



WEST ATLANTIC

Årsredovisning 2016



Innehållsförteckning

Bolagsöversikt

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

Formell års- och koncernredovisning

Förvaltningsberättelse räkenskapsåret 2016.....	12
Koncernens resultaträkning inklusive rapport över övrigt totalresultat	17
Koncernens rapport över finansiell ställning.....	18

Koncernens rapport över förändring i eget kapital	19
Koncernens rapport över kassaflöden	19
Noter till Koncernens finansiella rapport.....	20
Moderbolagets rapport	31
Moderbolagets resultaträkning.....	31
Moderbolagets balansräkning.....	31
Moderbolagets rapport över förändring i eget kapital	32
Moderbolagets kassaflödesanalys.....	32
Noter till Moderbolagets rapport	33
Bolagsstyrning	37
Styrelsen	38
Koncernens ledningsgrupp.....	39
Styrelseförsäkringen.....	40
Revisionsberättelse.....	41
Definitioner	43

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, B737 och B767.

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

Majoritetsägarnas förvärv av West Atlantic 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 Atlantic 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 där det används 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 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.

Under 2013 emitterade även West Atlantic sitt första obligationslån, vilket blev noterat på NASDAQ, Stockholm 2014. Med hjälp av lånet kunde West Atlantic förvärva huvuddelen av den opererande flygplansflottan.



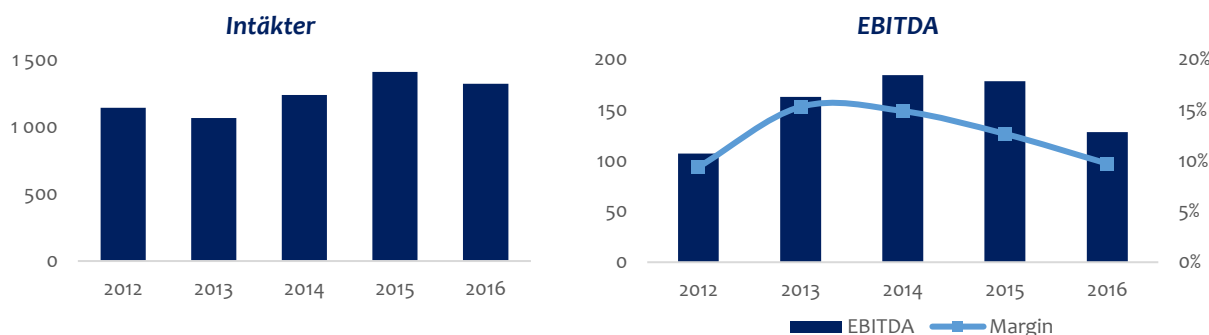
Finansiell översikt



West Atlantic i korthet

West Atlantic är ett dedikerat fraktflygbolag specialiserat 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 2016 utförde Koncernen över 23 000 flygningar på cirka 50 schemalagda destinationer.

Intäkter och EBITDA



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

Operationell information

99,0 %

Regularitet flygavgångar
Långsiktigt mål > 99 %

Operationella nyckeltal	2016 Jan - Dec	2015 Jan - Dec
Utförda flygningar	23 200	26 790
Regularitet, flygavgångar (mål >99 %)	99,0%	99,1%
Antal flygtimmar	25 125	28 490

Finansiell information och nyckeltal för Koncernen

	2016	2015		2016-12-31	2015-12-31
Finansiella mått*					
Intäkter	1 320,4	1 409,9	Räntebärande nettoskuld / EBITDA**	5,1	3,4
Intäktstillväxt	-6,3%	13,3%	Räntetäckningsgrad**	2,1	2,9
Underliggande intäktstillväxt	-2,8%	8,6%	Soliditet	8,2%	13,3%
EBITDA	127,5	177,9	Totala tillgångar	1 276,8	1 412,1
EBITDA - marginal (%)	9,7%	12,6%			
Periodens resultat	-81,8	-49,6			
Likvida medel inkl ej utnyttjad checkräkningskredit	160,2	316,8			
Kassaflöde från den löpande verksamheten	240,1	216,7			
Resultat per aktie före utspädning (kr)	-3,03	-1,84			
Operationella mått*					
Regularitet	99,0%	99,1%			
Utförda flygningar	23 200	26 790			
Flygplan i trafik (incl. wet lease)	40	48			
Antal genomsnittsanställda	477	508			

* För definitioner av nyckeltal och andra mått, se sista sidan i denna rapport

** Definierad av villkoren för obligationslånet WEST 002. Se även not 24 för mer information.

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

VD har ordet

”2016 var ett år med många utmaningar, en fruktansvärd olycka, kostnadsreduktioner och nya kontrakt. Vi har kommit en lång bit på vägen från där vi startade året, men vi uppnådde inte alla våra mål. Vi har gått in i 2017 med en fastlagd plan för hur vi ska vända Koncernen och säkerställa att vi är konkurrenskraftiga och kan leverera våra finansiella och operationella åtaganden framöver.”

Kommersiell utveckling

Under året utvecklade vi våra tjänster avseende B737/B767-flottorna väsentligt, genom att placera flera flygplan både hos nya och nuvarande kunder. Efter ett utmanande första kvartal med leveransförsening av de tillkommande flygplanen, har vi upplevt en allt mer tillfredsställande och stabil operation för dessa flottor.

Senare under året tilldelades West Atlantic ett femårigt exklusivt kontrakt med Royal Mail UK, för operationen av deras flygnätverk över åtta-ton. Kontraktet påbörjades tidigt under 2017 och utökas successivt under första halvåret. Kontraktet omfattar en operation av nio B737- och tre ATP-flygplan. Vi är mycket stolta över att vara den enda leverantören åt Royal Mail av dedikerad fraktflyg med denna lastkapacitet.

Våra kunder är generellt sett optimistiska över volymtillväxten under de närmast kommande åren och verkar ha större flexibilitet och vilja att outsourca mer samt öppna upp nya linjer.

En utmaning när vi gick in i 2016, var att placera fler av våra flygplan med kapacitet upp till åtta ton (ATP och CRJ200), i drift. När vi summerar året kan vi dra slutsatsen att vi inte nådde det målet. Antalet ATP-flygplan i drift har reducerats med nästan 50 % de senaste två åren vilket har resulterat i att Koncernen bär kostnader för en parkerad flotta. När vi går in i 2017 kommer kommersiellt fokus ligga på att väsentligt förbättra avkastningen från dessa tillgångar genom en kombination av nya kontrakt och charteraktiviteter. Vi kommer även att utvärdera affärsmöjligheter på marknader utanför Europa, där den regionala frakttillväxten är högre för detta högpresterande flygplan.

