamheten minskat med 26,8 Mkr. Kassaflödet från finansieringsverksamheten har ökat med samma belopp och beror i huvudsak på flytten av förändringen av checkräkningskrediten från finansieringsverksamheten till förändring av rörelsekapital, vilken då har minskat. Anledningen till omflyttningen är att checkräkningen bedöms som en kortfristig finansiering som används i den löpande verksamheten.

Klassificering och uppställningsformer

Moderbolagets resultat- och balansräkning är uppställda enligt årsredovisningslagens scheman. Skillnaden mot IAS 1 Utformning av finansiella rapporter som tillämpas vid utformningen av koncernens finansiella rapporter är främst redovisning av finansiella intäkter och kostnader och eget kapital.

Koncernbidrag

Moderbolaget redovisar både erhållna och lämnade koncernbidrag under finansiella poster i resultaträkningen, i enlighet med huvudregeln i RFR 2.

Aktier i dotterföretag

Andelar i dotterföretag redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för eventuella nedskrivningar. I anskaffningsvärdet inkluderas förvävsrelaterade kostnader och eventuella tilläggsköpeskillningar.

När det finns en indikation på att andelar i dotterföretag minskat i värde görs en beräkning av återvinningsvärdet. Är detta lägre än det redovisade värdet görs en nedskrivning. Nedskrivning redovisas i posten "Resultat från andelar i koncernföretag".

Finansiella instrument

Moderbolaget tillämpar inte IAS 39 Finansiella instrument: Redovisning och värdering. I moderbolaget tillämpas en metod med utgångspunkt i anskaffningsvärde enligt årsredovisningslagen.

Leasing

Samtliga leasingavtal klassificeras som operationella leasingavtal.

Finansiella garantier

Moderföretaget har tecknat borgensförbindelser till förmån för dotterföretag. En sådan förpliktelse klassificeras enligt IFRS som finansiellt garantiavtal. För dessa tillämpar moderföretaget lättnadregeln i RFR 2 (IAS 39:e p2), och redovisar därmed borgensförbindelsen som en ansvarsförbindelse. När moderföretaget bedömer att det sannolikt kommer krävas en betalning för att reglera ett åtagande, görs en avsättning.

Uppskjutna skatter och obeskattade reserver

Belopp som avsatts till obeskattade reserver utgör skattepliktiga temporära skillnader. På grund av sambandet mellan redovisning och beskattning redovisas emellertid i en juridisk person den uppskjutna skatteskulden som en del av de obeskattade reserverna. Obeskattade reserver redovisas separat i moderbolaget och utgörs av kvarhållna vinster vilka inom vissa gränser kan disponeras i rörelsen utan omedelbar beskattning. Beskattning sker först när återföring sker. Om rörelsen går med förlust, kan reserverna återföras utan att någon beskattning sker.

IFRS-standarder, förändringar och tolkningar av befintliga standarder vilka har trätt i kraft under 2015

Under året har inga standarder, tolkningar eller ändringar av befintliga standarder trätt i kraft som har någon väsentlig inverkan på Koncernens finansiella rapporter.

Nya IFRS-standarder, förändringar och tolkningar av befintliga standarder vilka ännu inte har trätt i kraft

International Accounting Standards Board (IASB) har givit ut nya och uppdaterade standarder, till exempel IFRS9, IFRS15 samt IFRS16.

IFRS9 Finansiella instrument hanterar klassificering, värdering och redovisning av finansiella tillgångar och skulder. Den ersätter de delar i IAS39 som behandlar klassificering och värdering av finansiella instrument. IFRS9 träder i kraft 1 januari 2018 och bedöms inte få någon väsentlig inverkan för moderbolaget.

IFRS15 Intäkter från kundkontrakt reglerar hur redovisning av intäkter ska ske. De principer som IFRS15 bygger på ska ge användaren av finansiella rapporter mer användbar information om företagets intäkter. Den utökade upplysningskyldigheten

innebär att information om intäktslag, tidpunkt för reglering, osäkerheter kopplade till intäktsredovisning samt kassaflöde hänförligt till företagets kundkontrakt ska lämnas. En intäkt ska enligt IFRS15 redovisas när kunden erhåller kontroll över den försålda varan eller tjänsten och har möjlighet att använda och erhåller nyttan från varan eller tjänsten. IFRS15 ersätter IAS18 intäkter och IAS11 Entreprenadavtal och träder i kraft 1 januari 2018. Moderbolaget har ännu inte utvärderat effekterna av standardens införande.

IFRS16 Leasing ersätter IAS17 Leasingavtal. Standarden kräver att tillgångar och skulder hänförliga till alla leasingavtal, med några undantag, redovisas i balansräkningen. Denna standard baseras på synsättet att leasetagaren har en rättighet att använda en tillgång under en specifik tidsperiod och en skyldighet att betala för denna rättighet. IFRS16 träder i kraft 1 januari 2019. EU har ännu inte antagit standarden. Moderbolaget har ännu inte helt utvärderat effekterna av införandet av standarden men en preliminär bedömning är att den inte kommer att få väsentlig påverkan för Moderbolaget.

Not 2 – Nettoomsättning		
	2015	2014
Fraktflygstjänster	653,6	579,8
Övriga intäkter	0,1	1,4
Total	653,7	581,2

Finansiell information per geografiskt område

	Skandinavien	UK	Europa	Total
Extern nettoomsättning	501,3	-	152,3	653,7

Handel med dotterbolag

I moderbolaget uppgår inköpen från koncernföretag till 625,5 Mkr (400,4) och försäljning till koncernföretag 0 Mkr (0,2).

Not 3 – Övriga rörelseintäkter		
	2015	2014
Valutakursvinster	3,3	9,9
Total	3,3	9,9

Not 4 – Rörelsens kostnader		
	2015	2014
Inhyrd fraktflygskapacitet	-616,4	-374,0
Flygbränsle	-	-87,8
Direkta operationskostnader*	-0,2	-80,9
Övriga operationskostnader	-21,1	-43,0
Total	-637,7	-585,7

* Består av landnings-, navigations-, och handlingavgifter

Not 5 – Anställda, personalkostnader och arvode till styrelse och ledning

Anställda

Genomsnittligt antal anställda under året har 1 (o) varav 1 man (o). Totala löner och andra ersättningar (exklusive förmåner) uppgår till 0,8 Mkr (o). Sociala kostnader uppgår till 0,6 Mkr (o) varav pensionskostnader 0,3 Mkr (o).

Verkställande direktör

Till den tidigare verkställande direktören Gustaf Thureborn har under år 2015 utgått lön och förmåner om sammanlagt 0,8 Mkr (o), varav ingen del är rörlig. Pensionen är avgiftsbestämd och pensionspremier erläggs med 35 % av lönen inklusive förmåner. Den tillförordnade verkställande direktören Fredrik Groth har inte erhållit någon lön eller andra ersättningar under året. För huvudsakliga anställningsvillkor se not 7 för Koncernen.

