



# **WEST ATLANTIC**

Årsredovisning 2014



# Innehållsförteckning

## Information och presentation

Historia .....	2
Finansiell översikt .....	3
VD har ordet .....	4
Tjänsterbjudande .....	5
Affärsidé .....	5
Strategi och långsiktig vision .....	6
Marknadsöversikt .....	6
Hållbarhet .....	8
Miljö .....	9
Schemalagda destinationer .....	10
Flygplansflotta .....	11

## Formell årsredovisning för Koncernen och Moderbolaget

Förvaltningsberättelse räkenskapsåret 2014 .....	12
Koncernens resultaträkning inkl. rapport över övrigt totalresultat .....	16
Koncernens rapport över finansiell ställning .....	17
Koncernens rapport över förändring i eget kapital .....	18

Koncernens rapport över kassaflöde .....	19
Noter till Koncernens finansiella rapport .....	20
Moderbolagets rapport .....	34
Moderbolagets resultaträkning .....	34
Moderbolagets balansräkning .....	34
Moderbolagets rapport över förändring i eget kapital .....	35
Moderbolagets kassaflödesanalys .....	35
Noter till Moderbolagets rapport .....	36
Bolagsstyrning .....	40
Risker och riskhantering .....	41
Risköversyn och utfall 2014 .....	43
Styrelsen .....	44
Koncernens ledningsgrupp .....	45
Styrelseförsäkring .....	46
Revisionsberättelse .....	47

## Historia

**West Atlantic** antog sin nuvarande form 2011 då sverigebaserade West Air Koncernen förvärvade sin brittiska konkurrent Atlantic Airlines Ltd. Resultatet blev en operationell sammanlagning av två av Europas mest etablerade självständiga fraktflygbolag. Med huvudkontor i Göteborg, Sverige, utgör Koncernen en av Europas största och mest erfarna leverantörer av integrerade lösningar för "mark till luft"-logistik av post och expressfrakt med en skräddarsydd fraktflygplansflotta bestående av BAe ATP, CRJ200PF och B737.

**West Air Sweden**, hjärtat av den tidigare West Air-koncernen, etablerades 1962. Bolaget bytte sedermera namn till West Air Sweden under 1992. 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 Air Sweden** förändrades 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 Air Sweden 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 leveranskedjan. "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-koncernen, vilken initialt bildades i Jersey, 1969. Med en flygplansflotta bestående av sju Lockheed 188 Electra flygplan var Atlantic Airlines specialiserade sig på ad-hoc flygningar vilket inkluderade transatlantisk kapacitet. 2004 köpte ledningsgruppen ut bolaget från dess tidigare ägare och etablerade bolaget som ett oberoende fraktflygbolag med fokus på den Europeiska 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 Atlantique 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 efterfrågan på den globala marknaden.



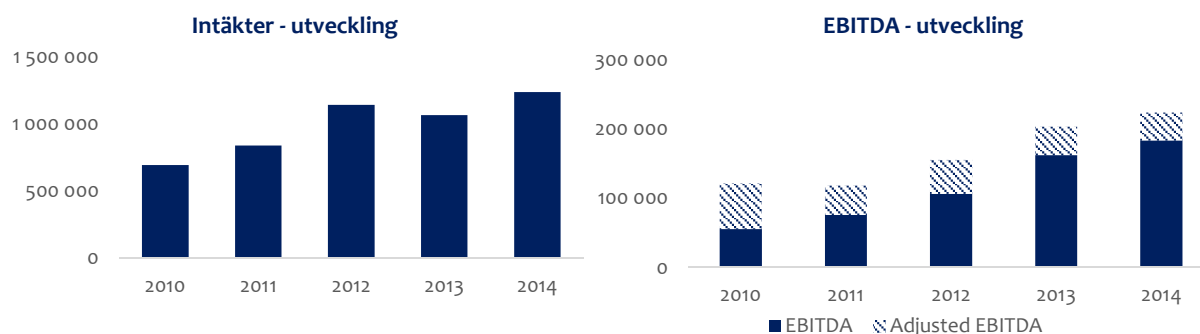
# Finansiell översikt



## 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 2014 utförde Koncernen över 26 000 flygningar på cirka 50 schemalagda destinationer.

## Intäkter och lönsamhet



Justerat EBITDA används som Koncernens operationella nyckeltal där EBITDA justeras för operationell flygplansleasing, samt icke-återkommande poster. 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 och nyckeltal

# 99,3 %

Regularitet flygavgångar  
Långsiktigt mål > 99 %

Operationella nyckeltal	2014 jan - dec	2013 jan - dec
Utförda flygningar	26 195	23 644
Regularitet (mål >99%)	99,3%	99,2%
Antal flygtimmar	27 241	26 032
Schemalagda destinationer	48	43
Antal ton	111 660	85 091

## Finansiell information och nyckeltal för Koncernen

	2014	2013		2014-12-31	2013-12-31
Justerat EBITDA	224 412	203 810	Soliditet	21,51 %	21,12 %
EBITDA	183 865	162 691	Räntebärande skulder, netto	575 503	538 041
Årets resultat	10 584	35 174	Räntebärande skuld/EBITDA	3,1	3,3
Kassaflöde från löpande verksamheten	227 068	72 222	Räntetäckningsgrad*	3,6	3,1
Investeringar i anläggningstillgångar	203 606	268 396			
Resultat per aktie (SEK)	0,39	1,30			
Antal genomsnittsanställda	472	451			

\* Definierat som EBITDA/Finansiella kostnader, netto

Alla redovisade belopp i denna rapport anges i Tusentals kronor (Tkr) om inget annat uttryckligen anges.



# VD har ordet

## Ett produktivt år med expansion av B737-trafik och byggandet av framtidens plattform

Under 2014 ökade koncernens intäkter med 16 % jämfört med föregående år följande strategin att expandera i B737-flygplansflottan. Ökad efterfrågan på fraktflyg noterades från Koncernens större kunder, vilket ytterligare bekräftades under högsäsongen i fjärde kvartalet då volymerna var historiskt höga. Baserat på Koncernens långsiktiga strategi om att öka sitt kapacitetsutbud har året fokuserats på att bygga framtidens plattform med ett kapacitetsutbud som under 2015 kommer sträcka sig från regionala turboprop- till wide-bodyflygplan.

### Intäkter, lönsamhet och kassaflöde

Koncernens intäkter ökade 16 % jämfört med föregående år, vilket primärt berodde på ytterligare tre B737-flygplan i trafik, ökad nyttjandegrad på BAe ATP flottan samt gynnsamma fluktuationer i utländsk valuta, primärt USD och GBP gentemot SEK.

Justerat EBTIDA ökade till 224 412 Tkr (203 810), vilket berodde på nämnda ökning av B737-operationerna samt ytterligare en B737-placerad på ett långsiktigt leaseavtal. Justerat EBITDA inkluderade vinster från försäljning av flygplan om 29 343 Tkr (27 366) primärt hänförligt till två transaktioner genererade inom Koncernens samarbetsavtal med Erik Thun.

EBITDA ökade till 183 865 Tkr (162 691) men var belastat av icke-återkommande introduktionskostnader för flygplanstyperna B737-400 och B767. Dessa strategiska investeringar i ökat kapacitetsutbud kommer göra Koncernen bättre rustad att möta marknadens efterfrågan i den nära framtiden.

Kassaflödet från den löpande verksamheten ökade till 227 068 Tkr (72 222) till följd av reducerat arbetskaptal och bättre operationellt resultat.

### Optimera den operationella plattformen

Under året har Koncernen fortsatt att optimera organisationens struktur för att nå en skalbar operativ plattform dedikerad att leverera kvalitativa och kostnadseffektiva lösningar. Under året har West Atlantic konsoliderat allt internt tungt flygplansunderhåll för BAe ATP-flottan samt byggt upp en koncerngemensam 24H logistikfunktion med kapacitet att stödja hela nätverket. Bägge åtgärderna förväntas öka leveranskvaliteten och addera värde för våra kunder.

### Marknad och kunder

West Atlantics historiska framgångsrika utveckling har byggt på långa och nära relationer med våra kunder, vilket fortsatt är en hörnsten i Koncernens strategi. Detta har lönat sig och materialiserats i flertalet kontraktförnyelser under året.

Bland de nationella postbolagen kom West Atlantic överens med Posten Norge A/S om ett nytt avtal för inrikes postflyg. Avtalet börjar löpa i augusti 2015 och kommer initialt att löpa på en period om fem år. Avtalet inkluderar vidare årliga förlängningsoptioner med en total maximal löptid om åtta år. Avtalet innebär en signifikant händelse i Koncernens framtid med långa och förutsägbara förhållanden i Norge för många år framöver. Med dessa förutsättningar står West Atlantic redo att tillgodogöra sig potentialen från det längsta kommersiella avtalet i Koncernens historia.

Den regionala fraktflygsmarknaden i Europa har de senaste åren kännetecknats av viss överkapacitet. Dock noterade West Atlantic ett trendbrott under 2014 där efterfrågan återigen ökade. Detta bekräftades ytterligare av att Koncernen lyckades placera befintlig kapacitet till mer attraktiva villkor, jämfört med tidigare år.

West Atlantic har ingått ett kommersiellt avtal för en B767-operation med start under 2015. Koncernen är av uppfattningen att efterfrågan på denna typ av kapacitet kommer öka inom den närmsta framtiden. Vidare kommer denna utvidgning av kapacitetsutbudet bli en viktig del av Koncernens fortsatta utveckling.

### Flygplansflotta

Under året expanderades flygplansflottan med en B737-300 och två B737-400. Ett av flygplanen leasades omgående ut till en extern operatör på ett långfristigt avtal medan de övriga två placerades hos befintliga kunder i det Europeiska nätet. Koncernens innehav av B737-flygplan uppgår därmed till åtta vilket överstiger den strategiska kritiska massan för långsiktig lönsamhet.

### Utsikter

Utsikterna för 2015 är positiva med fortsatt tillväxt i volymerna på den Europeiska fraktmarknaden. Den strategiska planen för året är en fortsatt tillväxt i B737-flottan, kombinerat med att inleda operation med B767.

2015 kommer vidare att karaktäriseras av fortsatt konsolideringsarbete med den operativa plattformen som inleddes under 2014, med tillkommande strömlinjeformning av tekniska aktiviteter och den flygoperativa verksamheten.

Starten av B767-trafiken under det kommande året är också av vikt för Koncernens fortsatta tillväxt och utveckling. Baserat på dagens bedömning av marknaden identifierar West Atlantic stor potential att öka trafikvolymerna och realisera positiva effekter av sin redan väletablerade och starka position i Europa.

Göteborg, april 2014

**Gustaf Thureborn**  
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.

RORO-Post har varit en starkt bidragande faktor till West Atlantics framgångar då på- och avlastningstider minimeras till 15 minuter, jämfört med historisk bulklastning om omkring 45 min, då all post var manuellt buren. Genom att säkerställa tillgång till flygplatsen för lastbilar samt nyttja anpassade lastramper är det möjligt att rulla postvagnar direkt på och av flygplanen, vilket leder till stora besparingar i både tid och arbetskraft.



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 Atlantics 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 50 ton nyttolast, i den Europeiska marknaden för fraktflyg. Därav adderar nu West Atlantic denna kapacitet till sitt utbud och erbjuder kunder dessa lösningar med start under 2015.

## Affärsidé



# Strategi och långsiktig vision

## Strategi och affärsplan

Under sommaren 1995 förvärvades West Air 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 förfinna tjänsterna medan vinsterna återinvesteras i Koncernen, för att uppnå framtida tillväxt.

Såsom beskrivits av Koncernens VD och koncernchef, Gustaf Thureborn:

*“- Vi växer med våra kunder, agerar på en kontraktuell marknad följandes efterfrågan på utkontrakterade fraktflygningar. Vi tar oss dit kunderna vill att vi ska vara och vi strävar oupphörligt efter att finna nya sätt att erbjuda effektivare och innovativa lösningar.”*

## Koncernens utveckling och operativa förmågor

West Atlantics resa har försett Koncernen med signifikanta tillgångar till dess förfogande. Primärt har Koncernen långt specialiserad personal i områden från flygplansunderhåll till flygledning. Koncernen strävar efter att kapitalisera på sin plattform genom att addera B737 och B767 till sitt operativa utbud. Den strukturella och organisatoriska investeringen kommer vara minimal allt eftersom plattformen kan skalas och förenas med kraven för dessa nya operationer. Detta kommer ge Koncernen en väsentligt lättare uppgift i att bryta inträdes-

barriärerna på dessa marknader. Det nära samarbetet med Air Transport Services Group (ATGS) kommer vidare möjliggöra för Koncernen att kort efter introduktionen på B767-marknaden kunna vara i framkant av denna, understödda 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 Farnair i Schweiz, Air Contractors 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 och PostNord
- 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. För närvarande har West Atlantic inte sett en fullständig offentlig upphand-



ling av postbärande fraktflyg i Frankrike, Tyskland, Finland, Spanien, Portugal eller Italien. Inom marknader vilka är öppna för upphandling, såsom Norge och Storbritannien, har West Atlantic historiskt sett varit mycket framgångsrika.

### Global Integrators

Global Integrators uppkom genom kommersiell efterfrågan på internationell 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 förfina 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 att skapa en dynamisk social komposition som reflekterar samhället i stort. Under 2014 ökade den kvinnliga andelen är personalen till 8,6 procent (8,4). 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](http://www.unglobalcompact.org) och [www.gcnordic.net](http://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, strävandes 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 2014 rapporterade flygbolagen inom Koncernen utsläpp på strax över 65 tusen ton 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 112 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

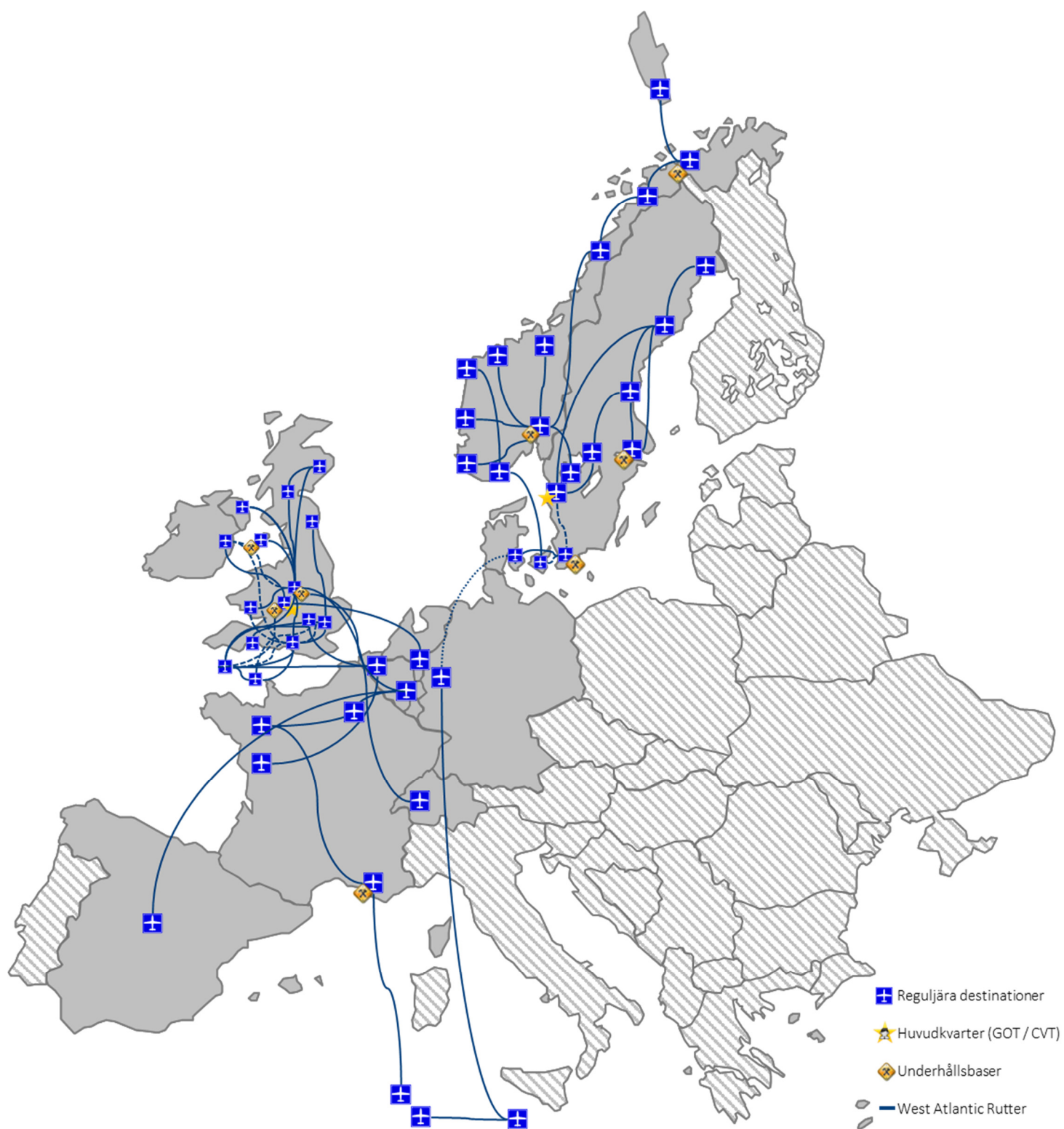
Under året har West Atlantic vidare fokuserat på att förbättra operationen genom att ge de flygoperativa avdelningarna uppgiften att maximera effektiviteten på ruttplanering, för att säkerställa att flygplanen minimerar tiden i luften givet användandet av bästa tillgängliga mönster för uppstigning och 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 driften 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- och början av 2000-talet. Flygplanet producerades i 63 exemplar av vilka West Atlantic idag äger eller opererar 41 och gör vidare underhåll och/eller andra tjänster för fyra stycken. Flygplanet karakteriseras framförallt av bränsleeffektivitet på kortare flygsträckor, vilket gör det idealt för integrerade postnätverk som det svenska och norska. Vidare har flertalet modifikationer genomförts av Koncernen vilket ytterligare ökat dess konkurrenskraft. Flygplanet utgör idag stommen i West Atlantics operation, vilket det kommer fortsätta göra under många år framöver.

BAE ATP/F				
2010	2011	2012	2013	2014
28	38	40	41	41



## 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 fortsatta 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 Globala Integrators.

B737-300SF				
2010	2011	2012	2013	2014
1	1	2	5	6

B737-400SF				
2010	2011	2012	2013	2014
-	-	-	-	2



## 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				
2010	2011	2012	2013	2014
2	3	3	3	3



## Flygplansflotta – Detaljerad specifikation och kapacitet

	BAe ATP-F	CRJ200PF	B737-300SF	B737-400SF
Lastkapacitet	8 400 kg	6 800 kg	18 600 kg	21 364 kg
Hastighet	460 km/h	859 km/h	875 km/h	875 km/h
Kabinlängd	19,20 m	14,76 m	20,95 m	24,40 m
Kabinbredd	2,06 m	1,88 m	2,53 m	2,14 m
Kabinvolym	78 m³	53 m³	135 m³	154 m³
Flygplanets längd	26,00 m	26,77 m	33,40 m	36,50 m
Flygplanets vingspann	30,63 m	21,21 m	28,88 m	28,88 m
Flygplanets markhöjd	7,37 m	6,22 m	11,13 m	11,10 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



# Förvaltningsberättelse räkenskapsåret 2014

## ÅRSREDOVISNING FÖR KONCERNEN & MODERBOLAGET

Styrelsen och koncernchefen för West Atlantic avger härmed följande Årsredovisning för räkenskapsåret 2014 (2014-01-01 till 2014-12-31) 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 Air Sweden AB och West Atlantic Aircraft Management AB med gemensamt säte i Göteborg, Sverige, Atlantic Airlines Ltd. och Glackt Ltd med gemensamt säte i Coventry, Storbritannien, European Aviation Maintenance Ltd. med säte i Isle of Man, Norway Aviation Services AS med säte i Oslo, Norge och West Atlantic SA, med säte i Luxemburg.

West Air Sweden AB är vidare lokalt representerat 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)

Under 2014 genomförde Koncernen en övergång till IFRS där delårsrapport 1 (januari – mars, 2014) var den första publicerade finansiella rapporten enligt IFRS. Övergångsdatumet sattes till 2013-01-01. Samtliga jämförelsetal som avser 2013 har omräknats enligt samma principer. Inverkan av övergången till IFRS finns presenterad i not 34 i Koncernens rapport.

## OPERATIONELL EFFEKTIVITET OCH RESULTAT

### 2014 i korthet

- Intäkter 1 244 278 Tkr (1 072 631)
- Justerat EBITDA 224 412 Tkr (203 810)
- EBITDA 183 865 Tkr (162 691)
- Resultat före skatt 21 601 Tkr (38 805)
- Utförda flygningar 26 195 (23 644)
- Regularitet flygavgångar: 99,3 % (99,2)

### Marknad och operationell effektivitet

Under 2014 ökade Koncernen antalet utförda flygningar med 13,8 % genom en kombination av ytterligare B737-flygplan i flottan och ökad nyttjandegrad av BAe ATP-flottan. Koncernen flög regelbundet på 48 (43) destinationer och regulariteten för

flygavgångar uppgick till 99,3 % vilket översteg Koncernens långsiktiga mål om 99 %.