Kvalitetsfokus

Som en underleverantör av fraktflygstjänster till stora logistikleverantörer som NMOs och Global Integrators är en hög operationell kvalitet ett krav för att växa och behålla kundkontrakt. Under 2016 levererades en regularitet på 99,0 procent (99,1) för operationen som helhet, precis i nivå med Koncernens långsiktiga mål. Med tanke på svårigheterna vi upplevde under första kvartalet med olyckan men också sena flygplansleveranser, lyckades vi ändå komma igenom detta under resten av året. Vi är stolta över att leverera en högkvalitativ tjänst och sålunda riktas fokus och ytterligare resurser på att öka kvaliteten på våra operationer.

Finansiellt resultat

Intäkterna, justerat för förändringar i valuta och bränslepris, minskade med 2,8 % (8,6) jämfört med förra året. Vi upplevde en stark tillväxt för B767/B737-marknaderna vilken dock helt motverkades av minskningen för åtta-ton marknaderna.

EBITDA - marginalen minskade till 9,7 % (12,6) till följd av en lägre utnyttjad ATP-flotta, men även på grund av några få väsentliga engångskostnader i samband med omstruktureringen av operationen.

Förenkla operationen

Under 2016 har vår målsättning varit att förenkla vår operation, genom att bara operera en flygplanstyp på ett tillstånd. Efter de första sex månaderna, som var besvärliga lyckades vi komma dit och idag opererar vi med en mycket tydligare struktur med en dedikerad B737-operatör, baserad i England, en svensk ATP/CRJ/B767-operatör baserad i Sverige och en P145-underhållsorganisation som stödjer de båda operationella enheterna.

Efter att ha slutfört denna omstruktureringsprocess, kommer vi under 2017 fortsätta att förbättra strukturen genom att konsolidera antalet baser som utför tungt underhåll, ha starkt fokus på att reducera inköp samt säkerställa att våra stödfunktioner är anpassade till operationen.

Utsikter

Även 2017 kommer att bli ett utmanande år, men på ett mycket mer positivt sätt. Vi utökar B737-flottan med sju flygplan för det nya Royal Mail – kontraktet, där implementering och leverans av tjänsten i rätt tid kommer bli nyckeln för att behålla marginalerna.

Utgången av projektet att öka avkastningen från de underutnyttjade tillgångarna kommer att bli huvudpunkten i att förbättra det finansiella resultatet under 2017, både genom att reducera kostnaderna och att säkerställa nya affärsmöjligheter. Vi kommer att fortsätta med ett andra kostnadsreduktionsprogram för att sätta Koncernen i en starkare position för att vinna nya kontrakt och återvända till lönsam tillväxt.

West Atlantic erbjuder en unik helhetslösning för Global Integrators och NMO. Även om vi har upplevt ett utmanande år är min övertygelse att bolaget kommer stärkt ur detta och att vi når vårt mål att vara den mest eftertraktade leverantören i Europa för våra typer av tjänster.



Fredrik Groth
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, till exempel flygbränsle. Flygplanen erbjuds i olika konfigurationer, RORO-Post (roll-on/roll-off), bulklastning av gods, containeriserad, pallbaserad eller en mix av dessa.



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

West 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.

Till följd av partnerskapet mellan West Atlantic och Air Transport Services Group (ATSG) har Koncernen identifierat efterfrågan på större kapacitet, upp till 45 ton nyttolast, i den Europeiska marknaden för fraktflyg. Därav har West Atlantic lagt denna kapacitet, Boeing 767, till sitt utbud.

Affärsidé



” Möta efterfrågan på säkra, effektiva och lönsamma fraktflygslösningar med hjälp av en skräddarsydd flygplansflotta.

Strategi och långsiktig vision

Strategi och affärsplan

Under sommaren 1995 förvärvades West Atlantic Sweden av nuvarande majoritetsägare. Koncernen firade 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.

Koncernens utveckling och operativa förmågor

Under bolagets historia har signifikant know-how och en skicklig personalkår utvecklats. Primärt har Koncernen långt specialiserad personal i områden från flygplansunderhåll till flygledning. Koncernen har under de senare åren kapitaliserat på sin plattform genom att addera B737 och B767 till sitt operativa utbud. Den strukturella och organisatoriska investeringen har varit vä-

sentligt mindre då plattformen kunnat skalas och förenas med kraven för dessa nya operationer. Detta har givit Koncernen en väsentligt lättare uppgift i att bryta inträdesbarriärerna på dessa marknader. Det nära samarbetet med Air Transport Services Group (ATGS) har vidare möjliggjort för Koncernen att kort efter introduktionen på B767-marknaden kunna vara i framkant av denna, 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 ASL Gruppen i Irland, Swift Air i Spanien och Amapola i Sverige. I spåren av den finansiella krisen 2008-2009 stagnerade marknaden i linje med rådande övergripande ekonomiska förhållanden men har historiskt visat stark tillväxt. Marknaden består av följande kundsektorer:

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

Nationella postbolag

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

Global Integrators

Global Integrators uppkom genom kommersiell efterfrågan på 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 kommersiell 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, UPS och FedEx/TNT.





Konkurrenter

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 lastkapacitet. 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 långvariga relationer med sina kunder som består av 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 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 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, tillgängligt under 2016.