Styrelsen

I enlighet med 2014 års stämmobeslut beslutades att totalt 300 Tkr skulle utgå i styrelsearvode fram till nästa årsstämma eller med 150 Tkr vardera till styrelseledamöter utan aktieinnehav eller som inte varaktigt arbetar i bolaget. På samma grund beslöts vid årsstämman 2015 att styrelsearvode skulle utgå med totalt 150 Tkr till vardera styrelseledamot samt med 250 Tkr till styrelsens ordförande fram till nästa årsstämma. Under år 2015 har utbetalning skett med 150 Tkr av ovanstående till tidigare styrelseledamoten Staffan Carlson samt med 75 Tkr vardera till tidigare styrelseledamöterna Ingvar Nilsson, Carsten Browall och Marianne Dicander Alexandersson.

Not 6 – Ersättning till revisorer		
	2015	2014
Grant Thornton		
Revisionsuppdrag	0,7	0,5
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	0,3	0,2
Skatterådgivning	-	-
Övriga tjänster	0,1	0,1
Total	1,1	0,8

Not 7 – Operationell leasing och hyror

Bolaget hyrde en hangar, kostnaden för 2015 uppgick till 0,1 Mkr (0,1).

Not 8 – Resultat från andelar i koncernföretag

	2015	2014
Erhållen utdelning	2,8	16,8
Erhållet/erlagt koncernbidrag	35,2	-0,5
Total	38,0	16,3

Not 9 – Resultat från andelar i intresseföretag

	2015	2014
Förlust vid avyttring	-1,3	-
Erhållen utdelning	1,0	-
Total	-0,3	-

Not 10 – Räntetäkter och räntekostnader och liknande poster**Räntetäkter och liknande poster**

	2015	2014
Räntetäkter från likvida medel	0,4	0,3
Räntetäkter från koncernbolag	28,2	30,0
Räntetäkter från finansiella lånefordringar till upplupet anskaffningsvärde	-	2,0
Vinster från försäljning av finansiella lånefordringar	-	1,2
Total	28,6	33,5

Räntekostnader och liknande poster

	2015	2014
Räntekostnader från upplåning till upplupet anskaffningsvärde	-44,0	-43,7
Lösenkostnader för obligationslån	-41,8	-
Valutakursförluster	-0,1	-
Total	-85,9	-43,7

Not 11 - Bokslutsdispositioner

	2015	2014
Återföring av periodiseringsfond	1,5	-
Total	1,5	-

Not 12 – Skatter

	2015	2014
Redovisat skatt		
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	1,3	0,1
Total	1,3	0,1

2015 2014

Avstämning av redovisat skatt		
Aktuell skatt på årets resultat	1,2	11,5
Svensk inkomstskatt (22 %)	-0,3	-2,5
Skatteeffekter av:		
Utdelningar från dotterbolag – ej skattepliktig intäkt	0,6	3,7
Ej avdragsgilla poster	-1,6	-0,6
Ej avdragsgill förlust, avyttring av intresseföretag	-0,3	-
Ej skattepliktiga poster	1,3	-
Skattepliktiga poster, ej bokförda i resultatet	-0,8	-0,6
Ej värderade underskottsavdrag	1,1	-
Uppskjuten skatt från temporära skillnader, upplåning	1,3	-
Övrigt	-	0,1
Total	1,3	0,1

2015-12-31 2014-12-31

Fördelning av uppskjutna skatter i balansräkningen		
Upplåning	-	1,2
Total	-	1,2

Not 13 – Immateriella anläggningstillgångar**Licenser och IT system**

Accumulerat anskaffningsvärde	
Ingående balans 2014-01-01	0,4
Utgående balans 2014-12-31	0,4
Ingående balans 2015-01-01	0,4
Utgående balans 2015-12-31	0,4
Accumulerade av- och nedskrivningar	
Ingående balans 2014-01-01	-0,2
Årets avskrivning	-0,1
Utgående balans 2014-12-31	-0,3
Ingående balans 2015-01-01	-0,2
Årets avskrivning	-0,1
Utgående balans 2015-12-31	-0,3
Redovisat värde	
Per 2014-01-01	0,2
Per 2014-12-31	0,1
Per 2015-01-01	0,2
Per 2015-12-31	0,1

All avskrivning har belastat kostnad för sålda tjänster.

Not 14 – Andelar i koncern- och intresseföretag**Andelar i koncernföretag**

	2015-12-31	2014-12-31
Ingående anskaffningsvärde	65,2	65,2
Avyttring av West Atlantic S.A. genom likvidation	-0,3	-
Utgående redovisat värde	64,9	65,2

Bolag	Org. Nr	Säte	Kapitalandel	Röstandel	Andelar	Redovisat värde
West Atlantic Sweden AB	556062-4420	Göteborg, Sverige	100 %	100 %	15 000 000	17,1
West Atlantic Aircraft Management AB	556609-4800	Göteborg, Sverige	100 %	100 %	10 000 000	10,0
Atlantic Airlines Ltd.	50509096	Coventry, Storbritannien	100 %	100 %	1 000	34,9
Glackt Ltd.	8798946	Coventry, Storbritannien	100 %	100 %	1 000	-
Norway Aviation Services AS	895234362	Oslo, Norge	100 %	100 %	1 000	0,1
European Aviation Maintenance Ltd	119476C	Isle of Man	100 %	100 %	2 002	2,8
						64,9

Moderbolaget bedöms ha bestämmande inflytande över dotterbolagen genom rösträttsandelen.

Andelar i Intresseföretag

	2015-12-31	2014-12-31
Ingående anskaffningsvärde	1,1	1,1
Försäljning av andelar	-1,0	-
Utgående redovisat värde	0,1	1,1

Bolag	Org. Nr	Säte	Kapitalandel	Röstandel	Andelar	Redovisat värde
VACS AB	556814-3241	Stenungsund	33,0%	33,0%	167	0,1

Intresseföretaget utför handel med flygburen kommunikations och positioneringsutrustning. Intresseföretaget utgör enligt bolagets bedömning en icke väsentlig andel av bolagets totala verksamhet vilket grundas på dels innehavets storlek samt omfattningen på intresseföretagets verksamhet i övrigt.

Finansiell information

Intresseföretagen totalt	2015-12-31	2014-12-31
Summa eget kapital	0,1	3,4
Redovisat värde, bolagets andel	0,1	1,1
Resultat från kvarvarande verksamhet	0,0	-0,1
Övrigt totalresultat	-	-
Summa totalresultat*	0,0	-0,1
Bolagets andel	0,0	0,0

* Medhänsyn till kriterierna för väsentlighet, har bolagets andel av totalresultat ej tagits upp i bolagets redovisning.