### Intäkter och lönsamhet

Koncernens intäkter ökade till 1 244 278 Tkr (1 072 631) vilket motsvarande en ökning om 16 % jämfört med föregående år. Ökningen berodde primärt på ytterligare tre B737 i trafik, ökad nyttjandegrad på BAe ATP flottan samt gynnsamma fluktuationer i utländsk valuta, primärt USD och GBP gentemot SEK.



Justerat EBITDA ökade till 224 412 Tkr (203 810), vilket berodde på nämnda ökning av B737-operationer och ytterligare en B737 placerad på ett långsiktigt leasingavtal. Justerat EBITDA inkluderade vinster från försäljning av flygplan om 29 343 Tkr (27 366) primärt till följd av två transaktioner genererade inom Koncernens samarbetsavtal med Erik Thun.

	2014	2013
EBITDA	183 865	162 691
Operationella leasingkostnader*	21 286	25 396
Uppstartskostnader för B767/B737-400	15 780	605
Avsättningar Frankrike, netto	3 481	10 213
Kostnader vid försäljning av dotterbolag	-	7 017
Övriga icke-återkommande poster	-	-2 112
Justerat EBITDA	224 412	203 810

\* Då en del av Koncernens finansieringsportfölj består av flygplansleasing väljer Koncernen att återföra operationella leasingkostnader till justerat EBITDA för att återspegla det operationella resultatet oberoende av om avtalen klassificeras som operationella eller finansiella.

EBITDA ökade till 183 865 Tkr (162 691) men belastades av icke-återkommande introduktionskostnader för flygplanstyperna B737-400 och B767. Totala icke-återkommande poster uppgick till 19 261 Tkr (15 723).

Resultat före skatt uppgick till 21 601 Tkr (38 805) men påverkades signifikant av nämnde uppstartskostnader för B767 och B737-400. Vidare minskades resultatet före skatt av icke-realiserade valutakursförluster på finansiella leasingavtal med 13 751 Tkr (0) samt en nedskrivning av flygplansflottan med 4 992 Tkr (0). Räkenskapsåret 2013 inkluderade vidare en vinst från försäljning av dotterbolag med 9 862 Tkr.

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

### INVESTERINGAR I FLYGPLANSFLOTTAN

Under 2014 anskaffade Koncernen en B737-400 vilken omgående leasades ut på ett långfristigt leasingavtal till en extern operatör. Vidare tog Koncernen leverans av en B737-400 och en B737-300, bägge på operationella leaseavtal. Totala investeringar i materiella anläggningstillgångar uppgick till 220 820 Tkr (270 660).

## SIGNIFIKANTA HÄNDELSE UNDER ÅRET

### BAe ATP, marknad och operation

Året har präglats av stabilitet för BAE ATP-flottan där nätverksförändringar hos befintliga kunder har ökat nyttjandegraden på flottan jämfört med 2013. Vidare säkrade Koncernen ett nytt långsiktigt expressavtal i första kvartalet medan ett postavtal sades upp under andra kvartalet. Under det sista kvartalet säkrade Koncernen två nya expressavtal med operationell start i januari, 2015.

### B737, marknad och operation

Under året har Koncernen satt ytterligare tre flygplan i trafik hos existerande kunder. Ytterligare en B737 placerades på långfristigt leasingavtal till en extern operatör.

### B767, marknad och operation

West Atlantic har ingått ett kommersiellt avtal för en B767-operation med start under 2015. Koncernen är av uppfattningen att efterfrågan på denna typ av kapacitet kommer öka inom den närmsta framtiden. Vidare kommer denna utvidgning av kapacitetsutbudet vara en viktig del av Koncernens fortsatta utveckling.

### Upphandlingar

Posten Norge A/S gick ut med en offentlig upphandling av inrikesnätverket, innehållande åtta flygplan med en avtalstid på upp till åtta år. Koncernen innehar idag hela nätverket och tilldelning var satt till fjärde kvartalet, men blev försenat in i första kvartalet 2015. Avtalet börjar löpa den 1 augusti, 2015.

### Prissättning

Den regionala fraktflygmarknaden i Europa har karakteriserats av viss överkapacitet de senaste åren. Detta illustreras av att 2013 var det femte året i rad som marknaden karakteriserades av begränsad tillväxt. Dock noterade West Atlantic ett trendbrott under 2014 där efterfrågan återigen ökade. Detta bekräftades ytterligare av att Koncernen lyckades placera befintlig kapacitet till mer attraktiva villkor, jämfört med tidigare år. Prisjusteringar för Koncernens längre avtal följer respektive avtalsvillkor. Mot bakgrund av flertalet år med begränsad tillväxt har Koncernen anpassat sig till motsvarande intäktsnivå, vilket stärker Koncernens långsiktiga konkurrenskraft.

### European Aviation Safety Agency (EASA)

Den Europeiska flygindustrin genomgick en omfattande förändring under 2014 då alla kommersiella flygbolag övergick från lokala regler till gemensam EU standard. Detta innebar ett omfattande arbete för Koncernens två flygbolag (West Air Sweden och Atlantic Airlines) vilka rapporterade full regelefterlevnad under 2014.

### Pågående rättsliga processer i Frankrike

Koncernen fortsätter att bevaka de pågående tvisterna i Frankrike, avseende icke-erlagda sociala avgifter och pensioner, vilket rapporterades under 2013. Utfallet av processerna fortsätter att vara osäkert och Koncernen satte av cirka 5 100 Tkr (10 000) under 2014. Totalt är avsättningarna större vid utgången av 2014 jämfört med utgången av 2013.

## ORGANISATION OCH ANSTÄLLDA

### ANSTÄLLDA

Koncernen hade vid utgången av räkenskapsåret 488 (443) personer anställda, varav 42 (37) utgjordes av kvinnor. Antalet

genomsnittsanställda uppgick för året till 472 (451). Uppskattningsvis hälften av Koncernens anställningar regleras av kollektivavtal medan den andra hälften regleras av interna kollektiva anställningsavtal med en struktur som starkt påminner om kollektivavtal.

## WEST ATLANTICS AKTIER OCH ÄGARKRETSEN

### Materiella förändringar i ägarkretsen

Under 2013 ingick Koncernen ett strategiskt samarbetsavtal med Air Transport Services Group (NASDAQ: ATSG) för att gemensamt introducera ytterligare B767-kapacitet i Europa. En del i transaktionen innebar att ATSG förvärvade 25 % av aktierna i West Atlantic AB (publ), vilket genomfördes i januari, 2014. Bägge parter har en unik position på sin respektive marknad och med kompetens som kompletterar varandra väl står nu Koncernen redo att möta efterfrågan på den globala marknaden.

### Ägandeskap och kontroll

Per 2014-12-31 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 (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 det utstående obligationslånet, vilket är föremål för handel på NASDAQ Stockholm. Listningsdatum var den 11 april, 2014 och identifieras som WEST001. Antal utstående instrument uppgår till 500 med ett nominellt värde om 1 000 Tkr styck. För villkor kring obligationslånet refereras till Koncernens hemsida ([www.westatlantic.eu](http://www.westatlantic.eu)). Vidare nyttjar Koncernen flygplansleasing, flygplanslån, checkräkningskrediter och andra kreditfaciliteter för sin löpande finansiering.

### Kassa och bank

Kassa och bank, inklusive icke utnyttjade checkräkningskrediter uppgick vid årets utgång till 67 627 Tkr (124 562).

## 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 2014

Styrelsen höll elva möten under räkenskapsåret 2014. Styrelsen har behandlat de fasta punkter som förelagat 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

Koncernens verksamhet är föremål för ett antal risker vars effekter skulle kunna ha en negativ inverkan på framtida utveckling av resultat och/eller finansiella ställning. Koncernen arbetar aktivt för att både identifiera och minimera risker. Nedan listas, utan inbördes ordning, de riskfaktorer som bedöms vara av relevans:

- *Instabilitet på finansiella marknader*
- *Fluktuationer i utländsk valuta och bränslepriser*
- *Marknads- och politiska risker*
- *Operationella risker*

### Instabilitet på finansiella marknader

Flygplansoperation, leasing och tekniskt underhåll kännetecknas alla som kapitalintensiva marknader. Koncernen är därför beroende av en solid långsiktig kapitalstruktur för att kunna bedriva och expandera verksamheten löpande. Eventuell instabilitet på finansiella marknader är därför en risk Koncernen identifierar och motverkar genom att långsiktigt trygga tillgången av kapital. Det obligationslån som emitterades under 2013 har varit nyckeln för att säkra tillgången på långfristig finansiering. Dock utgör obligationslånet majoriteten av bolagets totala finansiering (500 000 Tkr) och viss likviditetsrisk kan uppkomma i samband med refinansiering vid obligationslånets förfall i maj, 2018.

### Fluktuationer i utländsk valuta och bränslepriser

En av de främsta finansiella riskerna som föreligger i Koncernen är valutarisk. West Atlantic är exponerat både mot utländsk valuta (primärt GBP, EUR, USD och NOK) men även priset på flygbränsle. En väsentlig del av koncernens försäljning sker i utländsk valuta. Riskminimering sker primärt genom att överföra eller på annat sätt 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.

### Marknads- och politiska risker

Marknads- och politiska risker omfattar både förändringar i efterfrågan, ökade kostnader samt andra effekter som signifikant kan påverka bolagets finansiella ställning. Koncernen identifierar primärt utvecklingen hos de nationella postsystemen, framförallt förändringar av lagstiftad leverans över natten, som den mest avgörande politiska risken. Vidare finns även risker för ökade miljöskatter, som till exempel EUs nya system med utsläppsrätter (EU ETS), men även förändringar i lagstiftning rörande flygtrafik eller flygplanstillverkning och dess underhåll.

### Operationella risker

Som flygbolag är dotterbolagen West Air Sweden AB och Atlantic Airlines Ltd. utsatta för operationella risker. Dessa kontrolleras av omfattande regelverk vilka de båda flygbolagen måste leva upp till. Alla underhålls- och luftvärdighetsaktiviteter sker under varje bolags respektive tillstånd (Part 145, Part M). Till och med rapportdatum har ingen allvarlig olycka inträffat under bolagets mer än 40 år av flygoperationer.

För en mer detaljerad sammanfattning och analys av risker refereras till not 30 av Koncernens rapport.

### LEGALA TVISTER

Utöver nämnd pågående process i Frankrike, ingående beskriven under signifikanta händelser, 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 Air 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 Turboprop flygplan. Dessa är väsentligt mer miljövänliga både ur ett buller-, bränsle- och CO<sub>2</sub> 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 "arm-längds avstånd", det vill säga mellan parter som är oberoende av varandra, välinformerade och med ett intresse av transaktionerna.

## SIGNIFIKANTA HÄNDELSE EFTER BOKSLUTSDATUM

### Avtal med Posten Norge signerat

I februari slöt Posten Norge A/S och Koncernen ett nytt avtal avseende inrikes postflygtransporter i Norge. Det nya avtalet börjar gälla i augusti 2015 och sträcker sig till juli 2020 med option på förlängning i upp till ytterligare 3 år. Avtalet innebär en oförändrad operation för Koncernen jämfört med nuvarande avtal.



### Kreditfacilitet

West Atlantic utökade sin finansiering genom tecknandet av en ny kreditfacilitet i januari om 40 000 Tkr. Finansiering kommer primärt nyttjas för investeringar och arbetskaptal för B767-operationen.

### Första kommersiella flygningen med B767 genomförd

Koncernens första B767 levererades på Birminghams flygplats i februari för att genomgå de avslutande inspektionerna innan operationsstart. Flygplanet gjorde sin första kommersiella flygning den 7 april, 2015. Flygplanet finansieras genom ett operationellt leasingavtal.

### Potentiell listning på NASDAQ, Stockholm

Styrelsen i West Atlantic AB (publ) har beslutat att utvärdera möjligheten för en notering av aktierna i bolaget på Nasdaq Stockholm. Carnegie Investment Bank har utsetts till finansiell rådgivare och Gernandt & Danielsson har utsetts till legal rådgivare. Per rapportdatum är denna process fortsatt pågående.

### UTSIKTER

Utsikterna för 2015 är positiva med fortsatt tillväxt i volymerna på den Europeiska fraktmarknaden. Den strategiska planen för året är en fortsatt tillväxt i B737-flottan, kombinerat med att inleda operation med B767. Utsikterna för operationerna med BAe ATP är stabila.

### Säsongseffekter

Med avseende på Koncernens verksamhet inom fraktflyg uppkommer exponering mot säsongseffekter. Detta drivs primärt av den operativa kalendern, men också av väder och temperatur. Säsongseffekter påverkar Koncernens finansiella ställning och resultat under kalenderåret.

### REDOVISNINGSPRINCIPER

Väsentliga redovisningsprinciper är ingående beskrivna i not 1 till Koncernens rapport. Denna rapport är den första Årsredovisning Koncernen upprättar 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 581 170 Tkr (460 448), en ökning med 4 % jämfört med föregående år. Resultatet efter skatt uppgick till 11 588 Tkr (18 899).

Per bokslutsdatum uppgick likvida medel till 964 Tkr (58 572), inklusive ej nyttjade checkräkningskredit uppgick likvida medel till 50 964 Tkr (108 571).

### FINANSIELL UTVECKLING

Koncernen	IFRS 2014	IFRS 2013	GAAP 2012	GAAP 2011	GAAP 2010
Intäkter	1 244 278	1 072 631	1 141 729	837 713	694 306
EBT	21 601	38 805	64 780	46 864	4 690
Tillgångar	1 084 753	1 043 333	642 849	674 017	518 947
Soliditet	21,51%	21,12%	36,77%	27,37%	27,36%
Anställda	472	451	439	264	261
<b>Moderbolaget</b>					
Intäkter	581 170	560 448	524 013	345 507	96 434
EBT	11 588	18 899	11 003	8 412	414
Tillgångar	579 233	593 604	339 280	267 587	147 654

Notera att endast räkenskapsår 2014 och 2013 är angivna enligt IFRS. För övergång till IFRS refereras till not 34 i Koncerns rapport. Ökningen av tillgångar under 2011 samt intäkter och anställda i 2012 beror primärt av förvärvet av Atlantic Airlines Ltd. Ökningen av tillgångar mellan 2012 och 2013 beror primärt på det utgivna obligationslånet.

### UTDELNING

Styrelsen föreslår för 2015 års stämma att ingen utdelning lämnas till Moderbolagets aktieägare baserat på räkenskapsåret 2014. Förslaget baseras på Koncernens finansiella position, nuvarande marknadsutsikter, förväntade investeringar i flygplansflottan samt starten av B767-verksamheten under 2015.

### FÖRESLAGEN VINSTDISPOSITION

Till årsstämmans förfogande står följande medel:

<b>Tkr</b>	
Balanserade vinstmedel och fria reserver	13 665
Årets resultat	11 588
<b>Summa fritt eget kapital</b>	<b>25 253</b>

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras enligt följande:

<b>Tkr</b>	
Balanserade vinstmedel och fria reserver	25 253
<b>Total</b>	<b>25 253</b>

# Koncernens resultaträkning inklusive rapport över övrigt totalresultat

	Not(er)	jan-dec 2014	jan - dec 2013
Intäkter	2, 3	1 244 278	1 072 631
Kostnad för sålda tjänster		-1 124 472	-965 701
<b>Bruttoresultat</b>		<b>119 806</b>	<b>106 930</b>
Försäljningskostnader		-8 601	4 444
Administrationskostnader		-43 736	-51 067
Övriga rörelseintäkter	4	24 662	26 792
Övriga rörelsekostnader	5	-1 922	-2 830
<b>Rörelseresultat</b>	6, 7, 8, 9, 11	<b>90 209</b>	<b>84 269</b>
Finansiella intäkter	10	8 605	13 363
Finansiella kostnader	10	-77 213	-58 827
<b>Resultat före skatt</b>		<b>21 601</b>	<b>38 805</b>
Inkomstskatt	12	-11 017	-3 631
<b>Årets resultat</b>		<b>10 584</b>	<b>35 174</b>
Hänförligt till:			
- Moderbolagets aktieägare		10 584	35 174
Resultat per aktie (SEK)		0,39	1,30
<b>Rapport över övrigt totalresultat</b>			
Årets resultat		10 584	35 174
<b>Övrigt totalresultat</b>			
<i>Poster som kan omföras till årets resultat</i>			
Valutakursdifferenser		2 300	-97
<b>Årets totalresultat</b>		<b>12 884</b>	<b>35 077</b>
Hänförligt till:			
- Moderbolagets aktieägare		12 884	35 077

## Finansiella kommentarer till Koncernens resultaträkning

Koncernens intäkter ökade till 1 244 278 Tkr (1 072 631) vilket motsvarande en ökning om 16 % jämfört med föregående år. Ökningen berodde primärt på fortsatt expansion med tre ytterligare B737-flygplan i trafik, ökad nyttjandegrad på BAe ATP-flottan samt gynnsamma fluktuationer i utländsk valuta, primärt USD och GBP gentemot SEK.

Justerat EBITDA ökade till 224 412 Tkr (203 810), vilket berodde på nämnda öknings av B737-operationer och ytterligare en B737 placerad på ett långsiktigt leasingavtal. Justerat EBITDA inkluderade vinster från försäljning av flygplan om 29 343 Tkr (27 366), primärt till följd av två transaktioner genererade inom Koncernens samarbetsavtal med Erik Thun.

	2014	2013
<b>EBITDA</b>	<b>183 865</b>	<b>162 691</b>
Operationella leasingkostnader*	21 286	25 396
Uppstartskostnader för B767/B737-400	15 780	605
Avsättningar Frankrike, netto	3 481	10 213
Kostnader vid försäljning av dotterbolag	-	7 017
Övriga icke-återkommande poster	-	-2 112
<b>Justerat EBITDA</b>	<b>224 412</b>	<b>203 810</b>

\* Då en del av Koncernens finansieringsportfölj består av flygplansleasing väljer Koncernen att återföra operationella leasingkostnader till justerat EBITDA för att återspegla det operationella resultatet oberoende av om avtalen klassificeras som operationella eller finansiella.

Justerat EBITDA exkluderat intäkter från flygplansförsäljning och samarbetsavtal uppgick till 195 069 Tkr (176 444).

EBITDA ökade till 183 865 Tkr (162 691) men var belastat av icke-återkommande introduktionskostnader för flygplanstyperna B737-400 och B767 kombinerat med ytterligare avsättningar för pågående legala processer i Frankrike, ingående beskrivet i förvaltningsberättelsen. Totala icke-återkommande poster uppgick till 19 261 Tkr (15 723).

Rörelseresultat (EBIT) uppgick till 90 209 Tkr (84 269) men var belastat av flygplansnedskrivning om 4 992 Tkr (0). Exklusive icke-återkommande poster och flygplansnedskrivning ökade EBIT med 18 008 Tkr jämfört med 2013, primärt till följd av tidigare nämnd ökad B737-trafik.

Resultat före skatt uppgick till 21 601 Tkr (38 805) men påverkades signifikant av icke realiserade valutakursförluster på finansiella leasingavtal med 13 751 Tkr (0). Räkenskapsåret 2013 inkluderade vidare en vinst från försäljning av dotterbolag med 9 862 Tkr.

Ökningen i inkomstskatt jämfört med 2013 avser huvudsakligen uppskjutna skatter hänförliga till temporära skillnader avseende materiella anläggningstillgångar samt ökning av obeskattade reserver i England och Sverige. Resultatet efter skatt uppgick till 10 584 Tkr (35 174).