Hållbarhet & Humankapital

Företagets medborgarsvar

West Atlantic anser att företag är en väsentlig del av samhället och har ett lika, om inte större, ansvar som medborgare att driva utvecklingen i form av välfärd, innovation och tillväxt. Koncernen strävar efter att kontinuerligt förfinas tillhandahålla 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. I och med att 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

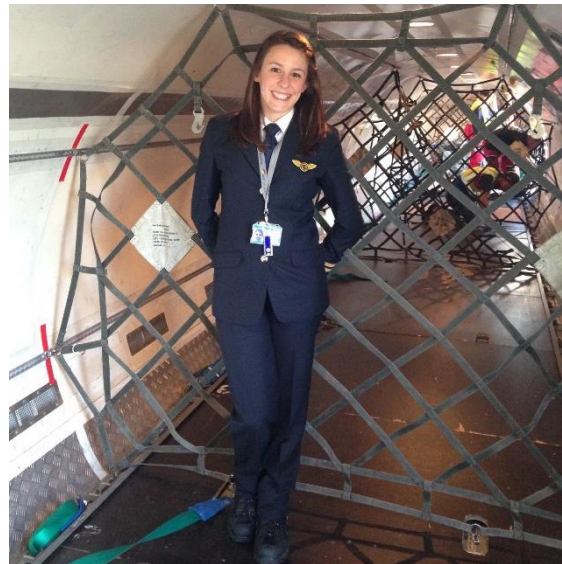
Koncernens styrka i sin humankapitals struktur är ett resultat av West Atlantics förmåga att finna, utveckla och behålla skickliga medarbetare. Koncernen är en mycket trivsamt arbetsplats med låg sjukfrånvaro och låg omställning på anställda. Detta är ett resultat av Koncernens strävan att tillvarata 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 har konkurrenskraftiga avtalsvillkor avseende social trygghet inklusive pensions- och sjukvårdspaket, överensstämmande med lokala förordningar inom respektive jurisdiktion. Kollektivavtal eller kollektiva företagsavtal reglerar arbetsvillkor, inklusive löner.



Mångfald och jämställdhet

Mångfald prioriteras och Koncernens eftersträvar att skapa en dynamisk social sammansättning som reflekterar samhället i stort. 2016 uppgick den kvinnliga andelen av personalen till 10,6 procent (9,1). 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. För mer information, vänligen se www.unglobalcompact.org och www.gcnordic.net.

West Atlantics arbetsmodell

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

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

Koncernens anställda ska alltid verka med en öppen och objektiv inställning, strävas efter att agera säkert och så kommersiellt rationellt som möjligt samt 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)

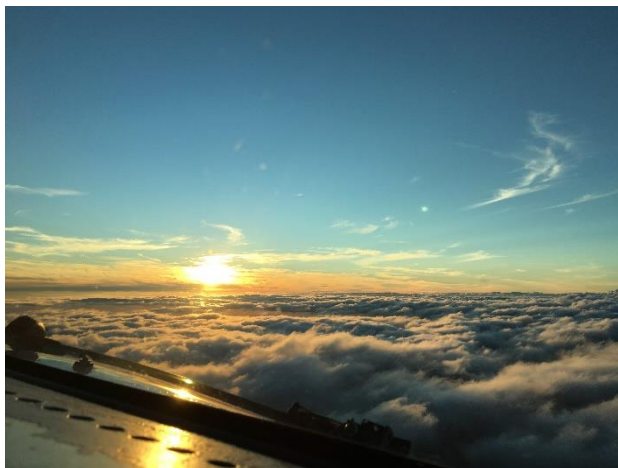
År 2012 inkluderades den Europeiska luftfarten i handeln med utsläppsrätter i EU. EU ETS är ett så kallat utsläppstak och handelssystem där mängden utsläpp begränsas på årsbasis och emittenter måste handla utsläppsrättigheter. Koncernen lyckades framgångsrikt möta inträdeskraven till systemet och medan koldioxidmarknaden visade betydande finansiell volatilitet och risk på grund av politisk osäkerhet lyckades Koncernen säkerställa tillräcklig mängd rättigheter för att delta på en konkurrenskraftig nivå.

Koldioxidutsläpp

Under 2016 rapporterade flygbolagen inom Koncernen alla utsläpp av koldioxid till EU-kommissionen och utsläppsrätter överlämnades för att kompensera utsläppen i enlighet med EU:s ETS regler.

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

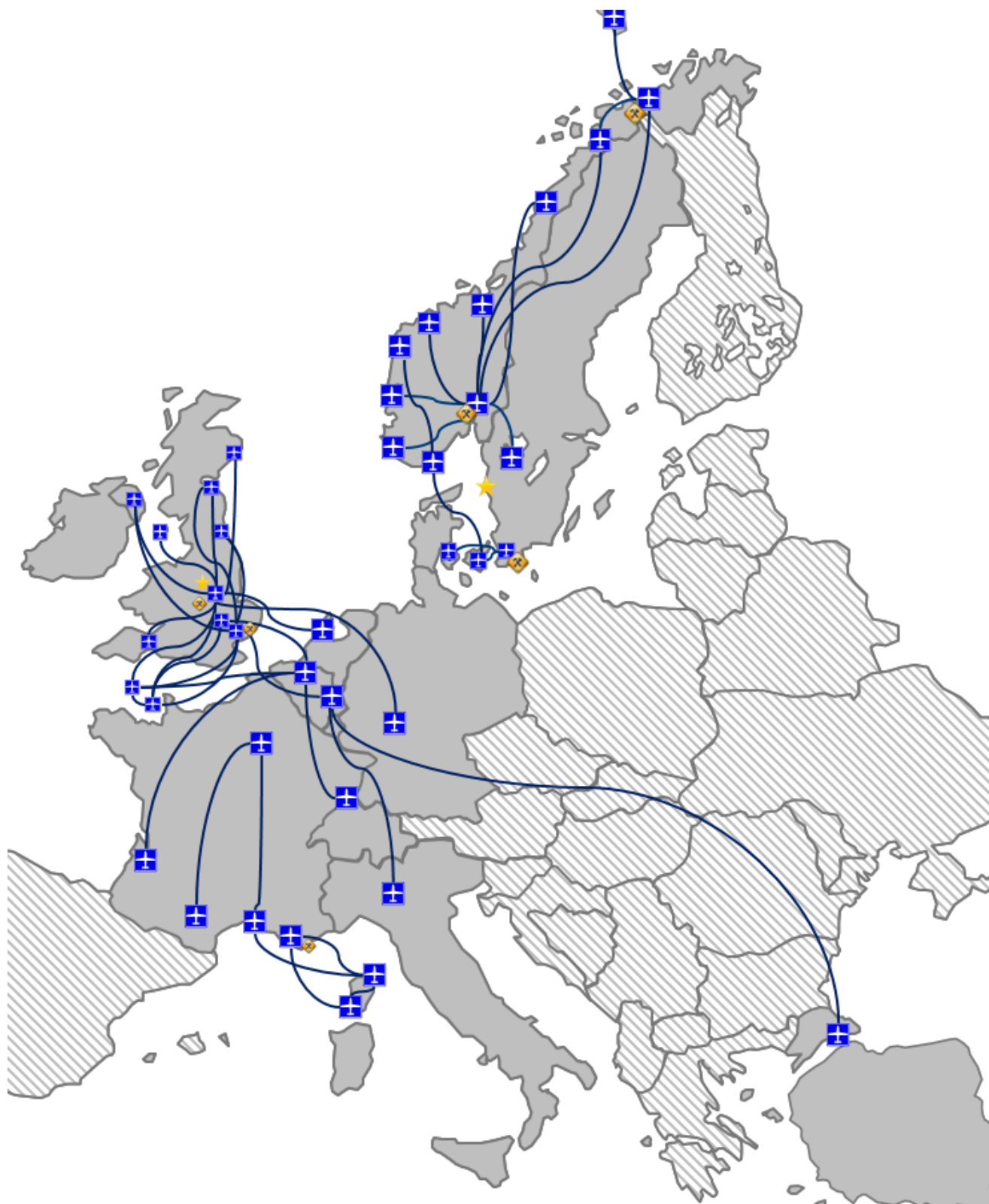
Under året har West Atlantic vidare fokuserat på att förbättra operationen genom att ge de flygoperativa avdelningarna uppgiften att maximera effektiviteten på ruttplanering, för att säkerställa att flygplanen minimerar tiden i luften givet användandet av bästa tillgängliga mönster för upp- och nedstigning, för att spara bränsle. Koncernen arbetar också med att minimera positioneringsflygningar och investerar i forskning och utveckling, såsom det 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-tidigt 2000-tal. Flygplanet karakteriseras framförallt av bränsleeffektivitet på kortare flygsträckor, vilket gör det idealt för integrerade postnätverk. Flygplanet opererar idag både för NMOs och Global Integrators i Europa.