Not 15 – Andra långfristiga finansiella fordringar

	2015-12-31	2014-12-31
Depositioner	-	0,5
Övriga långfristiga finansiella fordringar	-	-
Total	-	0,5

Not 16 – Kundfordringar

	2015-12-31	2014-12-31
Kundfordringar, brutto	33,5	31,5
Avgår reservering för kundförluster	-0,5	-0,2
Total	33,0	31,3

Förändringar i reservering för kundförluster är följande:

	2015-12-31	2014-12-31
Ingående balans 2015-01-01	-0,2	-
Reserveringar för osäkra fordringar	-0,3	-0,2
Total	-0,5	-0,2

Beträffande åldersstruktur och hantering av kreditrisk, se not 25.

Not 17 – Övriga fordringar

	2015-12-31	2014-12-31
Balanser på bankkonton	15,1	9,3
Momsfordringar	3,9	-
Övriga kortfristiga fordringar	-	0,1
Total	19,0	9,4

Not 18 – Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2015-12-31	2014-12-31
Förutbetalda kostnader	0,7	0,3
Upplupna intäkter	5,7	10,9
Total	6,4	11,2

Not 19 – Kassaflödesanalys och likvida medel

Betalda räntor och liknande	2015-12-31	2014-12-31
Betalda räntor	46,6	41,1
Lösenkostnader, obligationslån	34,4	-
Transaktionskostnader, obligationslån	17,0	-
Total	98,0	41,1

Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet

	2015-12-31	2014-12-31
Avskrivningar	0,1	0,1
Reservering för osäkra fordringar	0,3	-
Valutakursdifferenser	0,3	1,7
Övrigt	-0,7	-
Total	0,0	1,8

Not 25 – Finansiell riskhantering och finansiella instrument

Risk och riskhantering

Moderbolaget är exponerat mot kredit-, likviditets-, ränte-, och valutarisker i den dagliga verksamheten. Risk och riskhantering överensstämmer med Koncernens, vilket finns ingående beskrivet i not 30 av Koncernens rapport. Tabellerna nedan illustrerar åldersstrukturen för kundfordringar (exklusive reserveringar för förfallna fordringar) och finansiella skulder, inklusive räntebetalningar. Även profilen för räntebärande finansiella instrument illustreras nedan.

Kreditrisk

Kundfordringar	2015-12-31	2014-12-31
Ej förfallna	21,5	26,2
Förfallna 0-30 dagar	9,1	4,4
Förfallna 30-60 dagar	2,5	0,6
Förfallna 60-90 dagar	-	-
Mer än 90 dagar förfallna	0,4	0,4
Total	33,5	31,6

Tabellen ovan inkluderar enbart kundfordringar då Moderbolaget inte har några övriga förfallna fordringar per ovanstående datum. Förfallna fordringar reserveras ej om ledningen bedömer det sannolikt att dessa inflyter.

Likviditetsrisk

Likviditetsrisk innebär att Moderbolaget ej kan uppfylla sina åtaganden när dessa förfaller. Nedan redovisas när Moderbolagets finansiella skulder (inklusive uppskattade räntebetalningar) förfaller till betalning.

Delkomponenter i likvida medel

	2015-12-31	2014-12-31
Likvida medel	253,5	1,0
Total	253,5	1,0

Utnyttjad checkkredit uppgick till 0 Mkr (0). Limit på checkräkningskrediten är 50,0 Mkr (50,0), se vidare not 23.

Not 20 – Eget kapital

Aktiekapital

Aktiekapitalet utgörs av 27 004 640 (27 004 640) aktier med kvotvärdet 1 kr/aktie. Endast ett aktieslag finns. Alla aktier har samma rösträtt.

Förändring av eget kapital

Upplysningskravet enligt ÅRL 5 kap 14 § avseende specifikation av förändring av eget kapital jämfört med föregående års balansräkning framgår av Moderbolagets rapport över förändring i eget kapital, se sid 33.

Not 21 – Obeskattade reserver

	2015-12-31	2014-12-31
Periodiseringsfond, taxering 2010	-	0,1
Periodiseringsfond, taxering 2011	-	0,1
Periodiseringsfond, taxering 2012	-	1,3
Total	-	1,5

Den uppskjutna skatteskulden i obeskattade reserver uppgår till 0 Mkr (0,3).

Not 22 – Obligationslån

Obligationslånet om 850,0 Mkr erhöles den 21 december 2015 och löper under fyra år till och med den 21 december 2019 då det förfaller till betalning.

Lånet löper med en årlig fast ränta om 6,5 % och erläggs vid två tillfällen under året, i juni samt december.

För ställda säkerheter för lånet refereras till not 26.

Not 23 – Checkräkningskredit

Beviljad checkräkningskredit i SEK och utländsk valuta uppgår till 50,0 Mkr (50,0), varav utnyttjat belopp uppgår till 0 Mkr (0). Företagsintekningar om 67,9 Mkr (67,9) har ställts som säkerhet.

Not 24 – Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2015-12-31	2014-12-31
Upplupen kostnadsränta	1,7	5,8
Förutbetalda intäkter	1,2	0,4
Övriga poster	0,8	2,6
Total	3,7	8,8

Förfall av finansiella skulder, inklusive räntebetalningar	Leverantörs- och			Leverantörs- och		
	Obligationslån	övriga skulder	Total	Obligationslån	övriga skulder	Total
Mkr	2015-12-31	2015-12-31	2015-12-31	2014-12-31	2014-12-31	2014-12-31
Mindre än ett år	55,2	3,1	58,4	40,0	14,6	54,6
Mellan ett och fem år	1 015,6	-	1 071,0	640,0	-	680,0
Mer än fem år	-	-	-	-	-	-
Total	1 070,8	3,1	1 129,4	680,0	14,6	694,6

Tabellen ovan inkluderar ej utnyttjad checkräkningskredit, vilken uppgår till 50,0 Mkr och förlängs med ett år i taget vid utgången av varje år. Obligationslånet, nominellt 850,0 Mkr, förfaller 2019-12-21.

Ränterisk

Per bokslutsdatum var Moderbolagets ränteprofil för finansiella instrument enligt nedan:

Räntebärande finansiella instrument	2015-12-31			2014-12-31		
	Fast ränta	Rörlig ränta	Räntefri	Fast ränta	Rörlig ränta	Räntefri
Långfristiga finansiella fordringar	-	-	-	-	-	0,5
Kortfristiga fordringar	-	-	48,1	-	-	40,8
Likvida medel	-	244,5	8,9	-	1,0	-
Obligationslån, långfristigt	-833,1	-	-	-491,2	-	-
Övriga kortfristiga skulder	-	-	-3,1	-	-	-14,6
Total	-833,1	244,5	53,9	-491,2	1,0	26,7

Baserat på ränteprofilen i föregående tabell, med framförallt obligationslånet som löper med fast ränta, bedöms ränterisken som icke väsentlig.