# Koncernens rapport över finansiell ställning

	Not(er)	2014-12-31	2013-12-31	2013-01-01
<b>TILLGÅNGAR</b>				
<b>ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>				
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>				
Goodwill	13	-	188	188
Licenser och IT system		1 165	2 170	3 528
		<b>1 165</b>	<b>2 358</b>	<b>3 716</b>
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>				
Flygplan och komponenter	14	714 107	618 970	451 966
Inventarier, verktyg och installationer		6 751	4 419	1 469
		<b>720 858</b>	<b>623 389</b>	<b>453 435</b>
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>				
Andelar i intresseföretag	15	1 067	1 067	1 157
Övriga långfristiga finansiella fordringar	16	14 306	22 613	15 726
Uppskjutna skattefordringar	12	-	5 109	6 433
		<b>15 373</b>	<b>28 789</b>	<b>23 316</b>
<b>SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>		<b>737 396</b>	<b>654 536</b>	<b>480 467</b>
<b>OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>				
<b>Varulager</b>				
Reservdelar och förnödenheter		102 546	105 086	101 522
Förskott till leverantörer		18 172	11 473	5 368
		<b>120 718</b>	<b>116 559</b>	<b>106 890</b>
<b>Kortfristiga fordringar</b>				
Immateriella omsättningstillgångar	17	2 938	503	-
Kundfordringar	18	133 412	107 075	93 538
Aktuell skattefordran	12	6 962	3 905	4 699
Övriga kortfristiga fordringar	19	18 511	39 013	56 705
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	20	30 914	30 905	22 076
		<b>192 737</b>	<b>181 401</b>	<b>177 018</b>
Likvida medel	21	17 627	74 562	39 957
<b>SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>		<b>331 082</b>	<b>372 522</b>	<b>323 865</b>
Tillgångar som innehas för försäljning	22	16 275	16 275	5 211
<b>TOTAL TILLGÅNGAR</b>		<b>1 084 753</b>	<b>1 043 333</b>	<b>809 543</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>				
<b>EGET KAPITAL</b>				
Aktiekapital	23	27 005	27 005	27 005
Reserver		2 203	-97	-
Balanserat resultat inklusive årets resultat		204 089	193 435	169 063
<b>SUMMA EGET KAPITAL</b>		<b>233 297</b>	<b>220 343</b>	<b>196 068</b>
<b>LÅNGFRISTIGA SKULDER</b>				
Upplåning	25	507 372	509 062	80 699
Övriga långfristiga skulder	25	81 346	67 962	161 079
Uppskjutna skatteskulder	12	41 039	37 027	36 114
Avsättningar	26	12 618	10 812	-
		<b>642 375</b>	<b>624 863</b>	<b>277 892</b>
<b>KORTFRISTIGA SKULDER</b>				
Checkräkningskredit	27	-	26 776	33 384
Upplåning	25	4 531	5 645	54 551
Leverantörsskulder		111 116	73 207	92 261
Aktuella skatteskulder	12	604	1 479	7 014
Derivatinstrument		-	2 556	1 139
Övriga kortfristiga skulder	25, 28	32 298	31 138	79 925
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	29	60 532	57 326	67 309
		<b>209 081</b>	<b>198 127</b>	<b>335 583</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>1 084 753</b>	<b>1 043 333</b>	<b>809 543</b>
Ställda säkerheter	31	se not	se not	se not
Eventualförpliktelser		-	-	-



## Finansiella kommentarer till Koncernens rapport över finansiell ställning

### Investeringar

Investeringar i materiella anläggningstillgångar uppgick under perioden till 220 820 Tkr (270 660). Beloppet inkluderar inköp av ett B737-400 flygplan samt en omklassificering från varulager. Utöver investeringar i materiella anläggningstillgångar har Koncernen tagit leverans av två B737-flygplan enligt ingångna långsiktiga operationella leasingkontrakt. Investeringar i immateriella anläggningstillgångar uppgick till 0 Tkr (0). Investeringar i finansiella anläggningstillgångar uppgick till 3 835 Tkr (2 698).

### Försäljningar av anläggningstillgångar

Betalningar från försäljning av finansiella anläggningstillgångar inklusive erhållna räntor uppgick till 18 558 Tkr (1 906). Under perioden har två flygplan sålts för sammanlagt 17 176 Tkr.

Vinsterna från dessa försäljningar uppgick till 8 074 Tkr. Beträffande redovisningsprinciper avseende försäljning av flygplan, se not 1 väsentliga redovisningsprinciper, p 1.4.

### Nedskrivning av anläggningstillgångar

Under perioden har en nedskrivning skett, vilken uppgick till 4 992 Tkr. Nedskrivningen gjordes till följd av ett långtidsparkerat flygplan.

### Finansiell ställning och finansiering

Likvida medel uppgick vid periodens utgång till 17 627 Tkr (74 562). Likvida medel inklusive ej utnyttjade checkräkningskrediter uppgick till 67 627 Tkr (124 562). Eget kapital uppgick till 233 297 Tkr (220 343) och soliditeten uppgick till 21,5 % (21,1). Räntebärande skulder, netto uppgick till 575 503 Tkr (538 041).

## Koncernens rapport över förändring i eget kapital

	Not(er)	Aktie- kapital	Reserver	Balanse- rad vinst	Summa eget kapital
<b>Ingående balans per 1 januari 2013</b>	34	27 005	108 016	105 266	<b>240 287</b>
Effekt av byte av redovisningsprincip till IFRS	34	-	-108 016	63 797	<b>-44 219</b>
<b>Ingående balans IFRS per 1 januari 2013</b>		<b>27 005</b>	<b>-</b>	<b>169 063</b>	<b>196 068</b>
Årets totalresultat		-	-97	35 174	<b>35 077</b>
Utdelning till moderbolagets aktieägare		-		-10 802	<b>-10 802</b>
<b>Utgående balans per 31 december 2013</b>		<b>27 005</b>	<b>-97</b>	<b>193 435</b>	<b>220 343</b>
<b>Ingående balans per 1 januari 2014</b>		<b>27 005</b>	<b>-97</b>	<b>193 435</b>	<b>220 343</b>
Årets totalresultat			2 300	10 584	<b>12 884</b>
Koncernmässiga justeringar*				70	<b>70</b>
<b>Utgående balans per 31 december 2014</b>		<b>27 005</b>	<b>2 203</b>	<b>204 089</b>	<b>233 297</b>

\* Ett dotterbolag ändrade under år 2014 retroaktivt bokslutet för år 2013, varpå denna justering är gjord.

# Koncernens rapport över kassaflöden

	Not(er)	jan - dec 2014	jan - dec 2013
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Rörelseresultat		90 209	84 269
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	21	121 778	73 020
Betald inkomstskatt		-5 828	-5 898
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>		<b>206 159</b>	<b>151 391</b>
Förändring av varulager		-17 430	-9 669
Förändring av kortfristiga fordringar		-10 557	-6 108
Förändring av kortfristiga skulder		48 896	-52 328
Förändring av tillgångar som innehas för försäljning		-	-11 064
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>227 068</b>	<b>72 222</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Förändring av andelar i intresseföretag		-	90
Förvärv av flygplan och komponenter	14	-203 606	-268 396
Förvärv av övriga materiella anläggningstillgångar	14	-3 943	-2 264
Försäljning av flygplan och komponenter		2 176	13 321
Investeringar i övriga finansiella anläggningstillgångar		-3 835	-2 698
Försäljning av övriga finansiella anläggningstillgångar		18 101	-
Erhållen ränta	21	457	1 906
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-190 650</b>	<b>-258 041</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Erhållet obligationslån		-	500 000
Amortering av upplåning samt förändring av checkräkningskredit		-32 219	-132 591
Förändring av övriga långfristiga skulder		-366	-93 117
Betald ränta	21	-59 458	-43 257
Utbetald utdelning		-	-10 802
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>-92 043</b>	<b>220 233</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>-55 625</b>	<b>34 414</b>
Likvida medel vid årets början		74 562	39 957
Valutakursdifferenser i likvida medel		-1 310	191
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	<b>21</b>	<b>17 627</b>	<b>74 562</b>

## Finansiella kommentarer till Koncernens rapport över kassaflöden

Kassaflödet från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital uppgick under perioden till 206 159 Tkr (151 391). Rörelsekapitalförändring, netto uppgick till 20 909 Tkr (-79 169). Anledningen till det förbättrade kassaflödet från den löpande verksamheten, utöver förbättrat rörelsekapital, är förbättrat operationellt kassaflöde. Dessutom gjordes väsentliga amorteringar av kortfristiga skulder under samma period föregående år.

Förändring i räntebärande skulder uppgick till -32 585 Tkr (274 292). Årets kassaflöde uppgick till -55 625 Tkr (34 414). Det lägre kassaflödet under året, jämfört med föregående år, har främst påverkats av det utgivna obligationslånet under 2013 samt köpet av en B737-400 under 2014.

# 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 2014-12-31. Vidare tillämpar koncernen även Rådet för finansiell rapporteringens rekommendation RFR 1 Kompletterande redovisningsregler för koncerner. Denna rekommendation specificerar de tillägg till IFRS-upplysningar som krävs enligt bestämmelserna i årsredovisningslagen.

I koncernredovisningen har värdering av tillgångar och skulder skett till anskaffningsvärde, såvida inte annat anges.

De mest väsentliga redovisningsprinciperna för koncernen beskrivs i denna not. För väsentliga uppskattningar och bedömningar, se not 3.3.

#### Nya IFRS-standarder och tolkningar vilka har trätt i kraft 2014 och vilka har inverkan på koncernens finansiella rapporter

IFRS12 Upplysningar om andelar i andra företag är en ny standard för upplysningar om investeringar i dotterföretag, samarbetsarrangemang, intresseföretag samt investeringar i särskilda enheter som inte konsolideras. Standarden påverkar koncernens årsredovisning i form av att utökade upplysningar ges beträffande andelar i intresseföretag.

#### Nya IFRS-standarder och tolkningar vilka ännu inte har trätt i kraft

IFRS9 Finansiella instrument behandlar klassificering, värdering och redovisning av finansiella tillgångar och skulder. Den ersätter de delar i IAS39 som behandlar klassificering och värdering av finansiella instrument. Standarden bedöms inte ha någon väsentlig inverkan för koncernen.

IFRS15 Intäkter från kundkontrakt. Denna standard kan komma att få effekter för koncernen. En komplett analys av effekterna har dock ännu inte gjorts.

### 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 uppstår 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 rörelseförvärv utgörs av det verkliga värdet på förvärvsdagen av övertagna tillgångar, skulder 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 orealiserade 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. I nästan samtliga fall inkluderas intäkten från försäljning av flygplan i rörelseresultatet och inte som försäljning av materiella anläggningstillgångar.

### 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 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. I nästan samtliga fall motsvaras intäkten av den erhållna ersättningen för försäljningen. Kostnader i samband med avyttringen redovisas under kostnad för sålda tjänster.

#### Leasingintäkter flygplan

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

#### Ränteintäkter och räntekostnader

I de fall effektivitetsräntemetoden blir aktuell, intäktsredovisas respektive kostnadsredovisas ränteintäkter 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 tusentals kronor (tkr).

#### 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 immateriell 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 flygplansinspektioner läggs till flygplanets 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 rutinmässigt flygplansunderhåll samt reparationer resulförskriftens 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
- Flygplansmodifieringar	10 år
- Flygplanskomponenter	10 år
- Motoröversyn och strukturella inspektioner	2-7år
- Inventarier, verktyg och installationer	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 flygplansförsäljning, se p 1.4.

### 1.8 Anläggningstillgångar som innehas för försäljning

Koncernen tillämpar IFRS 5, anläggningstillgångar (ej finansiella 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. Även anläggningstillgångar som förvärfvas enbart i syfte att säljas vidare, klassificeras under denna rubrik.

### 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. 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 flygplanens 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 kassas 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 verklig 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 2014-12-31 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 räntetäkt/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 kassaflödena 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*

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. Eventuella skillnader mellan erhållet belopp (netto efter transaktionskostnader) och återbetalningsbelopp redovisas i resultaträkningen fördelat över låneperioden med tillämpning av effektivräntemetoden.

### 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 Avsättning

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. Den aktuella avsättningen i balansräkningen redovisas som långfristig post, utan diskontering. Koncernen har bedömt att de förväntade utbetalningarna inte ligger så långt fram i tiden att en diskontering ger en väsentlig effekt för beloppets storlek.

#### 1.16 Eventualförpliktelser (ansvarsförbindelser)

En eventalförpliktelse 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 skatteskulderna hänförs 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		
	2014	2013
Fraktflygtjänster	1 145 282	991 637
Tekniska tjänster	59 372	52 993
Försäljning av flygplan och komponenter	15 350	17 941
Flygplansleasing	14 491	1 155
Övriga intäkter	9 783	8 905
<b>Total</b>	<b>1 244 278</b>	<b>1 072 631</b>

#### Not 3 – Rapport per tjänsteslag

##### Finansiell information per tjänsteslag

	Fraktflyg		Övriga tjänster		Koncerntotal	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Totala						
Intäkter*	1 157 860	1 003 534	111 080	95 889	1 268 940	1 099 423

\* Inklusive övriga rörelseintäkter

##### Finansiell information per kund

Koncernen hade år 2014 fyra kunder som vardera utgjorde mer än 10 % av de totala intäkterna. Dessa kunder stod tillsammans för 65 % av intäkterna 2014.

##### Finansiell information per geografiskt område

	Nor- den*	UK	Europa	Totalt
Totala Intäkter**	611 945	489 948	167 047	1 268 940
Anläggningstillgångar (immateriella och materiella)	376 291	258 420	87 311	722 022

\* Sverige, Norge och Danmark

\*\* Inklusive övriga rörelseintäkter

Not 4 – Övriga rörelseintäkter		
	2014	2013
Valutakursvinster	3 392	2 701
Intäkter från samarbetsavtal	16 574	5 692
Periodiserad intäkt från flygplansförsäljning	4 696	18 399
<b>Total</b>	<b>24 662</b>	<b>26 792</b>

Not 5 – Övriga rörelsekostnader		
	2014	2013
Valutakursförluster	1 922	2 830
<b>Total</b>	<b>1 922</b>	<b>2 830</b>

Not 6 – Rörelsens kostnader		
	2014	2013
Löner och ersättningar	315 354	280 548
Direkta operationskostnader*	196 317	164 544
Underhållskostnader	177 496	118 222
Flygbränsle	145 104	136 249
Avskrivningar	93 656	78 422
Andra rörelsekostnader	248 882	234 339
Övriga rörelsekostnader	1 922	2 830
<b>Total</b>	<b>1 178 731</b>	<b>1 015 154</b>

\* Består av landnings-, navigations- och handlingavgifter

#### Not 7 – Anställda, personalkostnader och arvoden till styrelse och ledning

##### Årligen genomsnittsanställda

	Total		varav män	
	2014	2013	2014	2013
<b>Moderbolaget, Sverige</b>	-	-	-	-
<b>Dotterbolag</b>				
Storbritannien	256	225	235	213
Sverige	102	99	83	83
Luxemburg	66	96	64	87
Norge	21	21	21	21
Danmark	15	3	15	3
Frankrike	12	7	12	7
<b>Total</b>	<b>472</b>	<b>451</b>	<b>430</b>	<b>414</b>

##### Andel kvinnor i styrelse och ledande befattningar

	2014	2013
Styrelsen	-	-
Koncernens ledningsgrupp	12 %	12 %

##### Personalkostnader, övrig ersättning och sociala kostnader

	Löner och ersättningar		Sociala kostnader	
	2014	2013	2014	2013
Dotterbolag	239 134	212 874	49 827	42 622
Varav pensionskostnader	-	-	18 541	12 423
<b>Total</b>	<b>239 134</b>	<b>212 874</b>	<b>68 368</b>	<b>55 045</b>
<b>varav pensionskostnader</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>18 541</b>	<b>12 423</b>

Av koncernens pensionskostnader avser 1 024 Tkr (869) gruppen styrelse och VD, varav 394 Tkr (390) avser VD och Koncernchef.

##### Löner och ersättningar fördelade per land och mellan styrelse/VD och övriga anställda

	Styrelse och VD		Övriga anställda	
	2014	2013	2014	2013
<b>Dotterbolag</b>				
Storbritannien	3 485	2 276	119 482	94 698
varav tantiem	152	73	-	-
Sverige	1 117	1 127	45 695	40 662
Luxemburg	-	701	43 094	57 164
Norge	-	-	12 612	11 748
Danmark	-	-	5 094	1 069
Frankrike	-	-	8 403	3 356
<b>Total</b>	<b>4 754</b>	<b>4 177</b>	<b>234 380</b>	<b>208 697</b>
<b>Varav tantiem</b>	<b>152</b>	<b>73</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

##### Styrelse

I enlighet med 2013 års stämmobeslut beslutades att totalt 200 Tkr skulle utgå i styrelsearvode fram till nästa årsstämma eller med 100 Tkr vardera till styrelseledamöter utan aktieinnehav eller som inte varaktigt arbetar i bolaget. På samma grund beslöts vid årsstämman 2014 att styrelsearvode skulle utgå med totalt 300 Tkr fram till nästa årsstämma eller med 150 Tkr till vardera styrelseledamot.

Under år 2014 har utbetalning skett med 175 Tkr av ovanstående och till styrelseledamoten Fredrik Lindgren.

#### Verkställande direktör

Till verkställande direktör Gustaf Thureborn har under år 2014 utgått lön och förmåner om sammanlagt 1 159 Tkr (1 126), varav ingen del är rörlig. Pensionen är avgiftsbestämd och pensionspremier erläggs med 30 % av lönen. Pensionsålder är 65 år. Uppsägningstiden är 12 månader och denna gäller ömsesidigt. VD äger inte rätt till avgångsvederlag.

#### Övriga ledande befattningshavare

Under år 2014 har till ledande befattningshavare, koncernens ledningsgrupp som förutom VD består av 7 (7) personer utgått lön och förmåner om 5 471 Tkr (4 746), varav ingen del är rörlig.

Premier för sedvanlig tjänstepension har erlagts och inbetalda premier uppgår för år 2014 till 1 011 Tkr (751). Pensionsålder är 65 år. Vid uppsägning från bolagets sida föreligger en uppsägningstid om 2-6 månader och vid uppsägning från egen sida 2 mån. Rätt till avgångsvederlag föreligger ej.

#### Rörlig ersättning i övrigt

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

#### Not 8 – Ersättning till revisorer

	2014	2013
<b>Grant Thornton</b>		
Revisionsuppdrag	978	1 024
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	305	43
Skatterådgivning	117	191
Övriga tjänster	136	396
<b>Övriga revisionsbolag</b>		
Revisionsuppdrag	161	124
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	-	5
Skatterådgivning	64	8
Övriga tjänster	105	-
<b>Total</b>	<b>1 866</b>	<b>1 791</b>

#### Not 9 – Operationell leasing och hyror

##### Årlig leasing- och hyreskostnad

	2014	2013
Flygplan	21 286	25 396
Inventarier och installationer	1 718	1 598
Kontor och hangarer	14 307	13 286
Fordon och övrig leasing	2 699	2 363
<b>Total</b>	<b>40 010</b>	<b>42 643</b>

##### Framtida leasing- och hyreskostnader

Framtida minimibetalningar för leasing och hyror förfaller enligt följande:

	2015	2016-2019	2020-2024	Återstående leasingperiod
Flygplan	31 355	111 666	4 218	5-6 år
Inventarier och installationer	283	583	-	1-5 år
Kontor och hangarer	11 896	13 397	-	2-4 år
Fordon och övriga leasing	2 298	5 747	3	1-5 år
<b>Total</b>	<b>45 832</b>	<b>131 393</b>	<b>4 221</b>	

Kostnaderna för vidarefakturerade leasingobjekt uppgick till 920 Tkr och intäkterna till 718 Tkr. Framtida betalningar för vidarefakturerade leasingobjekt uppgår till 0 Tkr.

#### Not 10 – Finansiella intäkter och kostnader

##### Finansiella intäkter

	2014	2013
Ränteintäkter från likvida medel	432	1 448
Ränteintäkter från finansiella lånefordringar till upplupet anskaffningsvärde	4 365	1 596
Vinster från försäljning av finansiella lånefordringar	1 228	-
Valutakursvinster	24	452
Vinster från verkligt värde på derivat (valutaterminer)	2 556	-
Vinst från försäljning av innehavet i West Air Luxembourg SA	-	9 862
Övriga finansiella intäkter	-	5
<b>Total</b>	<b>8 605</b>	<b>13 363</b>

##### Finansiella kostnader

	2014	2013
Räntekostnader från upplåning till upplupet anskaffningsvärde	-45 125	-34 399
Räntekostnader från finansiella leasingavtal	-12 745	-14 617
Räntekostnader från finansiella lånefordringar till upplupet anskaffningsvärde	-583	-2 415
Valutakursförluster	-18 735	-1 355
Förluster från verkligt värde på derivat (valutaterminer)	-	-1 417
Nedskrivning av finansiella lånefordringar	-	-1 301
Nedskrivning av innehavet i Medicinkonsulterna Berglund KB	-	-2 867
Övriga finansiella kostnader	-25	-456
<b>Total</b>	<b>-77 213</b>	<b>-58 827</b>

#### 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.

	2014	2013
I rörelseresultatet	1 470	-129
I finansiella poster	-18 711	-903
<b>Total</b>	<b>-17 241</b>	<b>-1 032</b>

#### Not 12 – Skatter

	2014	2013
Redovisad skatt		
Aktuell skatt på årets resultat	-969	-1 024
Korrigerig av tidigare års aktuella skatt	-225	-29
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	-1 185	1 669
Uppskjuten skatt avseende aktiverat underskottsavdrag	827	-
Uppskjuten skatt avseende avsättning till obeskattade reserver	-9 460	-4 247
Övrigt	-5	-
<b>Total</b>	<b>-11 017</b>	<b>-3 631</b>

	2014	2013
<b>Avstämning av redovisad skatt</b>		
Resultat före skatt	21 601	38 805
Skatt enligt i Sverige gällande skattesats, 22 %	-4 752	-8 537
Ej skattepliktig reavinst avseende försäljning av West Air Luxembourg S.A.	-	2 072
Ej skattepliktiga utdelningar från dotterbolag	3 701	180
Korrigerig av tidigare års skattekostnad	-225	-29
Ej avdragsgilla kostnader	-4 908	-2 913
Ej värderade underskottsavdrag	-717	890
Effekt av ändrade skattemässiga avskrivningar	-	2 201
Skilnader i utländska skattesatser	-	170
Positiv skatteeffekt vid förtidslösen av leasingsskulder	-	2 126
Övrig uppskjuten skatt på temporära skillnader	-3 992	-
Övrigt	-124	209
<b>Total</b>	<b>-11 017</b>	<b>-3 631</b>

Ej värderade underskottsavdrag avser främst verksamheten i England. Äldre underskottsavdrag för tiden innan 2013 hade inte värderats i balansräkningen, men medtogs delvis som underlag i skatteberäkningen för det året och detta resulterade i att någon skattekostnad inte redovisades. Underskottsavdrag har aktiverats i den mån man har bedömt att dessa kan nyttjas mot framtida beskattningsbara vinster. Per

den 31 december 2014 är samtliga skattemässiga underskottsavdrag aktiverade - vilket avser England - exklusive det innevarande årets. Storleken på aktiverat underskottsavdrag uppgår till 4 463 Tkr och aktiverat belopp till 890 Tkr.