BAE ATP/F				
2012	2013	2014	2015	2016
40	41	41	40	41



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 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				
2012	2013	2014	2015	2016
3	3	3	3	2



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 årskiftet. Under 2014 fortsatte Koncernen sin tillväxt genom att addera B737-400 till sitt kapacitetsutbud. -400an kan lasta ytterligare en pall jämfört med den mindre -300an vilket ger flygplanstypen en unik konkurrensfördel, speciellt för Global Integrators.

B737-300SF				
2012	2013	2014	2015	2016
2	5	6	6	6
B737-400SF				
-	-	2	4	6



B767-200SF

Genom det strategiska samarbetet med ATSG startade West Atlantic B767- operationer under 2015 och placerade tre flygplan under det året. Flygplanet är en kostnadseffektiva fraktmaskin i mellanklassen. Genom denna strategiska tillväxt har West Atlantic idag möjlighet att leverera flygfraktslösningar upp till 45 ton.

2012	2013	2014	2015	2016
-	-	-	3	3



Flygplansflotta – Detaljerad specifikation och kapacitet

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

Förvaltningsberättelse räkenskapsåret 2016

ÅRSREDOVISNING FÖR KONCERNEN & MODERBOLAGET

Styrelsen och koncernchefen för West Atlantic avger härmed följande Årsredovisning för räkenskapsåret 2016 (2016-01-01 till 2016-12-31) för Koncernen och Moderbolaget. All finansiell information inkluderad i denna rapport avser Koncernen om det inte uttryckligen anges att informationen rör Moderbolaget West Atlantic AB (publ).

OM WEST ATLANTIC

Information om Koncernen och Moderbolaget

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

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

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

West Atlantics tjänster och lösningar

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

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTERING

2016 i korthet

- Intäkter 1 320,4 Mkr (1 409,9)
- EBITDA 127,5 Mkr (177,9)
- Resultat före skatt -95,0 Mkr (-59,7)
- Utförda flygningar 23 200 (26 790)
- Regularitet flygavgångar: 99,0 % (99,1)

Marknad och operationell effektivitet

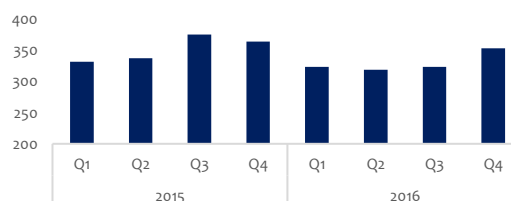
Som en underleverantör av fraktflygstjänster till stora logistikleverantörer som NMOs och Global Integrators är en hög operationell kvalitet ett krav för att växa och behålla kundkontrakt. Under 2016 uppnåddes en regularitet på 99,0 procent (99,1) för operationen som helhet, precis i nivå med Koncernens långsiktiga mål.

Intäkter och lönsamhet

Koncernens intäkter uppgick till 1 320,4 Mkr (1 409,9) vilket motsvarade en minskning om 6,3% jämfört med föregående år. Underliggande tillväxt, mätt i fasta växelkurser och bränsle, uppgick till -2,8 % jämfört med föregående år. Tillväxten för B737- och B767-flottorna motverkades av lägre utnyttjande ATP-flottan och lägre intäkter från tekniska tjänster. De lägre

intäkterna från ATP-flottan orsakades primärt förlusten av operationen för den svenska postorganisationen PostNord i slutet av år 2015, omfattande fem flygplan.

Kvartalsvis utveckling av intäkter



EBITDA uppgick till 127,5 Mkr (177,9). Den betydligt lägre utnyttjandegraden av ATP flottan förklarar primärt den väsentliga minskningen av EBITDA, men även några större engångsposter i samband med omorganisationen. Även uppstarten av B737 trafiken i Frankrike har påverkat EBITDA negativt.

Dessutom har olyckan under första kvartalet haft en väsentlig inverkan på Koncernen under året. Även om de direkta kostnaderna har täckts av försäkringsersättningar, har indirekta kostnader och intäktsbortfall minskat EBITDA. För mer detaljerat innehåll om olyckan, se signifikanta händelser under året samt not 4 i avsnittet noter till Koncernens finansiella rapport.

Rörelseresultatet uppgick till -10,5 Mkr (54,3) inklusive avskrivningar och nedskrivningar vilka uppgick till 138,0 Mkr (123,6).

Finansiella kostnader uppgick till 86,3 Mkr (117,5) och inkluderade valutakursförluster om -6,6 Mkr (-10,7) till största delen på lån och finansiella leasingavtal, och räntekostnader om 79,7 Mkr (63,8) huvudsakligen hänförligt till obligationslånet. Föregående år inkluderade lösenkostnader för det tidigare obligationslånet om 41,8 Mkr. Resultat före skatt uppgick till -95,0 Mkr (-59,7).