Valutarisk

Valutarisk för Moderbolaget följer strukturen angiven för Koncernen och rör primärt betalningar inom ramen för den löpande verksamheten. För mer information hänvisas till not 30 i Koncernens rapport. Vidare är Moderbolaget också exponerat mot valutafluktuationer relaterade till finansiella tillgångar och skulder denominerade i utländsk valuta.

Känslighetsanalys

Per den 31 december 2015 beräknas en generell höjning av GBP och USD med 10 % mot SEK, emellertid inte få några väsentliga effekter på Moderbolagets resultat före skatt. En generell förstärkning av EUR mot SEK skulle höja Moderbolagets resultat före skatt med omkring 2,8 Mkr, huvudsakligen kopplat till kundfordringarna. Omvänt skulle en försvagning med tio procent ha haft en lika stor motsatt effekt på eget kapital och resultat, allt annat lika. Ovanstående beräkningar bygger på att variabler i utländsk valuta är helt fasta i förhållande till varandra för att enbart återspegla valutaeffekten. Analysen gör inget anspråk på att vara fullständig utan skall snarare ses som en indikation på Moderbolagets känslighet och exponering mot utländsk valuta.

Verkligt värde och redovisat värde på finansiella tillgångar och skulder

Mkr	2015-12-31		2014-12-31	
	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
Finansiella tillgångar				
Långfristiga finansiella fordringar	-	-	0,5	0,5
Övriga fordringar inkl. kundfordringar	48,1	48,1	40,8	40,8
Likvida medel	253,5	253,5	1,0	1,0
Total	301,6	301,6	42,3	42,3
Finansiella skulder				
Upplåning inkl checkräkningskredit	833,1	850,0	491,2	525,0
Övriga skulder inkl. leverantörsskulder	3,1	3,1	14,6	14,6
Sum	836,2	853,1	505,8	539,6

Verkligt värde fastställs vanligtvis genom användande av officiella marknadsnoteringar. När marknadsnoteringar saknas fastställs det verkliga värdet genom allmänt vedertagna värderingsmetoder såsom diskontering av framtida kassaflöden baserat på tillgänglig marknadsinformation.

Moderbolagets finansiella tillgångar och skulder är värderade till verkligt värde enligt nedan:

- **Nivå 1:** Noterade priser på en aktiv marknad för identiska tillgångar eller skulder.
- **Nivå 2:** Andra observerbara data för tillgången eller skulden än noterade priser inkluderade i Nivå 1, antingen direkt (dvs som prisnoteringar) eller indirekt (härledda från prisnoteringar).
- **Nivå 3:** Verkligt värde fastställs utifrån värderingsmodeller där väsentlig indata baseras på icke observerbara data. Koncernen har för närvarande inga finansiella tillgångar eller skulder har för närvarande inga finansiella tillgångar eller skulder värderade enligt denna nivå.

Per 31 december 2015 har Moderbolaget inga finansiella tillgångar eller skulder vilka värderas enligt verkligt värde via resultaträkningen.

I nivå 1 klassificeras: obligationslånet, som är föremål för handel på Nasdaq OMX i Stockholm. Då handel med obligationslånet startade först under 2016, överensstämmer verkligt värde med det nominella värdet. Det redovisade värdet är upptaget till upplupet anskaffningsvärde med beaktande av transaktionskostnader.

I nivå 2 klassificeras: Icke räntebärande långfristiga finansiella fordringar värderade till upplupet anskaffningsvärde och där räntan som används för att diskontera beloppet till anskaffningsvärdet är härledd från en prisnotering och en bedömning är gjord av Moderbolaget utifrån denna notering.

För övriga fordringar inkl. kundfordringar, likvida medel, övriga lån, övriga skulder inkl. leverantörsskulder bedöms redovisat värde utgöra en rimlig approximation av verkligt värde. Värdering sker till upplupet anskaffningsvärde vilket överensstämmer med nominellt värde med justering för avgående eller tillkommande värderingsposter.

Not 26 – Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

Ställda säkerheter

	2015-12-31	2014-12-31
Företagsinteckningar	67,9	67,9
Bankkonton	150,0	0,4
Koncerninternt lån	-	320,0
Aktier i dotterföretag	10,0	10,0
Total	227,9	398,3

Företagsinteckningar avser skulder till kreditinstitut för egna engagemang. Koncerninternt lån avser skulder till innehavare av utgiven företagsobligation för egna engagemang. Aktier i dotterföretag avser skulder till innehavare av utgiven företagsobligation för egna engagemang.

Eventalförpliktelser

	2015-12-31	2014-12-31
Borgen för koncernföretag	254,4	237,7
Total	254,4	237,7

Borgen avser koncernföretags engagemang hos kreditinstitut, 57,3 Mkr (20,7) och flygplansleasinggivare, 197,2 Mkr (216,9).

Not 27 – Händelser efter balansdagen

Ett kostnadsreduktionsprogram är på väg att införas för att Koncernen långsiktigt skall förbättra sin konkurrenskraft för att kunna vinna nya kontrakt samt återvända till lönsam tillväxt. Programmet introduceras under 2016. För mer information se not 33 för Koncernen.

Bolagsstyrning

West Atlantic AB (publ) är Moderbolaget inom West Atlantic Koncernen och är ett Svenskt publikt aktiebolag med huvudkvarter i Göteborg, Sverige. Sedan april 2014 har West Atlantic AB (publ) haft en Senior säkerställd obligation listad på NASDAQ OMX Stockholm, Företagsobligationer. Målsättningen inom bolagsstyrning är att förse West Atlantic med effektiv ledning och kontroll av verksamheten samt säkerställa transparens, klarhet och god affärsetik.

Uppförandekod

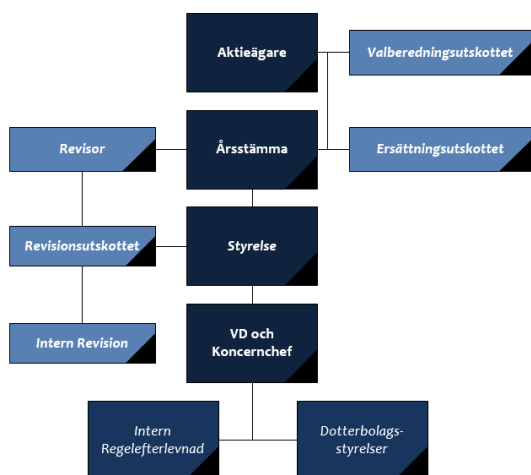
De styrande regelverken för West Atlantic AB (publ) och dess dotterbolag är:

- Svensk lagstiftning och andra nationella lagar och/eller regler där Koncernen är verksam
- NASDAQ OMX Regelverk för emittenter
- Bolagets bolagsordning
- Internt ramverk för policys – Uppförandekod, information/IR policy
- Arbetsplan för Styrelsen och dess instruktioner till VD och Koncernchef
- Rekommendationen från relevanta organisationer
- Svenska aktiebolagslagen (ABL)