Effekt av ändrade skattemässiga avskrivningar avsåg en engångseffekt uppkommen av att ett dotterbolag minskade sina överavskrivningar till följd av ökade komponentavskrivningar, vilken ursprungligen inte hade påverkat den uppskjutna skatten.

Positiv skatteeffekt vid förtidslösen av leasingkulder avsåg minskning av uppskjutna skatteskulder på återlagda leasingavgifter i samband med finansiell leasing. När leasingkulden löstes, upplöstes omedelbart även de uppskjutna skatteskulderna.

Övrig uppskjuten skatt på temporära skillnader avser primärt materiella anläggningstillgångar.

	Uppskjuten skattefordran		Uppskjuten skatteskuld	
	2014	2013	2014	2013
<b>Uppskjuten skatt i balansräkningen</b>				
Materiella anläggningstillgångar	11 117	6 416	-51 981	-42 200
Finansiella anläggningstillgångar	999	1 968	-	-
Finansiell leasing	-	-	-1 669	-943
Upplåning	528	-	-1 248	-2 912
Derivatinstrument	-	588	-	-
Underskottsavdrag	890	-	-3 402	-
Återförd reavinst	3 805	5 165	-	-
Övriga poster	-	-	-78	-
<b>Summa uppskjuten skatt</b>	<b>17 339</b>	<b>14 137</b>	<b>-58 378</b>	<b>-46 055</b>
Kvittning	-17 339	-9 028	17 339	9 028
<b>Uppskjuten skatt, netto</b>	<b>-</b>	<b>5 109</b>	<b>-41 039</b>	<b>-37 027</b>

#### Not 13 – Immateriella anläggningstillgångar

	Goodwill	Licenser och IT system	Total
<b>Accumulerat anskaffningsvärde</b>			
Ingående balans 2013-01-01	209	5 678	5 887
Försäljningar	-	-483	-483
<b>Utgående balans 2013-12-31</b>	<b>209</b>	<b>5 195</b>	<b>5 404</b>
Ingående balans 2014-01-01	209	5 195	5 404
<b>Utgående balans 2014-12-31</b>	<b>209</b>	<b>5 195</b>	<b>5 404</b>
<b>Accumulerade avskrivningar och nedskrivningar</b>			
Ingående balans 2013-01-01	-21	-1 943	-1 964
Försäljningar	-	164	164
Årets avskrivning	-	-1 246	-1 246
<b>Utgående balans 2013-12-31</b>	<b>-21</b>	<b>-3 025</b>	<b>-3 046</b>
Ingående balans 2014-01-01	-21	-3 025	-3 046
Nedskrivning	-188	-	-188
Årets avskrivning	-	-1 005	-1 005
<b>Utgående balans 2014-12-31</b>	<b>-209</b>	<b>-4 030</b>	<b>-4 239</b>
<b>Redovisat värde</b>			
Per 2013-01-01	188	3 735	3 923
Per 2013-12-31	188	2 170	2 358
Per 2014-01-01	188	2 170	2 358
Per 2014-12-31	-	1 165	1 165

Av Koncernens immateriella tillgångar består majoriteten av ett flygbolagsspecifikt inköps- och lagersystem, vilket är väsentligt för Koncernens verksamhet.

Under 2014 avskrevs den goodwill som uppkom i samband med förvärvet av Atlantic Airlines. Detta till följd av slutsatsen att synergieffekterna från förvärvet redan realiserats.

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

	2014	2013
Kostnad för sålda tjänster	1 109	1 149
Försäljningskostnader	9	9
Administrationskostnader	75	88
<b>Total</b>	<b>1 193</b>	<b>1 246</b>

#### Not 14 – Materiella anläggningstillgångar

	Flygplan och komponenter	Inventarier, verktyg och installationer	Total
<b>Accumulerat anskaffningsvärde</b>			
Ingående balans 2013-01-01	766 704	15 885	782 589
Omklassificering	11 437	12 325	23 762
Omräkningsdifferenser	932	297	1 229
Förvärv	269 140	2 264	271 404
Försäljning och utträngning	-66 362	-1 650	-68 012
<b>Utgående balans 2013-12-31</b>	<b>981 851</b>	<b>29 121</b>	<b>1 010 972</b>

Ingående balans 2014-01-01	981 851	29 121	1 010 972
Omklassificering	5 927	86	6 013
Omräkningsdifferenser	5 666	2 036	7 702
Förvärv	216 877	3 943	220 820
Försäljning och utträngning	-64 522	-4 740	-69 262
<b>Utgående balans 2014-12-31</b>	<b>1 145 799</b>	<b>30 446</b>	<b>1 176 245</b>

<b>Accumulerade avskrivningar och nedskrivningar</b>			
Ingående balans 2013-01-01	-314 738	-14 416	-329 154
Omklassificering	-14 788	-9 670	-24 458
Omräkningsdifferenser	-270	-214	-484
Försäljning och utträngning	41 962	1 536	43 498
Årets avskrivning	-75 238	-1 938	-77 176
<b>Utgående balans 2013-12-31</b>	<b>-363 072</b>	<b>-24 702</b>	<b>-387 774</b>

Ingående balans 2013-01-01	-363 072	-24 702	-387 774
Omklassificering	-5 927	-	-5 927
Omräkningsdifferenser	-2 753	-1 837	-4 590
Försäljning och utträngning	30 509	4 851	35 360
Nedskrivning	-4 992	-	-4 992
Årets avskrivning	-85 457	-2 007	-87 464
<b>Utgående balans 2014-12-31</b>	<b>-431 692</b>	<b>-23 695</b>	<b>-455 387</b>

<b>Redovisat värde</b>			
Per 2013-01-01	451 966	1 469	453 435
Per 2013-12-31	618 779	4 419	623 198
Per 2014-01-01	618 779	4 419	623 198
Per 2014-12-31	714 107	6 751	720 858

Under 2014 gjordes en flygplansnedskrivning om 4 992 Tkr till följd av att ett flygplan övergått till långtidsparkerat.

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

	2014	2013
Kostnad för sålda tjänster	92 340	76 903
Försäljningskostnader	12	24
Administrationskostnader	104	249
<b>Total</b>	<b>92 456</b>	<b>77 176</b>

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

I redovisat värde per 31 december 2014 ingår sju BAe ATP-flygplan som hålls under finansiell leasing i utländsk valuta till ett värde av 127 811 Tkr (128 626). Återstående leasingperiod uppgår till åtta 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.

	2014	2013
Inom ett år	18 458	15 382
Mellan ett och fem år	65 810	58 312
Mer än fem år	42 595	48 670
<b>Total</b>	<b>126 863</b>	<b>122 364</b>

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 2014. Per detta datum uppgick redovisat värde till 47 439 Tkr (0). Återstående leasingperiod uppgår till fyra år. Nedan följer en sammanställning av förfall av finansiella minimumleasingbetalningar, vilka är denominerade i USD och innehåller inga rörliga komponenter.

	2014	2013
Inom ett år	11 952	-
Mellan ett och fem år	36 852	-
Mer än fem år	-	-
<b>Total</b>	<b>48 804</b>	<b>-</b>



**Not 15 – Andelar i intressebolag**

Investeringar i intressebolag	2014	2013
Ingående anskaffningsvärde	1 067	1 067
Utgående anskaffningsvärde	1 067	1 067

Bolag	Org. nr	Säte	Kapitalandel	Röstandel	Andelar	Redovisat värde
Flyguppdraget Backamo AB	556570-7322	Ljungkile	30,0%	30,0%	300	1 000
VACS AB	556814-3241	Stockholm	33,0%	33,0%	167	67
						1 067

Båda intresseföretagen utför verksamhet inom flygtransporter, flygutbildning samt handel med flygburen kommunikations och positioneringsutrustning. Intresseföretagen utgör enligt koncernens bedömning en icke väsentlig andel av koncernens totala verksamhet vilket grundas på dels innehavets storlek samt omfattningen på intresseföretagens verksamhet i övrigt.

**Finansiell information**

Intresseföretagen totalt	2013-12-31	2012-12-31
Summa eget kapital	3 408	3 427
Redovisat värde, Koncernens andel	1 067	1 067
Resultat från kvarvarande verksamhet	-39	-7
Övrigt totalresultat	-	-
Summa totalresultat	-39	-7
Koncernens andel	-11	-2

Med innehavet i Flyguppdraget Backamo AB följer även en optionsrätt att förvärva resterande 70 % av andelarna. Optionsrätten kan påkallas under perioden 1 juli till den 30 november år 2015, därefter förfaller optionsrätten. Med innehavet följer även en omvänd optionsrätt. En part tillhörande närstående kretsen innehar option att förvärva hälften av de av koncernen nu ägda andelarna, samt i tillämpligt fall hälften av de tillkommande andelarna för det fall koncernen utnyttjar dess nämnda optionsrätt. Båda optionsrätterna kan påkallas under tiden 1 till 15 december år 2015, därefter förfaller de.

\*Med hänsyn till väsentlighetskriteriet har ovanstående resultatandel ej redovisats i koncernen. Bokslut för år 2014 är ännu ej fastställda varför information lämnas för senaste fastställda boksluten.

**Not 16 – Övriga långfristiga finansiella fordringar**

	2014-12-31	2013-12-31
Reverslån	-	14 896
Depositioner	14 276	7 687
Övriga långfristiga finansiella fordringar	30	30
<b>Total</b>	<b>14 306</b>	<b>22 613</b>

Under året såldes reverslånet, redovisat värde uppgick till 16 873 Tkr vilket gav en vinst om 1 228 Tkr, inkluderad i finansiella intäkter (se not 10). Vidare är transaktionen nämnd i not 32, transaktioner med närstående.

**Not 17 – Immateriella omsättningstillgångar**

	2014-12-31	2013-12-31
ETS, utsläppsrätter	2 938	503
<b>Total</b>	<b>2 938</b>	<b>503</b>

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**

	2014-12-31	2013-12-31
Kundfordringar, brutto	152 054	126 073
Avgår reservering för kundförluster	-18 642	-18 998
<b>Total</b>	<b>133 412</b>	<b>107 075</b>

**Reservering för kundförluster**

	2014	2013
Redovisat värde per 1 januari	18 998	25 178
Återföring av influtna tidigare reserverade kundfordringar	-941	-26 883
Reservering för osäkra kundfordringar	558	20 674
Omräkningsdifferenser, valuta	27	29
<b>Total</b>	<b>18 642</b>	<b>18 998</b>

Beträffande åldersstruktur och hantering av kreditrisk hänvisas till not 30.

**Not 19 – Övriga kortfristiga fordringar**

	2014-12-31	2013-12-31
Balanser på bankkonton	9 285	23 356
Momsfordringar	4 514	9 947
Övriga fordringar, kunder	2 074	-
Fordringar på leverantörer	1 636	675
Övriga kortfristiga fordringar	1 002	5 035
<b>Total</b>	<b>18 511</b>	<b>39 013</b>

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.

**Not 20 – Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter**

	2014-12-31	2013-12-31
Förutbetalda kostnader	19 884	19 305
Upplupna intäkter	11 030	11 600
<b>Total</b>	<b>30 914</b>	<b>30 905</b>

**Not 21 – Kassaflöden och likvida medel****Betalda räntor och liknande poster**

	2014	2013
Betalda räntor	55 255	41 902
Valutakursförluster	4 203	1 355
<b>Total</b>	<b>59 458</b>	<b>43 257</b>

**Erhållna räntor och liknande poster**

	2014	2013
Erhållna räntor	432	1 448
Valutakursvinster	25	452
Övriga finansiella intäkter	-	6
<b>Total</b>	<b>457</b>	<b>1 906</b>

**Justeringar för poster som ej ingår i kassaflödet**

	2014	2013
Avskrivningar	93 649	78 422
Förändring av avsättningar	1 106	-
Reavinst flygplansförsäljning	-4 696	-18 399
Utrangering av anläggningstillgångar	32 128	12 763
Reservering osäkra fordringar	-	2 609
Kursvinster	-110	-1 075
Övriga ej kassaflödespåverkande poster	-299	-1 300
<b>Total</b>	<b>121 778</b>	<b>73 020</b>

#### Delkomponenter som ingår i likvida medel

	2014-12-31	2013-12-31
Kassa och bank	17 627	74 562
<b>Total</b>	<b>17 627</b>	<b>74 562</b>

Utnyttjad checkräkningskredit uppgick till 0 Tkr (26 776). Limit på checkräkningskredit är 50 000 Tkr (50 000). För ytterligare information hänvisas till not 27.

#### Not 22 – Tillgångar som innehas för försäljning

	2014-12-31	2013-12-31
Flygplan och komponenter	16 275	16 275
<b>Total</b>	<b>16 275</b>	<b>16 275</b>

Per den 31 december 2014 ingick ett flygplan i posten innehav för försäljning. Detta flygplan anskaffades 2013 enbart med intentionen att säljas vidare. Kommersiella villkor för försäljningen har ingåtts och förväntas ske under 2015.

#### 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.

##### Akkumulerad valutakursdifferens i eget kapital

	2014-12-31	2013-12-31
Ingående balans	-97	-
Omräkningsdifferenser, utländska dotterbolag	2 300	-97
<b>Total</b>	<b>2 203</b>	<b>-97</b>

Vid övergångspunkten till IFRS 2013-01-01 antogs alla ackumulerade valutakursdifferenser vara 0.

Upplyningskravet 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 18.

##### 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 10 484 Tkr (35 174) ger ett resultat per aktie om 0,39 Kr (1,30 ).

#### Not 25 – Upplåning och övriga långfristiga skulder

Långfristiga räntebärande skulder	2014-12-31	2013-12-31
Upplåning	507 372	509 062
Övriga långfristiga räntebärande skulder	76 650	67 962
<b>Total</b>	<b>584 022</b>	<b>577 024</b>

##### Kortfristiga räntebärande skulder

	2014-12-31	2013-12-31
Upplåning	4 531	5 645
Övriga kortfristiga räntebärande skulder	4 576	3 158
Checkräkningskredit	-	26 776
<b>Total</b>	<b>9 107</b>	<b>35 579</b>

##### Förfallstruktur för långfristiga räntebärande skulder

	2014-12-31	2013-12-31
Mellan ett och fem år	526 579	524 714
Mer än fem år	57 443	52 310
<b>Total</b>	<b>584 022</b>	<b>577 024</b>

Utnyttjad checkräkningskredit är klassificerad som kortfristig på grund av årlig förnyelse.

Säkerheter har ställts för skulder, för mer information hänvisas till not 31.

För vidare information om villkor för lån hänvisas till not 30.

#### Not 26 – Avsättningar

Alla avsättningar bedöms vara långfristiga. Redovisat värde illustreras nedan:

	Legal process i Frankrike	Övrigt
Redovisat värde 1 januari 2013	10,213	599
Tillkommande avsättningar	5,244	753
Utnyttjade belopp	-3,592	-
Återförda belopp	-	-599
<b>Total</b>	<b>11,865</b>	<b>753</b>

##### Avsättningar för legal process i Frankrike

Avsättningarna avser till största delen det i förvaltningsberättelsen beskrivna anspråket för icke erlagda sociala avgifter samt pensionsavgifter i Frankrike för anställd flygpersonal. Personalen har varit anställd i 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 och koncernen bedömer att det är sannolikt att åtagandet måste infrias, efter att en process påbörjats. Vad det slutliga beloppet exakt blir är dock osäkert, varför avsättningar gjorts som motsvarar det av de franska myndigheterna påförda beloppen.

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

Under år 2014 har delprocesser slutförts och nya tillkommit varför bolaget under året har ökat avsättningen med 1 652 Tkr netto.

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 50 000 (50 000) Tkr, varav utnyttjat belopp uppgår till 0 Tkr (26 776).

Företagsinteckningar om 67 900 Tkr (67 900) har ställts som säkerhet.

#### Not 28 – Övriga kortfristiga skulder

	2014-12-31	2013-12-31
Momsskulder	16,754	17,252
Sociala avgifter och personalskatt	9,864	8,895
Kortfristig del av finansiell leasingsskuld	4,577	3,158
Övriga kortfristiga skulder	1,103	1,833
<b>Total</b>	<b>32,298</b>	<b>31,138</b>

Kortfristig finansiell leasingsskuld utgörs av kortfristiga skulder på långfristiga leasingkontrakt.

#### Not 29 – Förutbetalda intäkter och upplupna kostnader

	2014-12-31	2013-12-31
Upplupen räntekostnad	5,845	5,920
Semesterlöneskuld – inklusive sociala avgifter	9,911	9,524
Upplupen lönekostnad (inklusive sociala avgifter) och särskild löneskatt	1,464	2,100
Förutbetalda intäkter	25,024	26,881
Övriga poster	18,288	12,901
<b>Total</b>	<b>60,532</b>	<b>57,326</b>

## 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	2014-12-31	2013-12-31
Ej förfallna	106 424	48 227
Förfallna 0-30 dagar	16 495	49 069
Förfallna 30-60 dagar	1 982	7 583
Förfallna 60-90 dagar	2 862	100
Mer än 90 dagar förfallna	24 291	21 094
<b>Total</b>	<b>152 054</b>	<b>126 073</b>

Tabellen ovan inkluderar enbart kundfordringar eftersom Koncernen i stort sett inte har några andra förfallna fordringar varken per 2014-12-31 eller 2013-12-31.

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 befärande kreditförluster om 18 642 Tkr (18 998).

#### 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, förfaller:

Leverantörs- och andra skulder											
Förfall av finansiella skulder, inklusive räntebetalningar	Obligationslån	Bank lån	Finansiell leasing	Leverantörs- och andra skulder	Total	Obligationslån	Bank lån	Finansiell leasing	Leverantörs- och andra skulder	Derivat	Total
	2014	2014	2014	2014	2014	2013	2013	2013	2013	2013	2013
Mindre än ett år	40 000	5 140	18 458	114 472	178 070	40 000	6 558	15 382	75 130	2 556	139 626
Mellan ett och fem år	640 000	17 178	65 810	2 343	725 331	680 000	20 388	58 312	-	-	760 058
Mer än fem år	-	-	82 940	-	82 940	-	2 188	82 284	-	-	84 472
Total	680 000	22 318	167 208	116 815	986 341	720 000	29 134	155 978	75 130	2 556	984 156

I ovanstående tabell redovisas förfallostrukturen över Koncernens skulder inklusive räntebetalningar, men exklusive utnyttjad checkräkningskredit. Koncernens checkräkningskredit, som uppgår till 50 000 Tkr, förlängs ett år i taget per sista december varje år. Obligatorisklånet med nominellt värde på 500 000 Tkr förfaller 2018-05-08. 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 111 875 Tkr (108 591). Valutakursförändringar förklarar varför leasingkulden är högre år 2014 än vad den var år 2013. Dessa åtaganden är i USD och påverkades väsentligt av valutakursförändringar år 2014.

#### Ränterisk och känslighetsanalys

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

Räntebärande finansiella instrument	2014-12-31			2013-12-31		
	Fasta ränta	Rörlig ränta	Räntefri	Fast ränta	Rörlig ränta	Räntefri
Långfristiga finansiella fordringar	11 976	-	2 330	22 583	-	30
Kortfristiga fordringar	-	-	146 753	-	-	136 251
Likvida medel	-	17 627	-	-	74 562	-
Upplåning, långfristig	-491 202	-16 170	-	-488 562	-20 500	-
Finansiell leasingsskuld, långfristig	-76 650	-	-	-67 962	-	-
Upplåning, kortfristig	-	-4 531	-	-	-5 645	-
Checkräkningskredit	-	-	-	-	-26 776	-
Finansiell leasingsskuld, kortfristig	-4 576	-	-	-3 158	-	-
Övriga kortfristiga skulder	-	-150	-116 786	-	-926	-74 204
<b>Total</b>	<b>-560 452</b>	<b>-3 224</b>	<b>32 297</b>	<b>-537 099</b>	<b>20 715</b>	<b>62 077</b>

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 2014-12-31 vilken påvisar att en ökning av marknadsräntan med en procentenhet skulle innebära att koncernens resultat före skatt minskar med 200 Tkr och att eget kapital minskar med 156 Tkr. 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 nettoresultat och nettotillgångar från 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.