Årets resultat uppgick till -81,8 Mkr (-49,6) och påverkades av inkomstskatt om 13,2 Mkr (10,1).

Sammanställning jämförelsestörande poster

	2016	2015
Resultat före skatt	-95,0	-59,7
Introduktions- och uppstartskostnader	12,0	2,6
Flygplansförsäljningar***	-	-4,4
Förtidslösen av obligationslån	-	41,8
CRJ200PF-olyckan*	-9,6	-
Omstrukturingskostnader, ATP-flotta	13,2	4,8
Övriga poster**	10,1	9,2
Finansiella valutakursvinster/-förluster	7,7	9,7
Just. för jämförelsestörande poster	-61,6	4,0

*Den redovisade nettoeffekten från flygplansolyckan avser försäkringsersättningar reducerat med kostnader som direkt hänförs till olyckan (primärt det bokförda värdet på flygplanet) och förlorat bidrag från flygplansflottan när den inte opererade. Notera att nettoeffekten inkluderar varken indirekta kostnader eller förlusten mellan marknadsvärdet och bokfört värde på flygplanet.

**Se definitioner i slutet av denna rapport. Legala kostnader Frankrike (5,5) och nedskrivningar (3,7) för 2015 är inkluderade här.

***Omräknad siffror för 2015

Minskningen i resultat före skatt, justerat för jämförelsestörande poster, jämfört med föregående år förklaras primärt av en lägre utnyttjad ATP-flotta i kombination med uppstarten av två nya B737-operationer i Frankrike.

Investeringar

Totala investeringar i materiella anläggningstillgångar uppgick till -321,6 Mkr (-228,4). Ökningen är hänförligt till inköp av två tidigare operationellt leasade B737-400-flygplan.

Varulager och leverantörsskulder

Genom en stramare inköspolicy och en effektivare hantering av förbrukningsmaterial, har lagernivån minskat till 116,6 Mkr (138,4). Detta har även påverkat leverantörsskulden, vilka har minskat till 80,9 Mkr (105,8).

Nedskrivning av anläggningstillgångar

Under året har en nedskrivning skett med 3,3 Mkr (3,7) till följd av ett långtidsparkerat flygplan. Se not 14 för mer information. En nedskrivning har även gjorts med 6,3 Mkr (5,4) för trögrörligt varulager.

Finansiell ställning och finansiering

Likvida medel uppgick vid periodens utgång till 110,2 Mkr (266,8). Likvida medel inklusive ej utnyttjade checkräkningskrediter uppgick till 160,2 Mkr (316,8). Eget kapital uppgick till 105,3 Mkr (188,4) och soliditeten uppgick till 8,2 % (13,3).

Kassaflöde

Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick under perioden till 240,1 Mkr (216,8). Ökningen är huvudsakligen hänförligt till förändringen av rörelsekapitalet. Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgick till -327,2 Mkr (-233,5), till följd av köp av två B737-flygplan. Kassaflödet från finansieringsverksamheten uppgick till -73,9 Mkr (265,4) huvudsakligen beroende på nettoeffekten av obligationslånet (se även not 24), på 381,0 Mkr. Årets kassaflöde uppgick till -161,0 Mkr (248,7).

SIGNIFIKANTA HÄNDELSER UNDER ÅRET

Olycka för SE-DUX, CRJ200PF-flygplan

Den 8 januari 2016 drabbades Koncernen av en tragisk olycka där ett CRJ200PF-flygplan på väg till Tromsø, Norge, var inblandat. Olyckan ledde till en total förlust av flygplanet samt av två ansedda besättningsmän. Olyckan har utretts av svenska myndigheter och en slutlig rapport publicerades i december och riktade inga rekommendationer mot operatören. Årets resultat har påverkats av exceptionella poster i samband med olyckan. För mer information, se även not 4 och sammanställning jämförelsestörande poster, sid 12.

BAe ATP & CRJ200PF marknad och operationer

Den kontraktbundna flottan för laster upp till åtta ton reducerades med fem flygplan i början av året till följd av att Koncernen inte tilldelades kontraktet för operationen för PostNord. Detta har påverkat Koncernens intäkter och resultat väsentligt under året. Dessutom, till följd av tillämpningen av EU:s postdirektiv, beslutade Posten Norge att upphöra med att dela ut post på lördagar, vilket resulterade i en minskad operation och minskade intäkter. West Atlantic bedömer att minskningen inte har påverkat resultatet väsentligt. Antalet ATP-flygplan i drift har reducerats med nästan 50 % de senaste två åren vilket har resulterat i att Koncernen bär kostnader för en parkerad flotta. När West Atlantic går in i 2017 kommer kommersiellt fokus ligga på att väsentligt förbättra avkastningen från dessa tillgångar genom en kombination av nya kontrakt och charteraktiviteter. Koncernen kommer även att utvärdera affärsmöjligheter på marknader utanför Europa, där den regionala frakttillväxten är högre.

B737, marknad och operation

I början av året placerade Koncernen två B737-flygplan för franska LaPoste samt erhöll ett utökat kontrakt med Royal Mail Group (UK) som innebär att ytterligare flygplan kommer att sättas i trafik för kunden under 2017. Det femåriga kontraktet började gälla i januari 2017 och omfattar nio B737-flygplan och tre BAE ATP-flygplan. Enligt det tidigare kontraktet opererade West Atlantic två B737-flygplan och fem BAE ATP.

B767, marknad och operation

År 2016 var det första fullständiga året då samtliga tre B767-flygplan opererade på expressmarknaden för en Global Integrator.

Rättsliga processer i Frankrike

I september avslutades processen i Frankrike avseende icke-erlagda sociala avgifter och pensioner, vilket har rapporterats om under åren 2013 - 2015. En uppgörelse nåddes med myndigheten vilken innebar att West Atlantic gjorde en slutreglering som totalt understeg vad som var avsatt med omkring 0,3 Mkr. Tidigare under året blev även två andra processer slutreglerade.

Obligationslån WEST002 noterat

Nasdaq Stockholm noterade det utgivna obligationslånet av West Atlantic AB (publ) med start 2016-01-26. Instrumentet har noterats på STO Corporate Bonds. Lånet förfaller i december 2019 och har en fast ränta på 7 % vilken erläggs halvårsvis i efterskott.