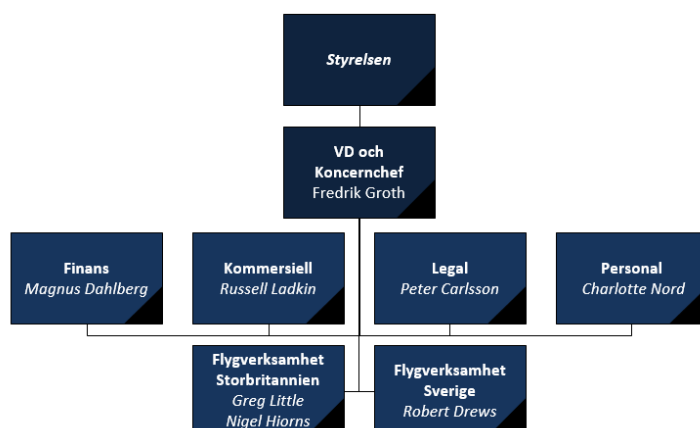
Enligt Bolagets uppfattning uppfyller West Atlantic sin uppförandekod och per rapportdatum har varken NASDAQ:s disciplinnämnd eller Aktiemarknadsnämnden rapporterat om en avvikelse mot börsens regler eller god marknadspraxis. Den svenska koden för bolagsstyrning har ej fullt implementerats av Koncernen eftersom aktierna ej är upptagna för handel på en börs och eftersom nära hälften av Koncernens aktieägare är från USA och Storbritannien.

Lednings- och rapporteringsstruktur

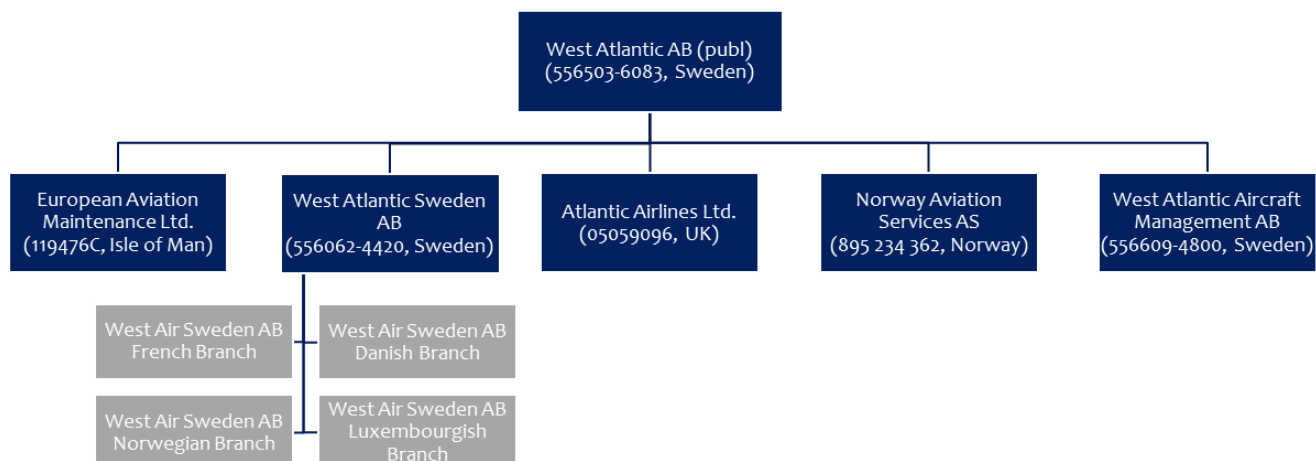
Styrningsstruktur



Rapporteringsstruktur



Organisationsschema



Styrelsen

Göran Berglund – Styrelseordförande

Berglund var Ordförande i Styrelsen i West Atlantic AB (publ) mellan 1995 och 2015 och blev återigen vald 2016. Berglund innehar ingen operativ ledningsposition i Bolaget eller något av dotterbolagen, men innehar styrelseuppdrag i West Atlantic Sweden AB och West Atlantic Aircraft Management AB.

Berglund har en medicinsk examen och tidigare arbeten sträcker sig från dekanus för Medicinska fakulteten vid Lunds universitet till engagemang i riskkapitalsatsningar och styrelseuppdrag sedan 1995. Under fyra decennier förvärvade Berglund betydande kunskaper om affärsstrategi och ledning, särskilt från arbete med stora och publika organisationer. Flertalet av bolagen har varit listade och Berglund har en lång erfarenhet att arbeta med tillväxtföretag.

Aktieinnehav: 10 058 559 aktier.



Joseph Payne – Styrelseledamot

Payne har varit Styrelseledamot i West Atlantic AB (publ) sedan 2014, men innehar ingen operativ ledningsposition i Bolaget eller något av dotterbolagen. Under 2013, etablerade West Atlantic ett strategiskt samarbete med Air Transport Services Group, Inc. (ATSG), inom vilket ATSG förvärvade en 25% aktieägarandel av West Atlantic AB (publ) via ATSG WEST Ltd, med säte i Dublin, Irland.

Payne har varit Senior Vice President och Corporate General Counsel och company secretary inom ATSG sedan februari 2008. Vidare är Payne Vice President och general counsel för ABX Air, Inc. Payne har en Juris Doctor från University of Dayton School of Law, och en Bachelor of Business Administration från University of Cincinnati College of Business Administration, med specialisering på redovisning.

Aktieinnehav: - aktier.



Fredrik Lindgren – Styrelseledamot

Lindgren var Styrelseledamot i West Atlantic AB (publ) mellan 2013 och 2015 och blev återigen vald 2016 men innehar ingen operativ ledningsposition i Bolaget eller något av dotterbolagen och är oberoende från bolagets ägare.

Med en omfattande bakgrund som Ordförande, VD och CFO för flertalet noterade bolag är Lindgren idag ledamot i Larodan AB och Magbaleo AB.

Aktieinnehav: - aktier.



Tony Auld – Styrelseledamot

Auld var Styrelseledamot i West Atlantic AB (publ) mellan 2011 och 2014 och blev återigen vald 2016 men innehar ingen operativ ledningsposition i Bolaget eller något av dotterbolag

Auld har under sina mer än 30 år inom flygindustrin samlat omfattande erfarenhet och har innehaft flertalet positioner som kommersiell direktör till VD. Auld arbetade också som VD för Atlantic Airlines mellan 1999 och 2014.

Aktieinnehav: 2 025 348 aktier.



Russell Ladkin – Styrelseledamot

Ladkin var Styrelseledamot i West Atlantic AB (publ) mellan 2011 och 2014 och blev återigen vald 2016. Ladkin är också Marknads- och försäljningsansvarig för West Atlantic Koncernen.