För ovan nämnda risker så finns den största exponeringen mellan valutorna USD och GBP mot SEK. Avseende GBP utgör den största risken av växlingskurser vid konsolidering av dotterbolag i Storbritannien medan den största risken i USD rör finansiella leasingsskulder i USD. Orealiserade valutakursförluster på 13 751 Tkr är inkluderade i resultatet år 2014 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 och GBP mot SEK per 2014-12-31 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.

#### Känslighetsanalys

På bokslutsdagen skulle en tio procents förstärkning av GBP mot SEK ha påverkat Koncernens resultat före skatt negativt med 2 100 Tkr i samband med omvärdering av finansiella tillgångar och skulder. En sådan förstärkning skulle även innebära en positiv omvärdering av eget kapital på cirka 4 300 Tkr i samband med konsolidering av dotterbolag.

På bokslutsdagen skulle en tio procents förstärkning av USD mot SEK ha påverkat Koncernens resultat före skatt negativt med 13 100 Tkr i samband med omvärdering av finansiella tillgångar och skulder inklusive finansiella leasingsskulder. Av dessa är cirka 11 500 Tkr hänförligt till framtida leasingåtaganden.

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

Tkr	dec 2014		dec 2013	
	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
<b>Finansiella tillgångar</b>				
Långfristiga finansiella fordringar	14 306	14 306	22 613	22 613
Övriga fordringar inkl. kundfordringar	146 753	146 753	136 251	136 251
Finansiella tillgångar till verkligt värde	-	-	-	-
Likvida medel	17 627	17 627	74 562	74 562
<b>Total</b>	<b>178 686</b>	<b>178 686</b>	<b>233 426</b>	<b>233 426</b>
<b>Finansiella skulder</b>				
Upplåning inkl. checkräkningskredit	511 903	545 701	541 483	552 921
Övriga skulder inkl. leverantörsskulder	198 162	198 162	146 250	146 250
Finansiella skulder till verkligt värde	-	-	2 556	2 556
<b>Total</b>	<b>710 425</b>	<b>743 863</b>	<b>690 289</b>	<b>701 727</b>

\* Handeln med bolagets obligationslån startade i april 2014, vilket är orsaken till det högre verkliga värdet jämfört med redovisat värde 2014-12-31

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 (dvs. som härledda från prisnoteringar)
- Nivå 3: Verkligt värde fastställs utifrån värderingsmodeller där väsentlig indata baseras på icke observerbar data. Koncernen har för närvarande inga finansiella tillgångar eller skulder värderade enligt denna nivå.

Per 2014-12-31 har Koncernen inga finansiella tillgångar eller skulder vilka värderas enligt verkligt värde via resultaträkningen.

I nivå 1 klassificeras: kundfordringar, övriga fordringar, likvida medel, leverantörsskulder, kort- och långfristiga övriga skulder samt upplåning. Värdering sker till upplupet anskaffningsvärde vilket överensstämmer med nominellt värde med justering för avgående eller tillkommande värderingsposter.

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. Vidare klassificeras här derivatinstrument där värdering sker till verkligt värde för valutaterminer vilka baseras på publicerade terminskurser på en aktiv marknad.

## Verkligt värde hierarki

Tkr	dec 2014		dec 2013	
	Nivå 2	Total	Nivå 2	Total
<b>Finansiella tillgångar</b>				
Finansiella tillgångar till verkligt värde i resultaträkningen				
Derivat	-	-	-	-
<b>Finansiella tillgångar, totalt</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Finansiella skulder</b>				
Finansiella skulder till verkligt värde i resultaträkningen				
Derivat	-	-	2 556	2 556
<b>Finansiella skulder, totalt</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2 556</b>	<b>2 556</b>



## Not 31 – Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

	2014	2013
Företagsinteckningar, uttagna 127 900 Tkr (127 900) varav pantsatta	67 900	67 900
Luftfartygsinteckningar	770 016	584 324
Bankkonton	427	58 572
Nettotillgångar i dotterbolag	179 250	186 568
Alla rättigheter under nuvarande och framtida flygplansleasingavtal	-	-
<b>Total</b>	<b>1 017 593</b>	<b>897 364</b>

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".

#### Medicinkonsulterna Göran Berglund AB

Bolaget ägs av Göran Berglund, styrelseordförande och aktieägare i West Atlantic AB (publ). Koncernen sålde ett flygplan (Cessna Citation) till detta bolag för 2 176 Tkr och har även fakturerat bolaget för flygplansunderhåll och bränsle till ett belopp av 126 Tkr. Koncernen har också hyrt in ovan nämnda flygplan av bolaget till en ersättning av 44 Tkr. Per bokslutsdatum hade Koncernen inte någon utestående fordran eller skuld till bolaget.

#### Förvaltningsbolaget Örgryte KB

Bolaget ägs till en väsentlig del indirekt av Gustaf Thureborn (VD och koncernchef samt aktieägare i West Atlantic AB (publ)). Koncernen har erlagt hyra av kontor till detta bolag till ett belopp av 1 545 Tkr i enlighet med ett långsiktigt hyresavtal som innehåfts med detta bolag sedan 1997. Per bokslutsdatum hade Koncernen en utestående skuld på 482 Tkr till bolaget medan ingen utestående fordran förelåg.

#### Erik Thun AB

Erik Thun ABs styrelseordförande, Staffan Carlsson, är också är styrelseledamot i West Atlantic AB (publ) sedan 27 Maj 2014. Koncernen har gjort ett flertal större transaktioner med bolaget under året. Erhållet managementarvode från samarbetsavtalet uppgår till 7 519 Tkr. För mer detaljer kring detta samarbete, se not 1 Väsentliga redovisningsprinciper. Utöver detta sålde Koncernen en långfristig finansiell fordran för 18 101 Tkr med ett redovisat värde på 16 873 Tkr (nominellt belopp 20 000 Tkr). Koncernen har också sålt ett CRJ 200 flygplan för ett belopp om 13 922 Tkr. Försäljningen gjordes i snar anslutning till köpet av samma flygplan. Per bokslutsdatum hade Koncernen inte någon utestående fordran eller skuld till bolaget.

#### Horizon Ltd

Bolaget representeras av Russell Ladkin som är aktieägare i West Atlantic AB (Publ) samt ingår i Koncernens ledningsgrupp. Horizon Ltd fakturerade Koncernen 3 091 Tkr för kommersiella konsulttjänster inklusive utlägg. Per bokslutsdatum hade Koncernen en utestående skuld på 255 Tkr till bolaget medan ingen utestående fordran förelåg.

#### All Konsult Langhard KB

Bolaget ägs av Claudia Ladkin som ingår i Koncernens ledningsgrupp. All Konsult Langhard KB fakturerade Koncernen 1 335 Tkr för HR konsulttjänster inklusive utlägg. Per bokslutsdatum hade Koncernen inte någon utestående fordran eller skuld till bolaget.

#### Arcsec AB

Bolaget utför arkiveringstjänster åt Koncernen, vilka är betydande för bolaget och uppgick till 34 Tkr. Arcsec AB ägs av Gustaf Thureborn (VD och koncernchef samt aktieägare i West Atlantic AB (publ)). Denna affärsrelation har funnits sedan år 2008. Per bokslutsdatum hade Koncernen inte någon utestående fordran eller skuld till bolaget.

#### Jörgen Arneomar AB

Bolaget ägs av Jörgen Arneomar som är styrelseledamot i West Air Sweden AB (dotterbolag) och ledamot av Koncernens revisionskommitté. Jörgen Arneomar AB har även försett Koncernen med en pilot under del av året och fakturerat styrelsearvode samt pilotarvode uppgick till 308 Tkr. Per bokslutsdatum hade Koncernen inte någon utestående fordran eller skuld till bolaget.

#### Air Transport Services Group (ATSG)

Koncernen har under perioden hyrt in två B767-flygplan på wet-lease kontrakt från ATSG (representerade i styrelsen samt aktieägare). Inhyrningen har inte haft någon väsentlig inverkan på Koncernens resultat eller på den finansiella ställningen. Per bokslutsdatum hade Koncernen inte någon utestående fordran eller skuld till bolaget.

## Not 33 – 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 Atlantic 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 leasingsskulder för motsvarande 75 407 Tkr och anskaffningsvärden 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 fem flygplan via operationell leasing (fyra B737 samt ett BAE ATP). De totala marknadsvärdena av dessa plan när leasingavtalen ingick uppskattas till cirka 212 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 leasingavtalets 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 tillgången. 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 12 618 Tkr. Tre tvister pågår parallellt och tre parter är inblandade; fransk myndighet, en av de anställdas fackföreningar samt en kund. Det slutliga utfallet av de tre anspråken bedöms i nuläget som osäkert även om de gjorda avsättningarna inkluderar alla kända anspråk och är gjorda efter bästa uppskattning.

## Not 34 – Första gången IFRS tillämpas

West Atlantic koncernen har tidigare tillämpat årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd för sin Koncernredovisning. Från och med 1 januari 2014 upprättat koncernen sin Koncernredovisning enligt IFRS. Övergångsdatum fastställdes till 1 januari 2013. Övergången till IFRS redovisas enligt IFRS 1 Första gången IFRS tillämpas. Huvudregeln i IFRS är att ett bolag tillämpar samtliga IFRS standarder retroaktivt vid fastställandet av öppningsbalansen, dock med undantag av de tvingande undantagsbestämmelserna från retroaktiv tillämpning som anges i IFRS 1, p 14-17 samt bilaga B. Utöver detta finns ett antal undantag som är frivilliga att tillämpa. West Atlantic har av dessa frivilliga undantag valt att tillämpa följande.

### Undantag för rörelseförvärv

Reglerna i IFRS 3 Rörelseförvärv tillämpas framåtriktat på rörelseförvärv som genomförts från och med övergångsdatumet.

### Undantag för ackumulerade valutakursdifferenser

Reglerna i IFRS 1 tillåter att ackumulerade omräkningsdifferenser i egna kapitalet vid övergångstidpunkten nollställs, har tillämpats. Koncernen har låtit dessa omräkningsdifferenser ingå i balansen vinstmedel vid tidpunkten för övergång till IFRS.

### Upplysning om användning av antaget anskaffningsvärde för innehav i intresseföretag

Enligt reglerna i IFRS 1 kan ett företag som undantag välja att använda ett antaget anskaffningsvärde i rapporten över periodens ingående finansiella ställning för innehav i intresseföretag istället för anskaffningsvärdet enligt kapitalandelsmetoden vilket är huvudregeln. Koncernen har därför som ingångsvärde vid övergången till IFRS valt att använda det anskaffningsvärde som utgörs av det redovisade värdet enligt tidigare redovisningsprinciper, vilket inte helt överensstämmer med kapitalandelsmetoden. Detta sammanlagda antagna anskaffningsvärdet är 1 067 tkr.

### Avstämning mellan tidigare tillämpade redovisningsprinciper och IFRS

Enligt IFRS1 skall koncernen visa en avstämning av eget kapital och summa totalresultat som redovisats enligt tidigare redovisningsprinciper för tidigare perioder med motsvarande poster enligt IFRS. I nedanstående uppställningar och tabeller med förklaringar visas de av företagsledningen bedömda väsentliga effekter vid övergången till IFRS samt avstämningen mellan tidigare tillämpade redovisningsprinciper och IFRS för respektive period för summa totalresultat samt finansiell ställning och eget kapital. Den huvudsakliga skillnaden mellan tidigare tillämpade principer och IFRS hänger samman med omklassificeringen av operationella leasingavtal enligt tidigare tillämpade principer, till finansiell leasing enligt IAS17.

### Omräknad kassaflödesanalys

I samband med övergången till IFRS har resultat före finansiella poster valts som utgångspunkt för att bestämma kassaflödet före förändring av rörelsekapital istället för den enligt tidigare tillämpade principen, raden "resultat efter finansiella poster". Detta för att enklare separera erhållna respektive betalda räntor, vilket krävs enligt IFRS. Enligt vad som nämnts ovan, avser den huvudsakliga skillnaden mellan tidigare tillämpade principer och IFRS omklassificeringen av operationella leasingavtal enligt tidigare tillämpade principer, till finansiell leasing enligt IAS17. Detta har fått en positiv effekt på kassaflödet från den löpande verksamheten eftersom betalda leasingavgifter omklassificeras till räntekostnader respektive amorteringar.

En ytterligare effekt av finansiella leasingavtal avseende flygplan anskaffade under 2013, hänger samman med att kassaflödet från investeringsverksamheten har förbättrats vilket visas genom minskning av beloppet för förvärv av flygplan och komponenter. Anledningen är densamma som nämns ovan, att kassaflödet från finansiella aktiviteter på motsvarande sätt minskat.

### Koncernens rapport över finansiell ställning 1 januari 2013

	Referens	IB enligt tidigare redovisningsprinciper efter justeringar (a)	Justering av tidigare principer	IFRS
<b>TILLGÅNGAR</b>				
<b>ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>				
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>				
Goodwill		188		188
Licenser och IT system	j)	3 735	-207	3 528
		<b>3 923</b>		<b>3 716</b>
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>				
Flygplan och komponenter	a), b), i), k)	288 008	163 958	451 966
Inventarier, verktyg och installationer		1 469		1 469
		<b>289 477</b>		<b>453 435</b>
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>				
Andelar i intresseföretag		1 157	-	1 157
Övriga långfristiga finansiella fordringar	c)	20 000	-4 274	15 726
Uppskjutna skattefordringar	b), c), g), j)	-	6 433	6 433
		<b>21 157</b>		<b>23 316</b>
<b>SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>		<b>314 557</b>		<b>480 467</b>
<b>OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>				
<i>Varulager</i>				
Reservdelar och förnödenheter	i)	99 426	2 096	101 522
Förskott till leverantörer		5 368		5 368
		<b>104 794</b>		<b>106 890</b>
<i>Kortfristiga fordringar</i>				
Kundfordringar		93 538		93 538
Aktuell skattefordran	a)	4 699		4 699
Övriga kortfristiga fordringar	c)	60 554	-3 849	56 705
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		22 076		22 076
		<b>180 867</b>		<b>177 018</b>
<i>Likvida medel</i>		39 957		39 957
<b>SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>		<b>325 618</b>		<b>323 865</b>
Tillgångar som innehas för försäljning	k)	-	5 211	5 211
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>640 175</b>		<b>809 543</b>
<b>EGET KAPITAL</b>				
Aktiekapital		27 005		27 005
Reserver	n)	108 016	-108 016	-
Balanserad vinst inklusive årets resultat	a), b), c), e), g), i), l), n)	105 266	63 797	169 063
<b>SUMMA EGET KAPITAL</b>		<b>240 287</b>	<b>-44 219</b>	<b>196 068</b>
<b>AVSÄTTNINGAR</b>				
Avsättningar för skatter	a), d)	42 169	-42 169	-
Avsättningar för flygplansunderhåll	e)	3 292	-3 292	-
		<b>45 461</b>		<b>-</b>
<b>LÅNGFRISTIGA SKULDER</b>				
Upplåning	f)	41 752	38 947	80 699
Övriga långfristiga skulder	b), f)	38 947	122 132	161 079
Uppskjutna skatteskulder	a), b), d), e), g)	-	36 114	36 114
		<b>80 699</b>	<b>197 193</b>	<b>277 892</b>
<b>KORTFRISTIGA SKULDER</b>				
Checkräkningskredit		33 384		33 384
Upplåning	f)	44 204	10 347	54 551
Leverantörsskulder		92 261		92 261
Aktuella skatteskulder	a)	7 014		7 014
Derivatinstrument	l)	-	1 139	1 139
Övriga kortfristiga skulder	b), f)	71 434	8 491	79 925
Förutbetalda intäkter och upplupna kostnader	g)	25 431	41 878	67 309
		<b>273 728</b>	<b>61 855</b>	<b>335 583</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>640 175</b>		<b>809 543</b>

Koncernens resultaträkning inklusive rapport över övrigt totalresultat januari – december 2013

	Referens	Enligt tidigare principer efter justeringar (a)	Justering av principer	IFRS
Intäkter	g)	1 067 102	5 529	1 072 631
Kostnad för sålda tjänster	b), g), m)	-946 168	-19 533	-965 701
<b>Bruttoresultat</b>		<b>120 934</b>		<b>106 930</b>
Försäljningskostnader		4 444		4 444
Administrationskostnader	h)	-64 267	13 200	-51 067
Övriga rörelseintäkter och rörelsekostnader	g)	-129	24 091	23 962
<b>Rörelseresultat</b>		<b>60 982</b>		<b>84 269</b>
Finansiella intäkter	c)	11 767	1 596	13 363
Finansiella kostnader	b), c), h), l)	-38 616	-20 211	-58 827
<b>Resultat före skatt</b>		<b>34 133</b>		<b>38 805</b>
Inkomstskatt	b), c), e), g), h), j), l), n)	-6 949	3 318	-3 631
<b>Årets resultat</b>		<b>27 184</b>		<b>35 174</b>
Hänförligt till:				
- Moderföretagets aktieägare		27 184		35 174
Resultat per aktie (SEK)		1,01		1,30
<b>Rapport över övrigt totalresultat</b>				
Årets resultat:		27 184		35 174
Övrigt totalresultat:				
Poster som kan omföras till periodens resultat:				
Valutakursdifferenser	n)	-	-97	-97
<b>Årets totalresultat</b>		<b>27 184</b>		<b>35 077</b>
Hänförligt till:				
- Moderföretagets aktieägare		27 184		35 077

Koncernens rapport över finansiell ställning 31 december 2013

	Referens	IB enligt tidigare redovisningsprin- ciper efter justeringar (a)	Justering av tidi- gare principer	IFRS
<b>TILLGÅNGAR</b>				
<b>ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>				
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>				
Goodwill	m)	167	21	188
Licenser och IT system	j)	2 446	-276	2 170
		<b>2 613</b>		<b>2 358</b>
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>				
Flygplan och komponenter	a), b)	575 885	43 085	618 970
Inventarier, verktyg och installationer		4 419		4 419
		<b>580 304</b>		<b>623,389</b>
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>				
Andelar i intresseföretag		1 067		1 067
Övriga långfristiga finansiella fordringar	c)	20 030	2 583	22 613
Uppskjutna skattefordringar	b), c), g), i), l), p)	-	5 109	5 109
		<b>21 097</b>		<b>28 789</b>
<b>SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>		<b>604 014</b>		<b>654 536</b>
<b>OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>				
<i>Varulager</i>				
Reservdelar och förnödenheter		105 086		105 086
Flygplan till försäljning	k)	16 275	-16 275	-
Förskott till leverantörer		11 473		11 473
		<b>132 834</b>		<b>116 559</b>
<i>Kortfristiga fordringar</i>				
Immateriella omsättningstillgångar	q)	-	503	503
Kundfordringar		107 075		107 075
Aktuell skattefordran	a)	3 905		3 905
Övriga kortfristiga fordringar	c), q)	51 041	-12 028	39 013
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		30 905		30 905
		<b>192 926</b>		<b>181 401</b>
<i>Likvida medel</i>		<b>74 562</b>		<b>74 562</b>
<b>SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>		<b>400 322</b>		<b>372 522</b>
Tillgångar som innehas för försäljning	k)	-	16 275	16 275
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>1 004 336</b>		<b>1 043 333</b>
<b>EGET KAPITAL</b>				
Aktiekapital		27 005		27 005
Reserver	n)	171 884	-171 981	-97
Balanserad vinst	a), b), c), e), g), i), l), n)	30 056	128 205	158 261
Årets resultat		27 184	7 990	35 174
<b>SUMMA EGET KAPITAL</b>		<b>256 129</b>		<b>220 343</b>
<b>AVSÄTTNINGAR</b>				
Avsättningar för skatter	d)	47 961	-47 961	-
Avsättningar för flygplansunderhåll	o)	10 812	-10 812	-
		<b>58 773</b>		<b>-</b>
<b>LÅNGFRISITIGA SKULDER</b>				
Upplåning	h)	520 500	-11 438	509 062
Övriga långfristiga skulder	b)	-	67 962	67 962
Uppskjutna skatteskulder	a), b), d), e), g), h), n), p)	-	37 027	37 027
Avsättningar	o)	-	10 812	10 812
		<b>520 500</b>		<b>624 863</b>
<b>KORTFRISTIGA SKULDER</b>				
Checkräkningskredit		26 776		26 776
Upplåning		5 645		5 645
Leverantörsskulder		73 207		73 207
Aktuella skatteskulder		1 479		1 479
Derivatinstrument	l)	-	2 556	2 556
Övriga kortfristiga skulder	b)	27 980	3 158	31 138
Förutbetalda intäkter och upplupna kostnader	g)	33 847	23 479	57 326
		<b>168 934</b>		<b>198 127</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>1 004 336</b>		<b>1 043 333</b>

# Sammanfattning av effekterna av tillämpning av IFRS på koncernens eget kapital

	Referenser	Jan 1, 2013	Dec 31, 2013
<b>Eget kapital enligt tidigare tillämpade principer enligt fastställt balansräkning</b>		<b>236 347</b>	<b>259 229</b>
Rättelser av fel	a)	3 940	-3 100
Eget kapital enligt tidigare tillämpade principer efter rättelser av fel		<b>240 287</b>	<b>256 129</b>
Akkumulerad effekt av övergång till IFRS vid 2013 års ingång		-	-44 219
Effekt av övergång till IFRS inkl. uppskjuten skatt			
Finansiella leasingavtal	b 1)	4 545	2 788
Nedskrivning av flygplan	b 3)	-10 373	-
Ändrad nyttjandetid, flygplan	b 2)	-	3 384
Komponentavskrivning flygplan	b 2)	-	-20 040
Övriga långfristiga finansiella tillgångar	c)	-6 336	-639
Avsättning för flygplansunderhåll	e)	1 648	-1 648
Justering för reavinst på sale-leaseback	g)	-32 665	14 351
Transaktionskostnader upplåning	h)	-	8 922
Licenser och IT system	j)	-161	-54
Derivatinstrument	l)	-877	-1 091
Återläggning av goodwillavskrivning	m)	-	21
Omklassificeringar inom eget kapital inkl. justering av uppskjuten skatt	n)	-	2 439
<b>Total effekt balanserad vinst inkl. totalresultat av övergång för perioden</b>		<b>-44 219</b>	<b>8 433</b>
<b>Total effekt eget kapital av övergång till IFRS</b>		<b>-44 219</b>	<b>-35 786</b>
<b>Eget kapital enligt IFRS</b>		<b>196 068</b>	<b>220 343</b>

## Referenser

### a) Justeringar av ingående balanser på grund av rättelser

Följande poster har rättats i ingående 2013-01-01:

- Koncernredovisningen per 2013-01-01 innehöll en för högt upptagen balanspost vilken har justerats med -4 206 Tkr hänförlig till materiella anläggningstillgångar: flygplan och komponenter. Justering för uppskjuten skatt har gjorts med 1 106 Tkr. Total påverkan på balanserad vinst var -3 100 Tkr.
- På grund av en sen ändring i ett dotterbolag justerades skattefordran med 1 532 Tkr, skatteskulder minskades med 210 Tkr, avsättningar för skatter minskades med 5 298 Tkr. Total påverkan på balanserad vinst var 7 040 Tkr.