Extra bolagsstämma, förändring av VD och styrelse

En extra bolagsstämma hölls där aktieägarna i Moderbolaget ändrade sammansättningen i styrelsen. Syftet var att öka aktieägarnas representation och erfarenheten avseende flyg bland styrelseledamöterna. Gustaf Thureborn, verkställande direktör och Koncernchef lämnade sin position och ersattes av Fredrik Groth.

Ökad räntesats för obligationslånet

Enligt villkoren för obligationslånet ökade räntesatsen med 50 punkter, till 7,0 % från den 21 juni, till följd av en utebliven nyemission. För mer information, se hemsidan för West Atlantic, www.westatatlantic.eu.

Omregistreringsprojekt, utrangering samt kostnadsreduktionsprogram

Det omfattande och kostsamma arbetet att omstrukturera verksamheten till en engelsk B737-operatör samt en svensk ATP/CRJ/B767-operatör (omregistreringsprojekt), vilket påbörjades föregående år, slutfördes under det tredje kvartalet. Detta var ett viktigt steg i riktningen mot att förenkla operationerna för att förbättra operationellt och finansiellt resultat. Under året påbörjades även ett projekt med att nedmontera övertaliga, långtidsparkerade BAe-ATP-flygplan. Kostnader i samband med detta och för omregistreringsprojektet har uppstått under året och går att finna i posten "omstruktureringskostnader, ATP-flotta" i sammanställningen över jämförelsestörande poster, se sid 12.

Koncernen lanserade under andra kvartalet ett väsentligt kostnadsreduktionsprogram med målsättningen att reducera interna och externa kostnader på alla nivåer. Generellt har arbetsstyrkan reducerats med omkring 6 % jämfört med föregående år. Ytterligare effektivisering av Koncernen, kostnadsbasen och tillgångarna kommer att fortsätta under nästa år, se sektionen Utsikter för vidare information. Kostnaderna för detta beräknas uppstå i samband med att åtgärderna beslutas

och genomförs. Vid detta årets slut har inga avsättningar gjorts med anledning av detta.

ORGANISATION OCH ANSTÄLLDA

ANSTÄLLDA

Koncernen hade vid utgången av räkenskapsåret 465 (488) personer anställda, varav 50 (43) utgjordes av kvinnor. Antalet genomsnittsanställda uppgick för året till 477 (508). En majoritet av Koncernens anställningar regleras av kollektivavtal.

WEST ATLANTICS AKTIER OCH ÄGARKRETSEN

Ägandeskap och kontroll

Per 2016-12-31 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 (tidigare 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. Under 2016 genomfördes ingen utdelning till aktieägare.

FINANSIERING OCH FÖRVALTNING AV KAPITAL

Finansiering

Koncernen finansieras primärt av ett utstående obligationslån, utgivet 21 december 2015 och föremål för handel på NASDAQ, Stockholm. Listningsdatum var den 26 januari 2016. Instrumentet identifieras som WEST002. Antal utstående instrument uppgår till 850 med ett nominellt värde om 1,0 Mkr per instrument. Lånet förfaller till betalning den 21 december 2019 och har en fast ränta på 7,0 % och erläggs i efterskott, i juni och december. För fullständiga villkor kring obligationslånet refereras till Koncernens hemsida (www.westatlantic.eu). Vidare nyttjar Koncernen flygplansleasing, flygplanslån, checkräkningskredit och banklån för sin löpande finansiering.

Kassa och bank

Kassa och bank, inklusive icke utnyttjad checkräkningskredit uppgick vid årets utgång till 160,2 Mkr (316,8). För ytterligare information, se not 21.

STYRELSEN OCH DESS ARBETE

Sammansättning och arbetsplan

West Atlantics Styrelse består av fura 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 2016

Styrelsen höll tretton möten under räkenskapsåret 2016. Styrelsen behandlade fasta punkter som förelegat vid respektive

styrelsesammanträde, såsom affärs- och marknadsläge, riskbedömning, ekonomisk rapportering och uppföljning, finansiell ställning samt investeringar. Vid olika styrelsemöten har frågor om flygsäkerhetsarbetet, internkontrollen, styrelsearbetet, årsboksut, 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. Ersättningsens utformning ska försäkra att ledningen, nyckelpersoner och aktieägare delar gemensamma mål. Ersättning till VD beslutas av Styrelsen inom ramen för godkänd policy som förberetts och rekommenderats av Ersättningsutskottet. Ersättning till övriga ledande befattningshavare beslutas av VD.

RISKER OCH OSÄKERHETSFAKTORER

Riskprofil

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

Flygfraktsoperationer – Säkerhet kommer alltid först

Säkerhet har högsta prioritet inom West Atlantic vilket utgör 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 Agencys (EASA) Safety Management System kommer West Atlantic kontinuerligt fortsätta sin förbättring av verksamheten och säkerhetsmedvetandet.

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

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

Då Koncernen äger en stor flygplansflotta, med majoriteten av flygplanen av en flygplanstyp, kan en incident ha materiell effekt på status och restvärden på berörda flygplan. Koncernen kan också bli föremål för konsekventiella förändringar i flygplanstillverkarens underhålls krav, vilka kan påverka verksamheten och dess finansiella ställning och/eller resultat. Därför har konformitet med godkänd underhållsplan, säkerhetsbegränsningar, kontinuerliga säkerhetsevalueringar och situationsmedvetenhet 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 flygplatspecifika och industrin är mycket känslig för negativ ekonomisk utveckling.

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

Marknads-, kommersiella & politiska 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 fortsätter 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.

I allmänhet har West Atlantic en strategi att växa med sina kunder och inte att spekulera i att lägga till kapacitet eller förmåga utan att först säkrat tillgång till efterfrågan. Enligt strategin att växa med kunderna, har West Atlantic lagt till ytterligare kapacitet/förmåga där efterfrågan är tillräcklig för att ge en framtida lönsam verksamhet. Koncernen har därför fortsatt sin expansion av flottan med Boeing 737, och Boeing 767 under senare år.

Finansiella risker, kredit- och kapitalmarknader

Volatilitet på kreditmarknaderna kan leda till att Koncernen har varierande tillgång till kapitalmarknaderna, där finansiering kan vara mer/mindre tillgänglig. 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 fyraårigt obligationslån, banklån och finansiell leasing så väl som en checkräkningskredit för att jämna ut säsongsvariationer i kassaflöde. Givet säsongsvariationer i kassaflöde har Koncernen antagit riktlinjer för minsta driftlikviditet. West Atlantic behöver likviditet

för att täcka operativa utgifter och ränta på skulder jämte att betala förfallande skulder. Utan tillräcklig likviditet kan Koncernen tvingas att begränsa sin verksamhet. Därför har koncernen genomfört en kassapoolslösning för en majoritet av koncernens innehav med en central kreditfacilitet att utnyttja, om det behövs för att möta betalningsflöden.