Ladkin anslöt sig till Koncernen 1989, initialt tjänstgörandes som pilot med mer än 6 000 flygtimmar i flygbolaget. Ladkin har haft roller som flygoperativ direktör och VD. Aktieinnehav: 2 025 348 aktier.



Koncernens ledningsgrupp

Fredrik Groth – VD och Koncernchef

Groth anslöt sig till West Atlantic i januari 2016 från sin position som COO för MEGA Global Air Services med över 25 års erfarenhet inom flygindustrin. Tidigare positioner inkluderar Executive Vice President för PEMCO World Air Services, Managing Director för SwiftAir Spain, Chief Executive Officer för Airworks India och Managing Director för Maldivian Air Taxi. Groth har en kandidatexamen i management och internationell business från American College i Schweiz samt en MBA från University of Michigan.

Aktieinnehav: - aktier.



Magnus Dahlberg – Chief Financial Officer

Dahlberg påbörjade sin karriär inom flygbranschen 2001 som finanschef för ett Svenskt regionalt passagerarflygbolag innan han började som finansdirektör på West Atlantic Sweden AB. Mellan 1988 och 2001 arbetade Dahlberg för en internationell finansiell institution, Skandinaviska Enskilda Banken (SEB), i en serie av positioner inom avdelningen för redovisning och finansiell rapportering. Dahlberg innehar en civilekonomexamen inom företagsekonomi.

Aktieinnehav: 0 aktier.



Russell Ladkin – Chief Commercial Officer

Ladkin är ansvarig för Koncernens globala försäljningsaktivitet, inkluderat den strategiska riktningen, utvecklandet av nya produkter och tjänster, nya marknader och regioner, kundvård, operativ leverans av tjänster och marknadskommunikation. Ladkin anslöt sig till Koncernen 1989, initialt tjänstgörandes som pilot med mer än 6 000 flygtimmar i flygbolaget. Ladkin har haft roller som flygoperativ direktör och VD.

Aktieinnehav: 2 025 348 aktier.



Greg Little – Chief Operating Officer

Little är ansvarig chef för Koncernens Brittiska flygbolag. Han innehar en civilingenjörsexamen och anslöt sig till Atlantic Airlines verksamhet 1993. Efter kommersiella utnämningar samt ledare för operationen med lätta flygplan och passagerardivisionen blev Little utsedd till driftschef i Atlantic Airlines 2004.

Aktieinnehav: - aktier.



Peter Carlsson – VP Aircraft Management and Legal Affairs

Carlsson blev utnämnd till VP Aircraft Management and Legal Affairs under 2014, efter att ha innehaft en serie av positioner inom finans/legal i Koncernen. Carlsson innehar en Mastersexamen i Ekonomi med ytterligare universitetsstudier i statsvetenskap. Efter examen och fram till anslutningen som VD-assistent i West Atlantic Sweden 2006, höll Herr Carlsson en serie positioner i en internationell finansiell institution, SBAB AB.

Aktieinnehav: 0 aktier.



Robert Drews – Teknisk Koncerndirektör & flygverksamhetsansvarig

Drews är verksamhetsansvarig chef för svenska och brittiska flygbolagen och tjänstgör som Koncernens tekniska direktör. Drews innehar en ingenjörsexamen. Han anslöt till West Atlantic Sweden 1995 som teknisk chef för Part 145 och Part M efter att ha samlat över 25 års erfarenhet från ledande roller inom underhåll och drift. Därefter blev Drews utsedd teknisk direktör för Sverige år 2003, därefter befordrad till teknisk Koncerndirektör.

Aktieinnehav: - aktier.



Nigel Hiorns – Direktör för Brittiska tekniska verksamheten

Hiorns utsågs till teknisk ledare för Atlantic Airlines 1998 och tog 2001 över rollen som teknisk direktör, med ansvar att leda den dagliga organisationen och tekniska verksamheten i Storbritannien. Herr Hiorns anslöt sig till Koncernen 1989 som flygplans-tekniker, sedermera befordrad till Base Maintenance Manager och därefter Aircraft Serviceability Director, med uppgift att leda och organisera underhållet för Brittiska flygplansflottan.

Aktieinnehav: 253 168 aktier.



Charlotte Nord – Personaldirektör

Nord är personaldirektör sedan 2015 och innehar även positionen som Verkställande Direktör för den Franska filialen till West Atlantic Sweden AB. Nord har en kandidatexamen i organisationsbeteende från Kristianstads Högskola med ytterligare studier inom i ekonomi och management från Lunds Universitet. Tidigare erfarenheter inkluderar HR-chefspositioner från Keolis AB och AcadeMedia AB. Aktieinnehav: - aktier.



Rickard Asplund – IT-direktör

Asplund är IT-direktör för West Atlantic och innehar en universitetsexamen i datateknik och har samlat över 15 års erfarenhet inom IT i ledande roller inom luftfart, konsult och kommunal verksamhet. Asplund anställdes i Koncernen 2011 som IT Direktör, med uppgift att genomföra en total omstrukturering och konsolidering av Koncernens IT-plattform, vilken är framgångsrikt avslutad.

Aktieinnehav: - aktier.



Styrelseförsäkran

Styrelsen och Verkställande Direktören i West Atlantic AB (Publ) intygar härmed att denna årsredovisning upprättats enligt Årsredovisningslagen (ÅRL) och Rådet för finansiell rapporterings rekommendation ”Redovisning för juridiska personer” (RFR 2) och ger en rättvisande bild av Moderbolagets ställning, resultat och att förvaltningsberättelsen ger en rättvisande översikt över utvecklingen av moderbolagets verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer, vilka Moderbolaget står inför.

Styrelsen och Verkställande Direktören tillika Koncernchefen i West Atlantic AB (Publ) intygar härmed att koncernredovisningen upprättats enligt internationella redovisningsstandarder (IFRS), såsom antagna av Europeiska Unionen, och ger en rättvisande bild av koncernens ställning, resultat och att förvaltningsberättelsen för koncernen ger en rättvisande översikt över utvecklingen av koncernens verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer, vilka koncernen med dess dotterbolag står inför.

Göteborg, Sverige, 27 april 2016

Göran Berglund
Styrelsens ordförande

Tony Auld
Styrelseledamot

Russell Ladkin
Styrelseledamot

Fredrik Lindgren
Styrelseledamot

Joseph Payne
Styrelseledamot

Fredrik Groth
Tf. VD och Koncernchef

Årsredovisningen och koncernredovisningen har som framgår av ovan, godkänts för utfärdande av styrelsen den 27 april 2016. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 23 maj 2016.