Per 2013-12-31 var enbart justeringen enligt p 1 ovan tillämplig.

### b) Flygplan och komponenter

#### 1. Finansiell leasing

Enligt IAS 17 skall alla väsentliga leasingkontrakt av finansiell natur i rapport över finansiell ställning redovisas som en materiell anläggningstillgång respektive finansiell skuld. I rapport över totalresultat redovisas avskrivningar och räntekostnader istället för leasingavgifter. Leasingavgifter har tidigare i sin helhet redovisats som kostnad för sålda tjänster. Under helåret 2013 har omföring av leasingavgifter gjorts med 18 155 Tkr, vilka belastat räntekostnader med 12 936 Tkr samt amorteringar med 5 219 Tkr. Efter avdrag för uppskjuten skatt med -1 148 Tkr, förbättras årets resultat med 4 071 Tkr. I samband med lösen av leasingkontrakt har kapitalkostnader beräknats med 1 681 Tkr. Efter justering för uppskjuten skatt med 370 Tkr, påverkas årets resultat med -1 311 Tkr.

Per 2013-01-01 har omföring av leasingavgifter gjorts med 16 655 Tkr, vilka belastat räntekostnader med 7 466 Tkr samt amorteringar med 9 189 Tkr. Efter avdrag för uppskjuten skatt med 2 021 Tkr, har balanserad vinst påverkats med 7 168 Tkr.

Positiva valutakursdifferenser på leasingskulder (övriga skulder) ingår per 2013-01-01 med 2 514 Tkr, vilken har minskat övriga långfristiga skulder. Efter avdrag för uppskjuten skatteskuld med 553 Tkr, har balanserad vinst påverkats med 1 961 Tkr.

Per 2013-01-01 har totalt 184 564 Tkr förts upp som ökning av bokförda värden på flygplan med anledning av finansiella leasingavtal. Avskrivningar har då reducerat anskaffningsvärdena med 5 878 Tkr. Ökningen har förts mot övriga skulder, långfristiga och kortfristiga med 178 738 Tkr efter amorteringar. Återstående belopp efter amortering uppgick till 139 791 Tkr.

Avskrivning på flygplan med finansiell leasing har gjorts med 5 066 Tkr under år 2013. Efter justering för uppskjuten skatt med 1 114 Tkr, påverkas årets resultat med -3 952 Tkr. Motsvarande belopp var 5 878 Tkr per 2013-01-01. Justering av uppskjuten skatt tillkommer med 1 293 Tkr. Balanserad vinst har efter detta påverkats med -4 585 Tkr.

Total påverkan på eget kapital 2013-01-01 avseende finansiell leasing uppgick till 4 545 Tkr.

Amorteringar samt lösen av finansiella leasingskulder har skett med 107 618 Tkr tom 2013-12-31.

Totalt var påverkan på eget kapital 2 788 Tkr avseende finansiell leasing under 2013.

Omklassificering har skett från långfristig leasingskuld till kortfristig del avseende del att amorteras inom 1 år, vilken uppgår till 3 158 Tkr per 2013-12-31 samt till 17 659 Tkr, per 2013-01-01 i enlighet med IAS 1.

### 2. Komponentavskrivningar samt ändrad nyttjandetid för flygplan

Enligt IAS 16 skall varje del av en materiell anläggningstillgång som är betydande i förhållande till tillgångens sammanlagda anskaffningsvärde skrivas av separat enligt en särskild plan. För tillämpade avskrivningstider för komponenter se redovisningsprinciper p 1.7. För flygplan har detta inneburit att avskrivningstiderna för separata komponenter har förkortats och att kostnad för sålda tjänster har blivit högre och det bokförda värdet har minskat totalt. Beloppet uppgår för helåret 2013 till -25 692 Tkr. För att korrekt spegla nyttjandetiden för flygplan, har avskrivningstiden för flygplan exklusive komponenter, förlängts vilket har minskat kostnader för sålda tjänster 4 339 Tkr.

Den ackumulerade effekten av förändrade avskrivningar på flygplan och komponenter enligt ovan per 2013-12-31 uppgår till -21 353 Tkr. Påverkan på årets resultat är -16 655 Tkr, fördelad på komponentavskrivning flygplan, 20 040 Tkr och ändrad nyttjandetid flygplan 3 384 Tkr, efter uppskjuten skatt med 4 697 Tkr.

Den sammanlagda effekten av finansiell leasing och avskrivningar enligt ovan vilka har påverkat kostnad för sålda tjänster avseende flygplan och komponenter för år 2013 uppgår till -8 264 Tkr samt efter avdrag för uppskjuten skatt med 1 818 Tkr, påverkas årets resultat med -6 446 Tkr.

### 3. Nedskrivning av flygplan

I samband med övergången till IFRS, tillämpar koncernen IAS 36, vilket innebär att en nedskrivningsprövning skall göras av koncernens materiella anläggningstillgångar, vid datumet för övergången. Denna nedskrivningsprövning har resulterat i att en nedskrivning med 13 299 Tkr är erforderlig. På denna nedskrivning tillkommer en uppskjuten skattefordran med 2 926 Tkr. Balanserad vinst påverkas därmed med -10 373 Tkr.

### c) Övriga långfristiga finansiella tillgångar

- Omklassificering till långfristig fordran från kortfristig fordran, enligt IAS 1, har skett av betald deposition per 2013-01-01 avseende externt leasingkontrakt (3 849 Tkr). Per 2013-12-31 är motsvarande omklassificering 11 525 Tkr.

- Då koncernen klassificerar sina finansiella fordringar i kategorin "Lånefordringar och kundfordringar", skall nuvärdesberäkning av fordringar då göras enligt IAS 39 om de har en kreditditt längre än 1 år. Reducering av långfristiga fordringar har därför gjorts per 2013-01-01 med totalt 8 123 Tkr. Efter justering för uppskjuten skatt med 1 787 Tkr, påverkas balanserade vinstmedel med -6 336 Tkr. Under helåret 2013 har minskning av fordran skett med totalt -819 tkr (1 596 -2 415) till följd av förändring av nuvärdesberäkningar. Efter avdrag för uppskjuten skatt med 180 Tkr, påverkas årets resultat med -639 Tkr.

### d) Avsättning för skatter/Uppskjutna skatteskulder

Omklassificering har skett av posten avsättning för skatter. Denna post skall enligt IAS 1 klassificeras som uppskjutna skatteskulder under långfristiga skulder. Beloppen var per 2013-01-01 efter rättelser 42 169 Tkr, per 2013-12-31 var beloppet 47 961 Tkr.

### e) Avsättning för flygplansunderhåll

Per 2013-12-31 har en enligt IAS37 icke tillåten avsättning för flygplansunderhåll på 3 292 Tkr återförts. Efter avdrag för uppskjuten skatteskuld, 465 Tkr uppgår påverkan på balanserade vinstmedel till 1 648 Tkr. Utöver detta har omklassificering skett av 1 179 Tkr vilken omklassificerats till övriga kortfristiga skulder, i enlighet med IAS 1. Per 2013-12-31 har avsättningen upplöst i resultaträkningen i koncernen, varför skäl för justeringen inte längre föreligger.



f) *Upplåning*

Posten upplåning omfattar all räntebärande upplåning, exklusive checkräkningskredit och finansiell leasing. Omklassificering har skett från övriga skulder med 38 947 Tkr per 2013-01-01 för långfristiga poster, samt med 10 347 Tkr för kortfristiga poster, i enlighet med IAS 1.

g) *Justering av reavinst på sale-leaseback transaktioner. Omklassificering av vinst på försäljning av flygplan, managementarvoden från samarbetsavtal.*

När en "sale-and-lease-back"-transaktion ger upphov till ett finansiellt leasingavtal, skall enligt IAS 17 reavinsten från försäljningen periodiseras över leasingperiodens löptid. Under 2012 gjordes sale-and-lease-back transaktioner, där efterföljande leasingavtal har behandlats som finansiella leasingavtal. Reavinster från försäljningarna vilka har periodiserats över leasingperiodens längd, uppgick 2013-01-01 till 41 878 Tkr och redovisas som en förutbetalad intäkt. Efter justering för uppskjuten skatt med 9 216 Tkr, uppgår påverkan på balanserad vinst till 32 665 Tkr.

Upplösning av förutbetalad intäkt till följd av reavinst som påverkar helåret 2013 uppgår till 18 399 Tkr (Övriga rörelseintäkter). Efter justering för upplupen skatt med 4 048 Tkr, påverkas årets resultat med 14 351 Tkr. Det återstående beloppet av förutbetalad intäkt per 2013-12-31 uppgår till 23 479 Tkr.

Enligt tidigare redovisningsprinciper redovisades enbart vinsten från försäljning av flygplan som nettoomsättning och inte hela försäljningsbeloppet. Efter ändrade principer redovisas hela ersättningen som nettoomsättning. På grund av detta har en omklassificering skett mellan nettoomsättning (ökning) och kostnad för sålda tjänster (ökning) med hela kostnaden för sålda flygplan. Ökningen för år 2013 är 11 221 Tkr. Ökning av nettoomsättningen har gjorts mot kostnad för sålda tjänster, vilken därvid har ökat.

Omklassificering av erhållet managementarvode från samarbetsavtal har skett från nettoomsättning till övriga rörelse- intäkter med 5 692 Tkr för år 2013.

h) *Transaktionskostnader för upplåning*

Enligt IAS 39 skall upplåning redovisas till upplupet anskaffningsvärde och skillnaden mellan erhållet belopp (netto efter transaktionskostnader) och återbetalningsbeloppet redovisas i resultaträkningen fördelat över låneperioden. För koncernens del innebär detta att 13 200 Tkr, vilka omflyttats från administrationskostnader till räntekostnader, och fördelas ut över en låneperiod på fem år från maj 2013. Därvid har 11 438 Tkr periodiserats i form av reducering av finansiella kostnader och samtidigt en reducering av lånets bruttovärde (500 000 Tkr). Justering för uppskjuten skatt tillkommer med -2 516 Tkr. Påverkan på årets resultat under 2013 är 8 922 Tkr.

i) *Flygplan och komponenter samt varulager*

Omklassificering har skett av post på 2 096 tkr från flygplan och komponenter till varulager per 2013-01-01.

j) *Licenser och IT system*

Justering för en ändrad bedömning av avskrivningstiden för ett IT-system har gjorts per 2013-01-01 med 207 Tkr. Efter justering för uppskjuten skatt med 46 Tkr, påverkas balanserad vinst med -161 Tkr. Effekten på kostnad för sålda tjänster var -69 Tkr och för året 2013 totalt påverkas årets resultat med -54 Tkr, efter uppskjuten skatt.

k) *Tillgångar som innehas för försäljning*

Enligt IFRS 5 skall ett företag under vissa villkor redovisa tillgångar som innehas för försäljning under en egen rubrik i balansräkningen, nedanför omsättningstillgångarna. Koncernen har funnit att två flygplan vid klassificeringstidpunkten 2013-01-01 skall redovisas som tillgångar som innehas för försäljning vilka uppgår till 5 211 Tkr.

Koncernen har identifierat ett flygplan som tillgång som innehas för försäljning per 2013-12-31 och som uppgår till 16 275 Tkr.

l) *Derivatinstrument*

Koncernen har identifierat valutaterminer som derivatinstrument vilka ska värderas till verkligt värde enligt IFRS. Derivatinstrument redovisades inte i balansräkningen enligt tidigare redovisningsprinciper. I öppningsbalansen 2013-01-01 justeras förändringar i verkligt värde mot balanserad vinst, därefter påverkar redovisningen till verkligt värde över resultatet. Per 2013-01-01 uppgår justeringen för förändringen i verkligt värde till -1 139 Tkr. På denna justering redovisas även en uppskjuten skattefordran med 262 Tkr. Eget kapital påverkades med -877 Tkr, netto.

I resultaträkningen redovisas förändringar i valutaterminerna som finansiella intäkter/kostnader i enlighet med IAS 39 p 55. För år 2013 påverkades finansiella kostnader med -1 417 Tkr, vilket ökade derivatinstrument till totalt 2 556 Tkr. Efter uppskjuten skattefordran med 326 Tkr, påverkades årets resultat med -1 091 Tkr, netto.

m) *Återläggning av avskrivning av goodwill*

Enligt IFRS skrivs inte goodwill av utan istället genomförs årliga nedskrivningstest. De avskrivningar på goodwill som redovisats före tidpunkten för övergång till IFRS kvarstår, eftersom koncernen valt att tillämpa undantaget i IFRS 3 att inte räkna om tidigare rörelseförvärv. Återläggning av avskrivningar på goodwill görs därför första gången för räkenskapsåret 2013. Återläggningen uppgår till 21 Tkr.

n) *Omklassningar inom eget kapital inkl. justering av uppskjuten skatt*

Vid övergång till redovisning enligt IFRS sker ingen uppdelning av eget kapital i bundet och fritt eget kapital. För koncernen omklassificeras därför bundna reserver till balanserad vinst, vilket även inkluderar eget kapital delen av obeskattade reserver, vilken var 108 016 Tkr per 2013-01-01. Per 2013-12-31 var beloppet 171 884 Tkr. Beloppet som ligger kvar som reserver per 2013-12-31 är en valutakursdifferens på -97 Tkr till följd av omräkningsdifferenser under år 2013. Det tillkommer en justering av uppskjutna skattefordringar -2 926 Tkr och uppskjutna skatteskulder med -5 365 Tkr på grund av förändrade överavskrivningar som gjorts per 2013-12-31. Påverkan på eget kapital var 2 439 Tkr för år 2013, av vilket 2 201 Tkr har påverkat årets resultat.

o) *Omklassificering av avsättningar*

Enligt IAS 1 skall avsättningar redovisas under kortfristiga alternativt långfristiga skulder. Koncernens övriga avsättningar har bedömts vara långfristiga skulder (10 812 Tkr).

p) *Nettoredovisning av uppskjuten skatt*

Uppskjutna skattefordringar till ett belopp om 9 028 tkr har nettats mot uppskjutna skatteskulder per 2013-12-31. IAS 12 kräver att uppskjuten skatt nettoredovisas i balansräkningen om både skulder och fordringar är hänförliga till samma skattemyndighet. Detta innebär för koncernen att uppskjutna skattefordringar kvittats mot uppskjutna skatteskulder, förutom de poster som avser transaktioner i England. För dessa poster kvarstår uppskjuten skattefordran vilka ej nettoredovisats.

q) *Immateriella omsättningstillgångar*

En omklassificering om 503 Tkr har gjorts från övriga fordringar till immateriella tillgångar, vilket avser utsläppsrätter.

# Moderbolagets rapport

## Moderbolagets resultaträkning

	Not(er)	jan-dec 2014	jan-dec 2013
Nettoomsättning	2	581 170	560 448
Kostnad för sålda tjänster		-561 704	-479 009
<b>Bruttoresultat</b>		<b>19 466</b>	<b>81 439</b>
Försäljningskostnader		-1 837	-1 499
Administrationskostnader		-22 161	-53 250
Övriga rörelseintäkter	3	9 912	150
Övriga rörelsekostnader	4	-	-1 670
<b>Rörelseresultat</b>	5, 6, 7, 8	<b>5 380</b>	<b>25 170</b>
Resultat från andelar i koncernföretag	9	16 821	10 240
Ränteintäkter och liknande poster	10	33 504	22 077
Räntekostnader och liknande poster	10	-44 170	-35 632
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>11 535</b>	<b>21 855</b>
Skatt på årets resultat	11	53	-2 956
<b>Årets resultat</b>		<b>11 588</b>	<b>18 899</b>

## Moderbolagets balansräkning

	Not(er)	2014-12-31	2013-12-31	2013-01-01
<b>TILLGÅNGAR</b>				
<b>ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>				
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>	12			
Licenser och IT system		175	263	350
		<b>175</b>	<b>263</b>	<b>350</b>
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>				
Andelar i koncernföretag	13	65 161	65 161	80 971
Fordringar hos koncernföretag		320 000	-	-
Andelar i intresseföretag	13	1 067	1 067	1 067
Uppskjuten skattefordran	11	-	-	1 474
Andra långfristiga fordringar	14	477	14 926	13 300
		<b>386 705</b>	<b>81 154</b>	<b>96 812</b>
<b>SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>		<b>386 880</b>	<b>81 417</b>	<b>97 162</b>
<b>OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>				
<b>Kortfristiga fordringar</b>				
Kundfordringar	15	31 321	32 946	28 961
Fordringar hos koncernföretag		139 423	376 686	201 905
Övriga fordringar	16	9 394	33 942	285
Förutbetalda kostnader upplupna intäkter	17	11 251	10 041	5 741
		<b>191 389</b>	<b>453 615</b>	<b>236 892</b>
Likvida medel	18	964	58 572	-
<b>SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>		<b>192 353</b>	<b>512 187</b>	<b>236 892</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>579 233</b>	<b>593 604</b>	<b>334 054</b>

	Not(er)	2014-12-31	2013-12-31	2013-01-01
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>				
<b>EGET KAPITAL</b>	19			
<b>Bundet eget kapital</b>				
Aktiekapital		27 005	27 005	27 005
Reservfond		7 857	7 857	7 857
		<b>34 862</b>	<b>34 862</b>	<b>34 862</b>
<b>Fritt eget kapital</b>				
Balanserad vinst		6 914	-11 984	-2 643
Överkursfond		6 751	6 751	6 751
Årets resultat		11 588	18 899	8 374
		<b>25 253</b>	<b>13 666</b>	<b>12 482</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL</b>		<b>60 115</b>	<b>48 528</b>	<b>47 344</b>
<b>OBESKATTADE RESERVER</b>	20	1 460	1 460	1 460
<b>LÅNGFRISTIGA SKULDER</b>				
Obligationslån	21	491 202	488 562	-
Övriga skulder		1 642	-	10 322
Uppskjutna skatteskulder	11	1 248	1 393	-
		<b>494 092</b>	<b>489 955</b>	<b>10 322</b>
<b>KORTFRISTIGA SKULDER</b>				
Checkräkningskredit	22	-	26 776	33 384
Leverantörsskulder		12 980	15 263	20 121
Skulder till koncernföretag		-	346	205 788
Skatteskulder	11	163	1 479	1 403
Övriga skulder		1 602	1 820	12 923
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	23	8 821	7 977	1 309
		<b>23 566</b>	<b>53 661</b>	<b>274 928</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>579 233</b>	<b>593 604</b>	<b>334 054</b>
Ställda säkerheter	25	se not	se not	se not
Ansvarsförbindelser	25	se not	se not	se not

## Moderbolagets rapport över förändring i eget kapital

	Not(er)	Aktiekapital	Reservfond	Fritt eget kapital	Summa eget kapital
<b>Ingående balans per 1 januari 2013</b>		27 005	7 857	17 708	52 570
Effekt av byte av redovisningsprincip till RFR2	26	-	-	-5 226	-5 226
<b>Ingående balans IFRS 1 januari 2013</b>		27 005	7 857	12 482	47 344
Årets totalresultat		-	-	18 899	18 899
Fusionsresultat		-	-	-6 914	-6 914
Utdelning till Moderbolagets aktieägare		-	-	-10 802	-10 802
<b>Utgående balans 31 december 2013</b>		27 005	7 857	13 665	48 527
<b>Ingående balans per 1 januari 2014</b>		27 005	7 857	13 665	48 527
Årets totalresultat		-	-	11 588	11 588
<b>Utgående balans per 31 december 2014</b>		27 005	7 857	25 253	60 115

## Moderbolagets kassaflödesanalys

	Not(er)	jan - dec 2014	jan - dec 2013
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Rörelseresultat		5 380	25 170
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	18	1 846	-337
<b>Betald inkomstskatt</b>		-1 408	-1 443
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>		5 818	23 390
Förändring av kortfristiga fordringar		-59 112	-198 079
Förändring av kortfristiga skulder		-472	-218 748
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		-53 766	-393 437
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Förvärv av dotterföretag		-	-268
Investeringar i övriga finansiella anläggningstillgångar		-312	-30
Försäljning av övriga finansiella anläggningstillgångar		18 101	-
Erhållen ränta		30 297	20 481
Erhållen utdelning		16 821	819
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		64 907	21 002
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Erhållet obligationslån		-	500 000
Amortering av upplåning samt förändring av checkräkningskredit		-26 776	-6 608
Förändring av övriga långfristiga skulder		-	-10 322
Betald ränta		-41 013	-34 761
Utbetalt koncernbidrag		-500	-6 500
Utbetald utdelning		-	-10 802
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		-68 289	431 007
<b>Årets kassaflöde</b>		-57 148	58 572
Likvida medel vid årets början		58 572	-
Valutakursdifferenser i likvida medel		-460	-
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	18	964	58 572

## 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 rapporterings 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.