Fluktuationer i växelkurser och flygbränslepriser

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

För Koncernens finansiella position är balansräkningen i huvudsak strukturerad i SEK med en majoritet av finansieringen i SEK och praktiskt taget alla materiella tillgångar är upptagna till 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. Således kan en förstärkning av USD mot SEK medföra icke-realiserade valutakursförluster, då leasingsskuld omvärderas. En procent stärkning av USD skulle medföra en icke-realiserad valutakursförlust om drygt 0,8 Mkr. Dessutom kan förändringar i räntor få en negativ effekt på resultat och ställning. Enligt Koncernens finansiella plan, är över 95 procent av räntexponeringen långsiktigt fast.

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

Kontraktsrisker

Till följd av Koncernens strategi att förse NMO:s och Global Integrators med nätverkslösningar, är Koncernen beroende av några få väsentliga kontrakt med större kunder. En potentiell förlust av ett sådant kontrakt kan få negativa effekter på Koncernens framtid, resultat och/eller finansiella ställning.

Legala risker

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

Kreditrisker

West Atlantic är exponerat mot kreditrisker. Antalet kunder med finansiell svårighet ökar under en recession och därmed också Koncernens kreditrisker mot kunder. Det kan inte exkluderas att kreditförluster i förhållande till Koncernens kunder kan påverka verksamheten och dess finansiella ställning och/el-

ler resultat. Emellertid är den större majoriteten av Koncernens kunder att betrakta som väldigt kreditvärda kunder och består av nationella postbolag och Global Integrators.

Skatter och avgifter

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

För en mer detaljerad summering av finansiell riskhantering, se not 29 i noter till Koncernens finansiella rapport.

LEGALA TVISTER

Det i Koncernen ingående bolaget West Atlantic Sweden AB har blivit stämt av fransk flygpersonal, vilket kan resultera i en rättslig process. För avsättningar, se not 25.

MILJÖINFORMATION

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

TRANSAKTIONER MED NÄRSTÅENDE

Transaktioner mellan bolaget och dess dotterbolag, vilka är närstående, elimineras i Koncernredovisningen. Dessa transaktioner samt eventuella transaktioner med intressebolag har gjorts på marknadsmässiga villkor. Koncernen har vidare genomfört ett flertal transaktioner med övriga närstående parter, ingående beskrivna i not 31 i Koncernens rapport. Alla transaktioner är gjorda på marknadsmässiga villkor och utifrån principen om "armlängds avstånd", det vill säga mellan parter som är oberoende av varandra, välinformerade och med ett intresse av transaktionerna.

UTSIKTER

Det erhållna kontraktet med Royal Mail UK Group, vilket trädde i kraft under januari 2017 förväntas öka Koncernens intäkter med upp till 25 % när det får full genomslagskraft, vilket förväntas inträffa under andra halvan av 2017. Fokuseringen på att effektivisera Koncernen och kostnadsbasen för anpassning till den förändrade affärsmixen, kommer att fortsätta under 2017.

Säsongseffekter

I Koncernens verksamhet inom fraktflyg uppkommer exponering mot säsongseffekter. Detta drivs primärt av den operativa kalendern och tillkommande kostnader i samband med vinteroperation. Säsongseffekter påverkar Koncernens ställning och

resultat under kalenderåret, där det första halvåret generellt sett är svagare än det andra halvåret.

REDOVISNINGSPRINCIPER

Väsentliga redovisningsprinciper är ingående beskrivna i not 1 till Koncernens rapport.

MODERBOLAGET

Moderbolaget verkar som kontrakterande part för en stor andel 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 726,8 Mkr (653,7), en ökning med 11,2 % jämfört med föregående år. Resultatet efter skatt uppgick till 2,9 Mkr (2,5). Förändringen förklaras både av högre flygoperativa kostnader samt högre personalkostnader.

Per bokslutsdatum uppgick likvida medel till 72,3 Mkr (253,5) inklusive ej nyttjad checkräkningskredit uppgick likvida medel till 122,3 Mkr (303,5).

FINANSIELL UTVECKLING

	IFRS 2016	IFRS 2015	IFRS 2014	IFRS 2013	GAAP 2012
Koncernen					
Intäkter	1 320,4	1 409,9	1 244,3	1 072,6	1 141,7
EBT	-95,0	-59,7	21,6	38,8	64,8
Tillgångar	1 276,8	1 412,1	1 084,7	1 043,3	642,8
Soliditet	8,2%	13,3%	21,5%	21,1%	36,8%
Anställda	477	508	472	451	439
Moderbolaget					
Nettoomsättning	726,8	653,7	581,2	560,4	524,0
EBT	-2,9	-0,3	11,5	18,9	11,0
Tillgångar	1 074,3	914,0	579,2	593,6	339,3

Notera att räkenskapsår 2012 inte är angivet enligt IFRS. Ökningen av tillgångar för Koncernen och moderbolaget under 2013 och även 2015 beror primärt på de utgivna obligationslånen.

UTDELNING

Styrelsen föreslår för 2017 års stämma att ingen utdelning lämnas till Moderbolagets aktieägare baserat på räkenskapsåret 2016. Förslaget baseras på Koncernens finansiella position, nuvarande marknadsutsikter och förväntade investeringar.