Revisionsberättelsen har avgivits den 27 april 2016

Grant Thornton Sweden AB

Claes Jörstam
Auktoriserad revisor

Årsstämma

West Atlantic Koncernens Årsstämma kommer hållas den 23 maj, 2016 på Koncernens huvudkontor beläget i Göteborg (Prästgårdsgatan 1, 412 71 Göteborg).

West Atlantic AB (publ) offentliggör denna information enligt lagen om värdepappersmarknaden och/eller lagen om handel med finansiella instrument.

Alla rapporter finns tillgängliga på engelska och svenska och kan hämtas från West Atlantics hemsida. Rapport kan också beställas elektroniskt genom att kontakta investor.relations@westatlantic.eu.

Revisionsberättelse

Till årsstämman i West Atlantic AB (publ), org. nr 556503-6083

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för West Atlantic AB (publ) för år 2015 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 38-40. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 12-41.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar för årsredovisningen och koncernredovisningen

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta en årsredovisning som ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och en koncernredovisning som ger en rättvisande bild enligt International Financial Reporting Standards, såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen, och för den interna kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen och koncernredovisningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige. Dessa standarder kräver att vi följer yrkesetiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter.

En revision innefattar att genom olika åtgärder inhämta revisionsbevis om belopp och annan information i årsredovisningen och koncernredovisningen. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur bolaget upprättar årsredovisningen och koncernredovisningen för att ge en rättvisande bild i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i bolagets interna kontroll. En revision innefattar också en utvärdering av ändamålsenligheten i de redovisningsprinciper som har använts och av rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen, liksom en utvärdering av den övergripande presentationen i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden. Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen och koncernredovisningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige. Dessa standarder kräver att vi följer yrkesetiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter.

Uttalanden

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets finansiella ställning per den 31 december 2015 och av dess finansiella resultat och kassaflöden för året enligt årsredovisningslagen. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per den 31 december 2015 och av dess finansiella resultat och kassaflöden för året enligt International Financial Reporting Standards, såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte bolagsstyrningsrapporten på sidorna 38-40. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för West Atlantic AB (publ) för år 2015. Vi har även utfört en lagstadgad genomgång av bolagsstyrningsrapporten.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust, och det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för förvaltningen enligt aktiebolagslagen samt att bolagsstyrningsrapporten på sidorna 38-40 är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att med rimlig säkerhet uttala oss om förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust och om förvaltningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige.

Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningskyldig mot bolaget. Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Därutöver har vi läst bolagsstyrningsrapporten och baserat på denna läsning och vår kunskap om bolaget och koncernen anser vi att vi har tillräcklig grund för våra uttalanden. Detta innebär att vår lagstadgade genomgång av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har.

Uttalanden

Vi tillstyrker att årsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

En bolagsstyrningsrapport har upprättats, och dess lagstadgade information är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Göteborg den 27 april 2016
Grant Thornton Sweden AB