#### Klassificering och uppställningsformer

Moderbolagets resultat- och balansräkning är uppställda enligt årsredovisningslagens schan. 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 förvärsrelaterade kostnader och eventuella tilläggsköpeskillnader.

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

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.

#### Nya IFRS-standarder och tolkningar vilka har trätt i kraft 2014 och vilka har inverkan på koncernens finansiella rapporter

IFRS12 Upplysningar om andelar i andra företag är en ny standard för upplysningar om investeringar i dotterföretag, samarbetsarrangemang, intresseföretag samt investeringar i särskilda enheter som inte konsolideras. Standarden påverkar årsredovisningen i form av att utökade upplysningar ges beträffande andelar i intresseföretag.

#### Nya IFRS-standarder och tolkningar vilka ännu inte har trätt i kraft

IFRS9 Finansiella instrument behandlar klassificering, värdering och redovisning av finansiella tillgångar och skulder. Den ersätter de delar i IAS39 som behandlar klassificering och värdering av finansiella instrument. Standarden bedöms inte ha någon väsentlig inverkan för moderbolaget.

IFRS15 Intäkter från kundkontrakt. Denna standard kan komma att få effekter för moderbolaget. En komplett analys av effekterna har dock ännu inte gjorts.

### Not 2 – Nettoomsättning

	2014	2013
Fraktflygstjänster	579 790	554 536
Övriga intäkter	1 380	5 912
<b>Total</b>	<b>581 170</b>	<b>560 448</b>

#### Finansiell information per geografiskt område

	Skandinavien	UK	Europa	Total
Extern nettoomsättning	507 228	-	73 942	581 170

#### Handel med dotterbolag

I moderbolaget uppgår inköpen från koncernföretag till 400 389 Tkr (351 518) och försäljning till koncernföretag 217 Tkr (9 168).

### Not 3 – Övriga rörelseintäkter

	2014	2013
Valutakursvinster	9 912	150
<b>Total</b>	<b>9 912</b>	<b>150</b>

### Not 4 – Övriga rörelsekostnader

	2014	2013
Valutakursförluster	-	1 670
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>1 670</b>

### Not 5 – Rörelsens kostnader

	2014	2013
Inhyrd fraktflygskapacitet	374 046	176 831
Flygbränsle	87 803	83 673
Direkta operationskostnader*	80 878	67 238
Övriga rörelsekostnader	42 975	206 016
Valutakursförluster	-	1 670
<b>Total</b>	<b>585 702</b>	<b>535 428</b>

\* Består av landnings-, navigations-, och handlingavgifter

### Not 6 – Anställda, personalkostnader och arvode till styrelse och ledning

#### Anställda

Bolaget har inga anställda. Inga löner eller andra ersättningar har utbetalats.

#### Styrelsen

I enlighet med 2013 års stämmobeslut beslutades att totalt 200 Tkr skulle utgå i styrelsearvode fram till nästa årsstämma eller med 100 Tkr vardera till styrelseledamöter utan aktieinnehav eller som inte varaktigt arbetar i bolaget. På samma grund beslöt vid årsstämman 2014 att styrelsearvode skulle utgå med totalt 300 Tkr fram till nästa årsstämma eller med 150 Tkr till vardera styrelseledamot. Under år 2014 har utbetalning skett med 175 Tkr av ovanstående till styrelseledamoten Fredrik Lindgren.

### Not 7 – Ersättning till revisorer

	2014	2013
Grant Thornton		
Revisionsuppdrag	526	558
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	173	43
Skatterådgivning	54	83
Övriga tjänster	110	364
<b>Total</b>	<b>863</b>	<b>1 048</b>

### Not 8 – Operationell leasing och hyror

Bolaget hyrde en hangar, kostnaden för 2014 uppgick till 115 Tkr (122).

### Not 9 – Resultat från andelar i koncernföretag

	2014	2013
Erhållen utdelning	16 821	819
Vinst vid försäljning av West Air Luxembourg SA	-	9 421
<b>Total</b>	<b>16 821</b>	<b>10 240</b>

### Not 10 – Finansiella intäkter och kostnader

#### Finansiella intäkter

	2014	2013
Ränteintäkter från likvida medel	346	1 322
Ränteintäkter från koncernbolag	29 951	19 159
Ränteintäkter från finansiella lånefordringar till upplupet anskaffningsvärde	1 979	1 596
Vinster från försäljning av finansiella lånefordringar	1 228	-
<b>Total</b>	<b>33 504</b>	<b>22 077</b>

#### Finansiella kostnader

	2014	2013
Räntekostnader från upplåning till upplupet anskaffningsvärde	-43 652	-29 093
Valutakursförluster	-18	-
Lämnade koncernbidrag	-500	-6 500
Övriga finansiella kostnader	-	-39
<b>Total</b>	<b>-44 170</b>	<b>-35 632</b>



Not 11 – Skatter		
	2014	2013
<b>Redovisad skatt</b>		
Aktuell skatt på årets resultat	-39	-2 927
Korrigerig av tidigare års aktuella skatte- kostnad	-53	-29
Uppskjuten skatt avseende temporära skill- nader	145	-
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>-2 956</b>
	2014	2013
<b>Avstämning av redovisad skatt</b>		
Resultat före skatt	11 535	21 855
Skatt enligt i Sverige gällande skattesats	-2 538	-4 808
Ej skattepliktig reavinst avseende försäljning av dotterbolaget West Air Luxembourg S.A.	-	2 072
Ej skattepliktiga utdelningar från dotterbolag	3 701	180
Korrigerig av tidigare års skattekostnad	-53	-29
Ej avdragsgilla kostnader	-585	-1
Ej bokförda skattepliktiga intäkter	-597	-430
Övrigt	125	60
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>-2 956</b>
	2014	2013
<b>Fördelning av uppskjutna skatter i balans- räkningen</b>		
Upplåning	-1 248	-1 393
<b>Total</b>	<b>-1 248</b>	<b>-1 393</b>

#### Not 13 – Andelar i koncern- och intresseföretag

Andelar i koncernföretag

	2014-12-31	2013-12-31
Ingående anskaffningsvärde	65 161	80 971
Förvärv av West Atlantic Aircraft Management AB gm fusion	-	10 000
Förvärv av West Air Sweden AB gm fusion	-	17 100
Förvärv av West Atlantic S.A.	-	268
Försäljning av West Air Luxembourg S.A.	-	-3 178
Avyttring av West Air Holding AB gm fusion	-	-40 000
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>65 161</b>	<b>65 161</b>

Bolag	Org. Nr	Säte	Kapitalandel	Röstandel	Andelar	Redovisat värde
West Air Sweden AB	556062-4420	Göteborg, Sverige	100 %	100 %	15 000 000	17 100
West Atlantic Aircraft Management AB	556609-4800	Göteborg, Sverige	100 %	100 %	10 000 000	10 000
Atlantic Airlines Ltd.	50509096	Coventry, Storbritannien	100 %	100 %	1 000	34 856
Glackt Ltd.	8798946	Coventry, Storbritannien	100 %	100 %	1 000	-
Norway Aviation Services AS	895234362	Oslo, Norge	100 %	100 %	1 000	122
European Aviation Maintenance Ltd	119476C	Isle of Man	100 %	100 %	2 002	2 815
West Atlantic S.A.	B1766468	Bertrange, Luxemburg	100 %	100 %	1 000	268
						<b>65 161</b>

Moderbolaget bedöms ha bestämmande inflytande över dotterbolagen genom rösträttsandelen.

#### Andelar i Intresseföretag

Bolag	Org. Nr	Säte	Kapitalandel	Röstandel	Andelar	Redovisat värde
Flyguppdraget Backamo AB	556570-7322	Ljungkile	30,0%	30,0%	300	1 000
VACS AB	556814-3241	Stockholm	33,0%	33,0%	167	67
						<b>1 067</b>

Båda intresseföretagen utför verksamhet inom flygtransporter, flygutbildning samt handel med flygburen kommunikations och positioneringsutrustning. Intresseföretagen utgör enligt bolagets bedömning en icke väsentlig andel av bolagets totala verksamhet vilket grundas på dels innehavets storlek samt omfattningen på intresseföretagens verksamhet i övrigt.

#### Finansiell information\*

Intresseföretagen totalt	2013-12-31	2012-12-31
Summa eget kapital	3 408	3 427
Redovisat värde, bolagets andel	1 067	1 067
Resultat från kvarvarande verksamhet	-39	-7
Övrigt totalresultat	-	-
Summa totalresultat	-39	-7
Bolagets andel	-11	-2

Med innehavet i Flyguppdraget Backamo AB följer även en optionsrätt att förvärva resterande 70 % av andelarna. Optionsrätten kan påkallas under perioden 1 juli till den 30 november år 2015. Med innehavet följer även en omvänd optionsrätt. En part tillhörande närståendeakretsen innehar option att förvärva hälften av de av koncernen nu ägda andelarna, samt i tillämpligt fall hälften av de tillkommande andelarna för det fall bolaget utnyttjar dess nämnda optionsrätt. Båda optionsrätterna kan påkallas under tiden 1 till 15 december år 2015.

\* Bokslut för år 2014 är ännu ej fastställda varför information lämnas för senaste fastställda boksluten.

Not 14 – Andra långfristiga finansiella fordringar		
	2014-12-31	2013-12-31
Reverslån	-	14 896
Depositioner	447	-
Övriga långfristiga finansiella fordringar	30	30
<b>Total</b>	<b>477</b>	<b>14 926</b>

Not 12 – Immateriella anläggningstillgångar		
	Licenser och IT system	
<b>Accumulerat anskaffningsvärde</b>		
Ingående balans 2013-01-01		438
<b>Utgående balans 2013-12-31</b>		<b>438</b>
Ingående balans 2014-01-01		438
<b>Utgående balans 2014-12-31</b>		<b>438</b>
<b>Accumulerade av- och nedskrivningar</b>		
Ingående balans 2013-01-01		-88
Årets avskrivning		-87
<b>Utgående balans 2013-12-31</b>		<b>-175</b>
Ingående balans 2014-01-01		-175
Årets avskrivning		-88
<b>Utgående balans 2014-12-31</b>		<b>-263</b>
<b>Redovisat värde</b>		
Per 2013-01-01		350
Per 2013-12-31		263
Per 2014-01-01		263
Per 2014-12-31		175

All avskrivning har belastat kostnad för sålda tjänster.

Not 15 – Kundfordringar		
	2014-12-31	2013-12-31
Kundfordringar, brutto	31 523	32 946
Avgår reservering för kundförluster	-202	-
<b>Total</b>	<b>31 321</b>	<b>32 946</b>
<b>Förändringar i reservering för kundförluster är följande:</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Ingående balans 2014-01-01	-	-
Reserveringar för osäkra fordringar	-202	-
<b>Total</b>	<b>-202</b>	<b>-</b>
Beträffande åldersstruktur och hantering av kreditrisk, se not 24.		

Not 16 – Övriga fordringar		
	2014-12-31	2013-12-31
Balanser på bankkonton	9 285	23 356
Momsfordringar	-	9 049
Övriga kortfristiga fordringar	109	1 537
<b>Total</b>	<b>9 394</b>	<b>33 942</b>

Not 17 – Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		
	2014-12-31	2013-12-31
Förutbetalda kostnader	367	435
Upplupna intäkter	10 884	9 606
<b>Total</b>	<b>11 251</b>	<b>10 041</b>

Not 18 – Kassaflödesanalys och likvida medel		
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet		
	2014	2013
Avskrivningar	88	87
Kursförluster/kursvinster	1 758	-424
<b>Total</b>	<b>1 846</b>	<b>-337</b>

Delkomponenter som ingår i likvida medel		
	2014-12-31	2013-12-31
Kassa och bank	964	58 572
<b>Total</b>	<b>964</b>	<b>58 572</b>

Utnyttjad checkkredit uppgick till 0 Tkr (26 776). Limit på checkräkningskrediten är 50 000 Tkr (50 000), se vidare not 22.

#### Not 19 – 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 ÄRL 5 kap 14 § avseende specificering av förändring av eget kapital jämfört med föregående års balansräkning framgår av Moderbolagets rapport över förändring i eget kapital, se sid 35.

Not 20 – Obeskattade reserver		
	2014-12-31	2013-12-31
Periodiseringsfond, taxering 2010	64	64
Periodiseringsfond, taxering 2011	135	135
Periodiseringsfond, taxering 2012	1 261	1 261
<b>Total</b>	<b>1 460</b>	<b>1 460</b>

Den uppskjutna skatteskulden i obeskattade reserver uppgår till 321 Tkr (321).

#### Not 21 – Oblighationslån

Oblighationslånet om 500 000 Tkr erhöles den 8 maj 2013 och löper under fem år till och med den 8 maj 2018 då det förfaller till betalning.

Lånet löper med en årlig fast ränta om 8 % och erläggs vid två tillfällen under året, i maj samt november.

För ställda säkerheter för lånet refereras till not 25.

#### Not 22 – Checkräkningskredit

Beviljad checkräkningskredit i SEK och utländsk valuta uppgår till 50 000 Tkr (50 000), varav utnyttjat belopp uppgår till 0 Tkr (26 776). Företagsintekningar om 67 900 Tkr (67 900) har ställts som säkerhet.

Not 23 – Förutbetalda intäkter och upplupna kostnader		
	2014-12-31	2013-12-31
Upplupen kostnadsränta	5 808	5 808
Förutbetalda intäkter	368	-
Övriga poster	2 645	2 169
<b>Total</b>	<b>8 821</b>	<b>7 977</b>

#### Not 24 – 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	2014-12-31	2013-12-31
Ej förfallna	26 176	20 296
Förfallna 0-30 dagar	4 361	10 532
Förfallna 30-60 dagar	607	2 118
Förfallna 60-90 dagar	-	-
Mer än 90 dagar förfallna	379	-
<b>Total</b>	<b>31 523</b>	<b>32 946</b>

Tabellen ovan inkluderar enbart kundfordringar då Moderbolaget inte har några övriga förfallna 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.

Förfall av finansiella skulder, inklusive räntebetalningar	Leverantörs- och övriga skulder			Leverantörs- och övriga skulder		
	Oblighationslån	Total		Oblighationslån	Total	
	2014-12-31	2014-12-31	2014-12-31	2013-12-31	2013-12-31	2013-12-31
TSEK						
Mindre än ett år	40 000	14 622	54 622	40 000	17 136	115 130
Mellan ett och fem år	640 000	-	640 000	680 000	-	680 000
Mer än fem år	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>680 000</b>	<b>14 622</b>	<b>694 622</b>	<b>720 000</b>	<b>17 136</b>	<b>694 622</b>

Tabellen ovan inkluderar ej utnyttjad checkräkningskredit, vilken uppgår till 50 000 Tkr och förlängs årligen. Oblighationslånet, nominellt 500 000 Tkr, förfaller 2018-05-18.

##### Ränterisk

Per bokslutsdatum var Moderbolagets ränteprofil för finansiella instrument enligt nedan:

Räntebärande finansiella instrument	2014-12-31			2013-12-31		
	Fast ränta	Rörlig ränta	Räntefri	Fast ränta	Rörlig ränta	Räntefri
Långfristiga finansiella fordringar	-	-	477	14 896	-	30
Kortfristiga skulder	-	-	40 801	-	-	57 148
Likvida medel	-	964	-	-	58 572	-
Oblighationslån, långfristigt	-491 202	-	-	-488 562	-	-
Checkräkningskredit	-	-	-	-	-26 776	-
Övriga kortfristiga skulder	-	-	-14 622	-	-	-17 136
<b>Total</b>	<b>-491 202</b>	<b>964</b>	<b>26 656</b>	<b>-473 666</b>	<b>31 796</b>	<b>40 042</b>

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 2014 beräknas en generell höjning av GBP och USD med 10 % mot SEK, emellertid inte få några väsentliga effekter på Moderbolagets resultat före skatt. 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

	dec 2014		dec 2013	
	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
<b>Finansiella tillgångar</b>				
Långfristiga finansiella tillgångar	477	477	14 926	14 926
Övriga fordringar inklusive kundfordringar	40 801	40 801	57 148	57 148
Likvida medel	964	964	58 572	58 572
<b>Total</b>	<b>42 242</b>	<b>42 242</b>	<b>130 646</b>	<b>130 646</b>
<b>Finansiella skulder</b>				
Upplåning inkl. checkräkningskredit	491 202	525 000	515 338	526 776
Övriga skulder inkl. leverantörsskulder	14 622	14 622	17 136	17 136
<b>Total</b>	<b>505 824</b>	<b>539 622</b>	<b>532 474</b>	<b>543 912</b>

\* Handeln med bolagets obligationslån startade i april 2014, vilket är orsaken till det högre verkliga värdet jämfört med redovisat värde 2014-12-31

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 (dvs. som 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 2014-12-31 har Moderbolaget inga finansiella tillgångar eller skulder vilka värderas enligt verkligt värde via resultaträkningen.

I nivå 1 klassificeras: kundfordringar, övriga fordringar, likvida medel, leverantörsskulder, kort- och långfristiga övriga skulder samt upplåning. Värdering sker till upplupet anskaffningsvärde vilket överensstämmer med nominellt värde med justering för avgående eller tillkommande värderingsposter.

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. Vidare klassificeras här derivatinstrument där värdering sker till verkligt värde för valutaterminer vilka baseras på publicerade terminskurser på en aktiv marknad.

#### Not 25 – Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

##### Ställda säkerheter

	2014-12-31	2013-12-31
Företagsinteckningar	67 900	67 900
Bankkonton	427	58 572
Koncerninternt lån	320 000	320 000
Aktier i dotterföretag	10 000	10 000
Alla rättigheter under nuvarande och framtida flygplansleasingavtal	-	-
<b>Total</b>	<b>398 327</b>	<b>456 472</b>

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

##### Eventalförpliktelser

	2014-12-31	2013-12-31
Borgen för koncernföretag	187 857	167 339
<b>Total</b>	<b>187 857</b>	<b>167 339</b>

Borgen avser koncernföretags engagemang hos kreditinstitut och flygplansleasinggivare.

#### Not 26 – Första gången RFR 2 tillämpas

Moderbolaget har övergått till redovisning enligt RFR 2 den 1 januari 2013, vilket är densamma som koncernens tidpunkt för övergång till redovisning enligt IFRS. Övergången har gett följande effekt på moderbolagets eget kapital. För närmare detaljer om innehållet, se not 34 för koncernen, första gången IFRS tillämpas, referens c) och h).

	2013-01-01	2013-12-31
<b>Eget kapital enligt tidigare tillämpade principer enligt fastställt balansräkning</b>	<b>52 570</b>	<b>43 587</b>
Akkumulerad effekt av övergång till RFR 2 föregående period	-	-5 226
Effekt av övergång till RFR 2 inklusive uppskjuten skatt:		
Andra långfristiga fordringar, värderat till upplupet anskaffningsvärde	-5 226	1 245
Upplåning, värderat till upplupet anskaffningsvärde	-	8 922
<b>Total effekt på balanserad vinst inklusive totalresultat av övergången för perioden:</b>	<b>-5 226</b>	<b>10 167</b>
<b>Total effekt på eget kapital</b>	<b>-5 226</b>	<b>10 167</b>
<b>Eget kapital justerat i enlighet med ny princip</b>	<b>47 344</b>	<b>48 528</b>

# 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 (WEST 001) 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

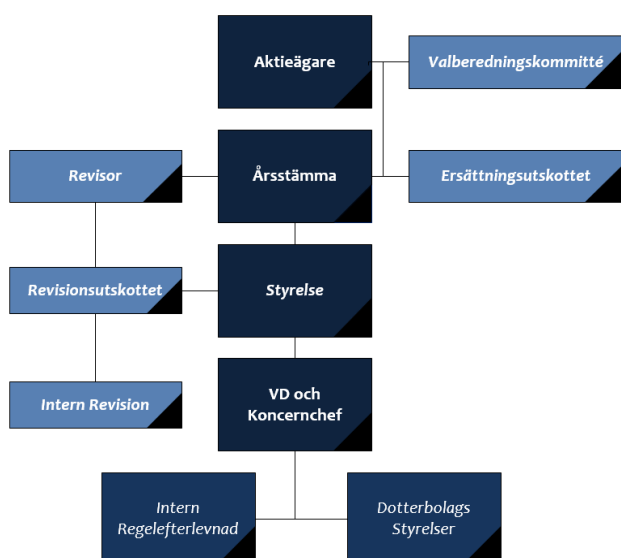
De styrande regelverken för West Atlantic AB (publ) och dess dotterbolag är:

- 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

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

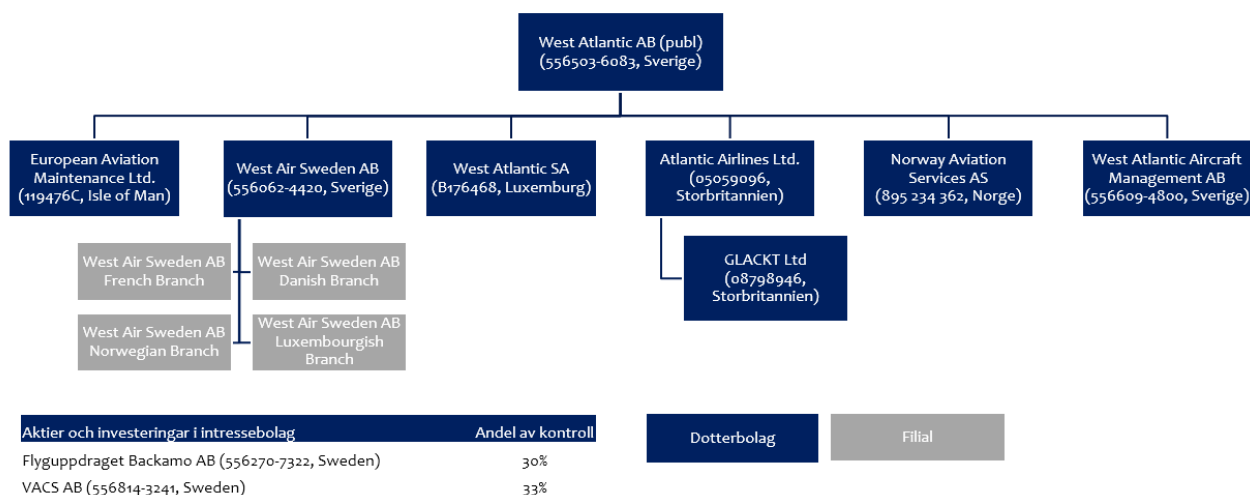
Ledningsstruktur



Rapporteringsstruktur



## West Atlantics legala struktur





# Risker och riskhantering

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.

## Fraktflygsoperationer – 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 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. stilleståndsförsäkring, 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 har fram till rapportdatum ej drabbats av några större olyckor och genomför underhåll i linje med marknadspraxis och EASA CAMO/PART145 regleringar.

För att vidare säkerställa 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 nöd-situationer. 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 säkerhetsevalueringar 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 flygplats-specifika och industrin är mycket känslig för negativ ekonomisk utveckling.

## Marknad och kommersiella risker

Efterfrågan på regional fraktflygskapacitet 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. Postvolymerna 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, i kombination med en framgångsrik placering av 8-tons kapacitet på nya linjer. Kundernas efterfrågan på Boeing 767 är identifierad, varpå kapacitet att tillgodose detta införs under 2015.

Vidare, inom fraktflygsverksamheten är kvalitet av yttersta vikt och West Atlantic måste kontinuerligt tillhandahålla regularitet på flygavgångar med 99 procent tillförlitlighet.

## 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 fem årigt obligationslån, banklån och finansiell leasing så väl som en checkräkningskredit för att jämna ut säsongsvariationer i kassaflödet.

Givet säsongsvariationer i kassaflödet 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 Kon-

cernen 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.

#### Växelkurs och räntefluktuationer

Även om Koncernens basvaluta är SEK har West Atlantic också intäkter i NOK, USD, EUR och GBP. 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 inköpsvärde 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. Sålades kan en stärkning av USD kontra SEK skulle medföra icke-realiserade valutakursförluster, då leasingskuld omvärderas. En procent stärkning av USD drygt skulle medföra en icke-realiserad valutakursförlust om drygt 800 Tkr från leasingskulden per 2014-12-31.

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

#### 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 kreditvärdiga kunder och består av nationella postbolag och Global Integrators.

#### Skatter och avgifter

West Atlantic bedriver sin verksamhet i enlighet med tillämplbara 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 Luxemburg baserade flygbolag West Air Luxembourg SA 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 restbeloppen mellan Franska och Luxemburgiska 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.

#### Fluktuationer i priset för flygbränsle

Medan Koncernen arbetar kontinuerligt med kostnadseffektivitet kan koncernens tjänster bli mindre attraktiva om priset för flygbränsle ökar, så att andra transportalternativ kan bli mer kostnadseffektiva. Volatila priser för flygbränsle kan påverka verksamheten och dess finansiella ställning och/eller resultat. I enlighet med Koncernens riskpolicy, bär kunderna i allmänhet majoriteten av risken för bränslepriset.

#### Miljörisker

Miljöriskerna är till stor del kopplade till Koncernens verksamhet att operera flygplan vars förbränningsmotor släpper ut koldioxid. Koncernen rapporterar årligen flygbolagens utsläpp i enlighet med EU:s reglering kring utsläppstak och handel av utsläppsrätter (EU ETS). Koncernen kompenserar alla utsläpp med utsläppsrätter för koldioxid i enlighet med gällande system. West Atlantic är aktiva anhängare av gröna effektiva fraktflygningar och har gjort betydande framsteg med att minska koldioxidutsläpp i förhållande till burens nyttolast under sina tjugo år i drift.

# Risköversyn och utfall 2014

Marknadsrisker	Riskenivå	Riskhanteringspolicy	Utfall 2014
<b>Förändringar inom Postkoncessions policy</b> Om Nationella Postbolagens koncessioner upphör att kräva postleverans över natten skulle efterfrågan på fraktflyg möjligt kunna minska.	Låg	Monitorera den politiska agendan och fortsätta utveckla integrerade nätverk för post och mindre paket tillsammans med Nationella Postbolagen för att forma ryggraden i basnätverken för posttjänster.	I Norge har EU:s tredje postdirektiv varit under politisk utvärdering och sådan implementation skulle öppna för fri konkurrens på leveransen av brev, vilket kan leda till färre veckovisa leveranser.
<b>Makroekonomiska utveckling</b> Efterfrågan på ytterligare regional fraktflygskapacitet drivs av ekonomisk tillväxt.	Låg	West Atlantic har en strategi med fokus att växa jämsides med sina kunder och därför inte att spekulera i att lägga till kapacitet eller förmåga utan identifierad efterfrågan. Under lågkonjunkturer avstannar kundernas nätverkstillväxt, men det är sällan som nätverken krymper.	Den ekonomiska tillväxten har varit låg men började långsamt att öka i momentum under året, efter fem år av recessionsliknande utveckling med begränsad ökning av efterfrågan på fraktflyg. Tydlig ökning av ytterligare efterfrågan under senare delen av 2014.
<b>Marknadsutveckling - Leverans och kvalitet</b> Koncernen opererar på en marknad där kvalitet är det huvudsakliga kriteriet för att operera för Nationella Postbolag och Global Integrators.	Hög	Säkerhet är den första prioriteten, nära därefter följer reliabiliteten. West Atlantic skall genomföra alla rimliga ansträngningar för att säkerställa att operationen fortgår smidigt och på tid i över 98 procent av genomförda flygningar.	Över 98 procent av flygningarna avgick i tid och Koncernen har därmed lyckats leverera den förväntade prestandan.
<b>Marknadsutveckling - Konsolidering</b> Fraktflygningar drivs mot konsolidering för att sänka enhetskostnaden, vilket ökar efterfrågan på större flygplan.	Låg	Följa strategin att växa med kunderna och addera ytterligare kapacitet/förmåga om efterfrågan är tillräcklig för att ge en överskådlig framtida operation som är lönsam.	Fortsatt expansion av flottan med B737. Framgångsrik placering av mindre kapaciteten på nya linjer. Kundens efterfrågan av B767 är identifierad och förmåga och kapacitet införskaffas.
<b>Marknadsutveckling - Digitalisering leder till mindre post</b> Sedan införandet av elektronisk kommunikation skickas allt mindre post skickas med Nationella Postbolag. Om denna trend fortsätter eller accelererar, kan det påverka verksamheten och dess finansiella ställning och/eller resultat.	Hög	Policy om att noga följa volymutveckling över nätverket för att observera trender. Historiskt sett minskar vanlig post av brev men uppvägs och ökar till följd av e-handelsns uppbyggnad med mindre postpaket som följd.	Postvolymen har fortsatt att minska men har kompenseras till en liten årlig totalvolymsökning, till följd av ökat antal mindre paket som transporteras tillsammans med posten. Denna utveckling drivs av tidskänsliga leveranser över natten från den allt viktigare rollen och efterfrågan från e-handel.
Operativa risker	Riskenivå	Riskhanteringspolicy	Utfall 2014
Arbetsmarknadsrelationer	Mellan	Koncernen har kontinuerliga diskussioner med arbetstagarrepresentanter över organisationerna.	Ingen materiell utveckling.
Incidenter och olyckor	Mellan	Koncernen prioriterar säkerhet först i alla operativa hänseenden.	Ingen signifikant incident eller olycka inträffade under 2014.
Mänskliga faktorer	Mellan	Årlig utbildning av personal i verksamheten och kontinuerlig övervakning av efterlevnad med granskningsfunktioner på plats.	Flera fall av mindre skador på flygplan under markhantering, varefter gruppen har gjort ändringar för att skydda flygplanen och genomfört ytterligare åtgärder för att öka medvetenheten bland personalen.
Brott och bedrägeri	Låg	Uppförandekod, intern kontroll, säkerhetsgenomgångar och analys	Inget material brott och bedrägerier har identifierats i Koncernen under året.
Stort beroendeskap på IT för den löpande verksamheten.	Mellan	IT-säkerhet som är effektiv i att säkra konfidentialitet, tillförlitlighet, spårbarhet och korrekt auktorisering.	Verksamheten har inte påverkats av något dataintrång eller annan betydande negativ händelse.
Finansiella risker	Riskenivå	Riskhanteringspolicy	Utfall 2014
<b>Kreditrisk</b> Koncernen exponeras genom krediter, leasingavtal och garantier mot externa parter.	Låg	Policy för minimerad exponering och lägsta möjliga rörelsekapital. Veckovis rapportering för riskbärande fordringar och månadsutvärdering av alla rörelsefordringar.	Totalt har Koncernen gjort reservationer för illikvida fordringar uppgående till TSEK 500, vilka förväntas att inte betalas i sin helhet.
<b>Likviditetsrisk</b> Flygbranschen är säsongsbetonad, vilket påverkar kassaflödet under året.	Mellan	Till följd av säsongsvariationer, har Koncernen antagit riktlinjer för minimi likviditet som ska hållas.	Koncernen har satt samman en cashpooling lösning för en majoritet av likvida medlen och håller en central checkräkningskredit som kan utnyttjas, om det behövs, för att kompensera utflöden.
<b>Bränslepriser</b> Flygbränsle motsvarade ungefär en tiondel av Koncernens kostnader under 2014, vilket exponerar Koncernen för förändringar i priset.	Låg	Koncernen har en policy där kunderna bär merparten av risken för variationer i bränslepriset.	Förändringar i bränslepriserna har inte haft någon väsentlig effekt på Koncernens resultat eller finansiella ställning, eftersom justeringsklausuler och avräkning med kunder har fungerat enligt plan.
<b>Ränterisken</b> Kapitalintensiv sektor, vilket utsätter Koncernen för ränteförändringar.	Låg	Långsiktiga finansieringsplaner finns på plats och policy därtill. Majoritet av finansieringen löper med fast ränta för att minimera volatiliteten och säkra framtida långsiktig förutsägbarhet.	Över 95% av räntebärande skulder är med fast ränta. Därför i enlighet med policy och plan.
<b>Valutakurser</b> Intäkter, kostnader och tillgångar samt skulder är i andra valutor än SEK, vilket leder till valutakurseffekter.	Mellan	Koncernen placerar nästan hela valutaexponeringen mot kunder via justering för valutakurser eller via prissättning i flera valutor. Balansräkningen har dock exponering i form av kursdrivna justeringar av skulder i andra valutor än SEK.	Resultatet var signifikant försämrat på grund av USD förstärkning mot SEK, vilket ledde till en ökad skuld för finansiell leasing i USD, eftersom utflödet inte säkrats. Motsvarande flygplanstillgångar redovisas i SEK till anskaffningsvärden, eftersom flygplanen inte värderas till marknadsvärde i USD, vilket flygplan är globalt prissatta i.
Politiska och legala risker	Riskenivå	Riskhanteringspolicy	Utfall 2014
<b>Skatter och avgifter riktade mot flygindustrin</b> Flygbranschen är föremål för avgifter för start, landning, överflygningar, etc.	Mellan	Aktiv dialog med myndigheter och organisationer.	Koncernen är en bidragande medlem i European Regional Airline Association (ERA), en branschorganisation som företrädar flygindustrin inom Europa. Under året har kostnadsnivåer för navigation från Euro Control minskat, i samband med påbörjat införande av Single Skies i Europa, vilket ERA är engagerat i med motsvarande myndigheter.
<b>Efterlevnadsrisker</b> Överträdelse av lagar och/eller interna regler	Mellan	Interna policies och regler, interna riktlinjer och uppförandekoden.	Koncernen har ett rättsligt förhållande som pågår i Frankrike i samband med socialförsäkring av personal, för verksamhet som har drivits från tid till annan i Frankrike. Inga andra väsentliga efterlevnadsfrågor har noterats.
Miljörisker	Riskenivå	Riskhanteringspolicy	Utfall 2014
<b>Miljödirektiv och krav</b> Krav på minskad miljöpåverkan.	Mellan	West Atlantic ska producera luftfrakttjänster och utföra sin verksamhet med hjälp av de mest effektiva och miljövänliga flygplan som finns tillgängliga - strävas efter att minimera kol-dioxidutsläpp.	Inga avvikelser från fastställda rutiner och policies. Rapportering gällande utsläpp och efterlevnad enligt plan och regelverk.
Andra risker	Riskenivå	Riskhanteringspolicy	Utfall 2014
<b>Force majeure-händelser, såsom naturkatastrofer, terrordåd, konflikter och/eller epidemier</b> Flygbolag är i allmänhet mycket känsliga för extraordinära händelser runt om i världen.	Mellan	West Atlantic diversifierar sin geografiska närvaro till olika regioner för att inte vara helt exponerad på en enda plats vid en viss tidpunkt.	Ingen stor händelse har inträffat, året innehöll främst Air Traffic Control (ATC) strejker i Sydeuropa och strejker inom passagerarflyget, vilka leder till omläggning och ombokning av positionering av personal, i termer av händelser utanför koncernens kontroll.

# Styrelsen

## Göran Berglund – Styrelseordförande (73 år)

Berglund blev vald till ordförande av Styrelsen i West Atlantic AB (publ) år 1995. Berglund innehar ingen operativ ledningsposition i Bolaget eller något av dotterbolagen, men innehar styrelseuppdrag i West Air 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 bolaget har varit listade och Berglund har en lång erfarenhet att arbeta med tillväxtföretag.

Aktieinnehav: 10 058 559 aktier.



## Joseph Payne – Styrelseledamot (50 år)

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 inom ATSG sedan mars 2008 och har varit Corporate Secretary sedan januari 1999. Herr 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: 0 aktier.



## Fredrik Lindgren – Styrelseledamot (44 år)

Lindgren har varit Styrelseledamot i West Atlantic AB (publ) sedan 2013 men innehar ingen operativ ledningsposition i Bolaget eller något av dotterbolagen.

Med en omfattande bakgrund arbetandes med publika bolag är Lindgren nuvarande VD (tjänstledig), styrelseordförande och ledamot i fyra noterade bolag - Hansa Medical AB, Exini Diagnostics Aktiebolag, ProstaLund AB and Image Systems AB. Sedan 1996 har Lindgren varit involverad som VD och/eller styrelseledamot i ytterliga fem noterade bolag. Aktieinnehav: 0 aktier.



## Staffan Carlson – Styrelseledamot (59 år)

Carlson har varit Styrelseledamot i West Atlantic AB (publ) sedan 2014 men innehar ingen operativ ledningsposition i Bolaget eller något av dotterbolagen. Emellertid är Carlson Styrelseordförande i Koncernens samarbetspartner (gällande flygplansförvaltning och handel med flygplan) Erik Thun AB.

Carlson har en bakgrund som CFO i Volvo Trucks och innehade dessförinnan ett antal ledande positioner. Tidigare arbeten inkluderar också fyra år som CFO och ansvarig för Investor Relations inom vårdgivarbolaget Capio AB. Aktieinnehav: 0 aktier.



## Gustaf Thureborn – Styrelseledamot, VD och Koncernchef (56 år)

Thureborn är en entreprenör med gedigna färdigheter inom finans och affärsutveckling. Den omfattande finansiella bakgrunden innefattar tio år inom en internationell finansiell institution, följt av fem år i flera Corporate Finance avdelningar.

Tjänstgörandes som Koncernens VD och Koncernchef, anslöt sig Thureborn till flygindustrin 1996 efter att blivit utsedd till verkställande direktör för West Air Sweden AB. Thureborn har sedan dess varit ansvarig för West Atlantics utveckling till att bli en anseende del av den Europeiska regionala flygmarknaden.

Aktieinnehav: 5 131 551 aktier.





# Koncernens ledningsgrupp

## Gustaf Thureborn – VD och Koncernchef

Thureborn är en entreprenör med gedigna färdigheter inom finans och affärsutveckling. Den omfattande finansiella bakgrunden innefattar tio år inom en internationell finansiell institution, följt av fem år i flera Corporate Finance avdelningar.

Tjänstgörandes som Koncernens VD och Koncernchef, anslöt sig Thureborn till flygindustrin 1996 efter att blivit utsedd till verkställande direktör för West Air Sweden AB. Thureborn har sedan dess varit ansvarig för West Atlantic's utveckling till att bli en ansenlig del av den Europeiska regionala flygmarknaden.

Aktieinnehav: 5 131 551 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 Air 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 Koncernens COO och är således ansvarig för att koordinera Koncernens verksamhet. Little tjänstgör också som ansvarig chef för Brittiska flygbolaget. 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: 0 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 Air 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 Air 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: 0 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 flygplanstekniker, 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.



## Claudia Ladkin – Personaldirektör

Ladkin är personaldirektör för Koncernen och innehar sedan 2014 också position som Verkställande Direktör för den Luxemburgiska och Franska filialen till West Air Sweden AB. Ladkin innehar en universitetsexamen i företagsekonomi, med specialisering inom språk. Ladkin anslöt sig till Koncernen 1996 och har under sin tid verkat som personalchef och administrationschef.

Aktieinnehav: 0 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: 0 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, 28 april 2015

**Göran Berglund**  
Styrelsens ordförande

**Gustaf Thureborn**  
Styrelseledamot,  
Verkställande Direktör & Koncernchef

**Staffan Carlson**  
Styrelseledamot

**Fredrik Lindgren**  
Styrelseledamot

**Joseph Payne**  
Styrelseledamot

Årsredovisningen och koncernredovisningen har som framgår av ovan, godkänts för utfärdande av styrelsen den 28 april 2015. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 26 maj 2015.

Revisionsberättelsen har avgivits den 28 april 2015

Grant Thornton Sweden AB

**Claes Jörstam**  
Auktoriserad revisor

---

## Årsstämma

West Atlantic Koncernens Årsstämma kommer hållas den 26 maj, 2015 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](mailto: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 2014 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 40-45. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 12-46.

## 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 jag 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 2014 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 2014 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 40-45. 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 2014. 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 40-45 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 28 april 2015  
Grant Thornton Sweden AB

Claes Jörstam

Auktoriserad revisor



**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](mailto:investor.relations@westatlantic.eu)  
+46 (0) 10-452 95 00

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