Claes Jörstam

Auktoriserad revisor

Definitioner

Definitioner företagsobligation Finansiella kostnader

	Den totala summan av upplupen ränta , kommissioner, avgifter, diskonteringar, betalningsavgifter, premier eller debiteringar och andra finansiella betalningar avseende finansiella skulder oavsett om de är betalda eller kapitaliserade av något företag inom Koncernen enligt den (de) senaste finansiella rapporten (ema) (beräknade på konsoliderad nivå) men inte transaktionskostnader, kapitaliserad ränta avseende lån inom Koncernen eller förlagslån, leasingkostnader avseende leasead flygplan och bortsett ifrån orealiserade vinster eller förluster på derivat förutom sådana derivat som redovisas som en del av säkringsredovisning.
Finansiella skulder	Utgör alla finansiella skulder avseende a) lånade medel eller erhållna medel inklusive marknadslån b) summan av alla skulder som utgör någon form av finansiell leasing, i den utsträckning som arrangemanget behandlas som finansiell leasing enligt de redovisningsregler som gäller på den första utgivningsdagen för obligationen (en lease där en tillgång och motsvarande skuld är upptagna i Koncernens redovisning); c) sålda eller diskonterade fordringar (alla andra fordringar i den utsträckning de inte också utgör en personlig skuld vid betalningsbrist); d) alla medel som erhålls under någon annan transaktion (inklusive alla framtida försäljningar eller inköpsavtal) som har den kommersiella innebörden av ett lån; e) alla derivat-transaktioner som har ingåtts i samband med säkring mot fluktuationer eller vinst avseende något pris eller någon kurs (när värdet av derivat-transaktionen beräknas skall enbart hänsyn tas till omräkningen till aktuellt marknadsvärde, förutsatt att inte något aktuellt belopp är beroende av resultatet av ett kontraktavbrott eller en realisation, iså fall ska detta belopp användas istället); f) Alla motförbindelser (skuld) såsom garanti, ansvarsersättning, obligation, remburs eller annat instrument utgivet av bank eller finansiell institution, och g) (utan dubbelräkning) all form av garanti eller försäkring mot finansiell förlust av det slag som beskrivs ovan i punkterna a)-(f).
Förlagslån	Innebär alla lån till emittenten eller till något av dess dotterbolag, där emittenten eller relevant dotterbolag är gäldenär, ifall lånet (a) enligt dess villkor och i enlighet med ett underordnat avtal godkänt av säkerhetsagenten, är underordnat emittentens företagsobligation enligt villkoren, b) enligt dess villkor har en slutlig förfallodag, eller om tillämpligt, förtida förfalldatum eller amorteringsdatum vilka inträffat efter det slutliga förfalldatumet, c) enligt dess villkor endast avkastar ränta som utbetalas tidigast när lånet förfaller.
Första påkallandedagen för lösen	Innebär det datum som infaller 24 månader efter första utgivningsdagen, eller ifall den dagen inte är en bankdag, den bankdag som infaller närmast enligt tillämpning av bankdagskonventionen.
Första utgivningsdagen	21 december, 2015
Lösenbelopp	Innebär a) 100 plus 50% av räntan på det nominella beloppet ifall optionen utnyttjas på eller efter första möjliga lösendatum (men inte inklusive) datumet som infaller 30 månader efter första utgivningsdagen; b) 100 plus 37,5% av räntan på det nominella beloppet ifall optionen utnyttjas det datum som infaller 30 månader efter första utgivningsdagen upp till (men inte inklusive) datumet som infaller 36 månader efter första utgivningsdagen; c) 100 plus 25% av räntan på det nominella beloppet ifall optionen utnyttjas det datum som infaller 36 månader efter första utgivningsdagen upp till (men inte inklusive) datumet som infaller 42 månader efter första utgivningsdagen ; d) 100 plus 12,5% av det nominella beloppet ifall optionen utnyttjas det datum som infaller 42 månader efter första utgivningsdagen upp till (men inte inklusive) den slutliga förfalldagen.
”Make whole Amount”	(Helhetsbelopp) Innebär a) nuvärdet på den relevanta registreringsdagen, av 103,25% av det nominella beloppet som om en sådan betalning ursprungligen skulle ha skett på den första påkallandedagen för lösen; och b) nuvärdet på den relevanta registreringsdagen av återstående kupongräntor med avdrag för upplupen men inte betald ränta per och inklusive första anropsdagen för lösen, båda beräknade med en ränta genom att använda en diskonteringsränta på 50 punkter över statsobligationsräntan (dvs jämfört med den återstående löptiden av obligationen fram till det nämnda datumet som inträffar på första påkallandedagen för lösen) och där relevant registreringsdatum innebär ett datum som är överenskommet med agenten, emittentens centrala depå för registrering av obligationen och emittenten i samband med en sådan återbetalning.
Slutlig förfallodag	21 december, 2019
Övriga definitioner Administrationskostnader	Indirekta kostnader som krävs för att generera intäkter avseende administration inklusive del av löner och övriga ersättningar och avskrivningar, resor, IT och övriga administrationskostnader
AOC	Aircraft operating certificate. Certifikat utfärdat av en nationell myndighet till en operatör vilken tillåter operatören att använda flygplan för kommersiella ändamål
ATSG	Air Transport Services Group Inc. USA-baserad partner som äger 25% av aktierna i West Atlantic AB (publ).
BAe ATP-F (or ATP)	BAE Advanced Turboprop aircraft, används för de flesta av operationerna i fraktmarknaden upp till åtta ton
Flygplansflotta	Flygplanstyperna BAe ATP, CRJ200PF, B737-300SF/400SF och B767-200. Avser de flygplanstyper Koncernen opererar. För mer information, se sid 11
Kassaflöde från löpande verksamheten	Kassaflödet från den löpande verksamheten enligt rapporten över kassaflödet
Kostnad för sålda tjänster	Alla direkta kostnader som krävs för att generera intäkter inklusive flygplansunderhåll, bränsle, flygplansleasing, del av löner och övriga ersättningar och avskrivningar, hangarhyra och övriga direkta kostnader
Samarbetsavtal	Koncernen är part i ett avtal avseende förvaltning och uthyrning av flygplan med en extern part. För mer information, se redovisningsprinciper, p 1.10
Resultat per aktie	Årets resultat dividerat med genomsnittligt antal utestående aktier före eller efter utspädning
Kostnader för förtidslösen	Innebär totala kostnader i samband med lösen av det tidigare obligationslånet, 21 december 2015, med ursprungligt förfalldatum 8 maj, 2018. Kostnaderna ingår i finansiella kostnader och består av ett ”helhetsbelopp” som inkluderar en avgift för förtidslösen på 4 % av det nominella lånebeloppet, vilket var 500 Mkr, vidare ingår också återstående räntebetalningar fram till nästa ordinarie ränteförfalldatum. Dessutom ingår också återförda transaktionskostnader vilka ingick i anskaffningsvärdet för lånet. Totalt uppgår kostnaderna till 41,8 Mkr.
EBITDA	Årets resultat före räntor, skatt, avskrivningar (inklusive nedskrivningar) och amorteringar. Rörelseresultatet justerat för avskrivningar
EBIT	Rörelseresultatet enligt resultaträkning inklusive rapport över övrigt totalresultat
EBT	Årets resultat före skatt enligt resultaträkning inklusive rapport över totalresultat
Escrow/depositionskonto	Ett bankkonto tillhörande emittenten och till vilket nettomedlen från obligationen översänds och vilket har ställts som säkerhet till förmån för agenten och obligationsinnehavarna (representerade av agenten) i enlighet med överenskommelsen för Escrow account/depositionskontot
Finansiella kostnader	Inkluderar kostnader från: a) räntor på upplåning till upplupet anskaffningsvärde b) räntor på finansiella lånefordringar till upplupet anskaffningsvärde c) alla förluster från försäljning av finansiella lånefordringar d) förluster från försäljning av företag som inte ingår i Koncernen e) förluster från marknadsvärdering av utländska derivat (säkringsinstrument) f) lösenkostnader för lån g) valutakursförluster från omvärdering av finansiella lånefordringar, lån och finansiell leasing
Finansiella intäkter	Inkluderar intäkter från: a) räntor på likvida medel b) räntor på finansiella lånefordringar till upplupet anskaffningsvärde c) alla försäljningar av finansiella lånefordringar d) utdelningar från alla företag som inte ingår i Koncernen e) vinster från försäljningar av företag som inte ingår i Koncernen f) vinster från marknadsvärderingar av utländska derivat (säkringsinstrument) g) valutakursvinster från omvärdering finansiella lånefordringar, lån och finansiell leasing
Regularitet	Faktiska flygavgångar i % av planerade avgångar, dvs avgångar som inte är inställda
Freight Forwarder	Avser en typ av företag som tillhandahåller fraktransporter på uppdrag av sina kunder, ofta som en del av en logistiklösning
Global Integrator	Refererar till de fyra största globala expresslogistikföretagen (FedEX,DHL, UPS, TNT)
Årets resultat	Årets resultat efter skatt enligt resultaträkning inklusive rapport över totalresultat
Räntebärande nettoskuld	Räntebärande skulder, dvs lån och finansiella leasingsskulder (inkluderande i övriga skulder) reducerat med likvida medel
NMO	National mail organisation (Nationell postorganisation) såsom PostNord (Sverige), Royal Mail (Storbritannien), Posten Norge (Norge)
Jämförelsestörande poster	Flygplansintroduktionskostnader, kostnad för pågående legala processer i Frankrike, nedskrivning av materiella anläggningstillgångar, inkomster från flygplansförsäljning, förtida lösenkostnader för lån, finansiella valutakursvinster- eller förluster från lån eller finansiell leasing
Övrigt totalresultat	Poster som ingår här påverkar eget kapital (reserver) men inte årets resultat men kan komma att omklassificeras till årets resultat som en resultat av händelser i framtiden. Den enda aktuella posten i Koncernen för närvarande, är valutakursdifferenser vid omräkning av utländska dotterbolag
Försäljningskostnader	Indirekta kostnader som krävs för att generera intäkter avseende försäljning inklusive del av löner och övriga ersättningar och avskrivningar, resor, IT och övriga försäljningskostnader
Underliggande intäktsstillväxt	Tillväxt i intäkter i fasta valutor och bränslepriser, exklusive effekter från flygplansförsäljning
Wet-lease	Flygbolag tillhandahåller flygkapacitet till ett annat flygbolag



West Atlantic AB (publ)
Årsredovisning 2014
Produktion: West Atlantic
Foto: West Atlantics bildbank

Huvudkontor och Investor relations
Prästgårdsgatan 1, SE-412 71 Göteborg
investor.relations@westatlantic.eu
+46 (0) 10-452 95 00

Operations
Hangar 5, Coventry Airport
UK-CV8 3AZ
+44 24 768 826 30