FÖRESLAGEN VINSTDISPOSITION

Till årsstämmans förfogande står följande medel:

kr	
Balanserade vinstmedel och fria reserver	27 767 876
Årets resultat	-2 906 301
Summa fritt eget kapital	24 861 575

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras enligt följande:

kr	
Balanserade vinstmedel och fria reserver	24 861 575
Summa	24 861 575

Koncernens resultaträkning inklusive rapport över övrigt totalresultat

Mkr	Not(er)	jan-dec 2016	jan-dec 2015
Intäkter	2, 3	1 320,4	1 409,9
Kostnad för sålda tjänster		-1 291,8	-1 305,4
Bruttoresultat:		28,6	104,5
Försäljningskostnader		-16,1	-9,9
Administrationskostnader		-47,9	-46,7
Övriga rörelseintäkter	4	25,2	10,4
Övriga rörelsekostnader	5	-0,3	-4,0
Rörelseresultat:	6, 7, 8, 9, 11	-10,5	54,3
Finansiella intäkter	10	1,8	3,5
Finansiella kostnader	10	-86,3	-117,5
Resultat före skatt:		-95,0	-59,7
Inkomstskatt	12	13,2	10,1
Årets resultat:		-81,8	-49,6
Hänförligt till:			
- Moderbolagets aktieägare		-81,8	-49,6
Resultat per aktie före utspädning (SEK):	23	-3,03	-1,84
Resultat per aktie efter utspädning (SEK):	23	-3,03	-1,84
Genomsnittligt antal utestående aktier (i tusental)		27 005	27 005
Rapport över övrigt totalresultat			
Årets resultat:		-81,8	-49,6
Övrigt totalresultat:			
Poster som kan omföras till årets resultat			
Valutakursdifferenser vid omräkning av utländska dotterbolag		-1,3	4,7
Årets totalresultat, netto efter skatt:		-83,1	-44,9
Hänförligt till:			
- Moderbolagets aktieägare		-83,1	-44,9

Koncernens rapport över finansiell ställning

Mkr	Not(er)	2016-12-31	2015-12-31
TILLGÅNGAR			
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>			
Licenser & IT system	13	0,2	0,2
		0,2	0,2
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Flygplan och komponenter	14	848,4	764,5
Inventarier, verktyg och installationer		7,9	9,6
		856,3	774,1
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Andelar i intresseföretag	15	0,1	0,1
Övriga långfristiga finansiella fordringar	16	22,1	23,2
		22,2	23,3
SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		878,7	797,6
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
<i>Varulager</i>			
Reservdelar och förnödenheter		116,6	138,4
		116,6	138,4
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Immateriella omsättningstillgångar	17	1,0	1,7
Kundfordringar	18	111,7	116,5
Aktuell skattefordran	12	7,9	7,4
Övriga kortfristiga fordringar	19	24,4	29,1
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	20	26,3	54,6
		171,3	209,3
Likvida medel	21	110,2	266,8
SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR		398,1	614,5
TOTALA TILLGÅNGAR		1 276,8	1 412,1
SKULDER OCH EGET KAPITAL			
<i>EGET KAPITAL</i>			
Aktiekapital	22	27,0	27,0
Reserver		5,6	6,9
Balanserat resultat inklusive årets resultat		72,7	154,5
SUMMA EGET KAPITAL		105,3	188,4
<i>LÅNGFRISTIGA SKULDER</i>			
Lån	24	884,6	885,6
Övriga långfristiga skulder	24	88,9	81,0
Uppskjutna skatteskulder	12	17,8	31,1
		991,3	997,7
<i>ÖVRIGA KORTFRISTIGA SKULDER</i>			
Checkräkningskredit	26	-	-
Lån	24	5,3	4,8
Leverantörsskulder		80,9	105,8
Aktuell skatteskuld	12	1,6	0,6
Övriga kortfristiga skulder	24, 27	28,6	36,9
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	28	60,9	66,4
Avsättningar	25	2,9	11,5
		180,2	226,0
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		1 276,8	1 412,1

Koncernens rapport över förändring i eget kapital

Mkr	Not	Aktiekapital	Reserver	Balanserad vinst	Summa eget kapital
Ingående eget kapital, 1 januari 2016	22	27,0	6,9	154,5	188,4
Årets övriga totalresultat	22	-	-1,3	-81,8	-83,1
Utgående eget kapital, 31 december 2016		27,0	5,6	72,7	105,3
Ingående eget kapital, 1 januari 2015	22	27,0	2,2	204,1	233,3
Årets övriga totalresultat	22	-	4,7	-49,6	-44,9
Utgående eget kapital, 31 december 2015		27,0	6,9	154,5	188,4

Koncernens rapport över kassaflöden

Mkr	Not(er)	jan-dec 2016	jan-dec 2015
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		-10,5	54,3
Justeringar för poster som inte ingår i rörelseresultatet	21	249,5	175,3
Betald inkomstskatt		-1,3	-0,8
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		237,8	228,8
Förändring av varulager		15,9	-22,1
Förändring av kortfristiga fordringar		36,3	-19,0
Förändring av kortfristiga skulder		-49,9	10,6
Förändring av tillgångar som innehas för försäljning		-	18,5
Kassaflöde från den löpande verksamheten		240,1	216,8
Investeringsverksamheten			
Förändring av andelar i intresseföretag		-	1,7
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		-0,2	-
Förvärv av flygplan och komponenter	14	-320,3	-223,6
Förvärv av övriga materiella anläggningstillgångar	14	-1,3	-4,9
Försäljning av flygplan och komponenter		0,1	-
Investeringar i finansiella anläggningstillgångar		-5,8	-7,2
Erhållen ränta	21	0,3	0,5
Cash flow from investing activities		-327,2	-233,5
Finansieringsverksamheten			
Erhållna lån		-	890,0
Amortering av räntebärande skulder		-10,5	-508,9
Erhållna/återbetalda depositioner		13,8	0,1
Betald ränta och liknande kostnader	21	-77,2	-115,8
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-73,9	265,4
Årets kassaflöde		-161,0	248,7
Likvida medel vid årets början		266,8	17,6
Valutakursdifferenser i likvida medel		4,4	0,5
Likvida medel vid årets slut	21	110,2	266,8

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 2016-12-31. 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. Detta är den tredje årsredovisningen för Koncernen som är upprättad i enlighet med IFRS. Övergången till IFRS presenterades i årsredovisningen för 2014.

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

De mest väsentliga redovisningsprinciperna för koncernen beskrivs i denna not. För väsentliga bedömningar och uppskattningar, se not 33.

IFRS-standarder, förändringar och tolkningar av befintliga standarder vilka har trätt i kraft under 2016

Under året har inga nya standarder, tolkningar eller ändringar av befintliga standarder som har väsentlig inverkan på Koncernens finansiella rapporter, tillämpats från 1 januari 2016. Förändringar i årsredovisningslagen och IAS1 har enbart påverkat Koncernens finansiella rapporter i begränsad omfattning.

Nya IFRS-standarder, förändringar och tolkningar av befintliga standarder vilka inte har trätt i kraft 2016.

International Accounting Standards Board (IASB) har givit ut nya och uppdaterade standarder, till exempel IFRS9, IFRS15 samt IFRS16 vilka inte har trätt i kraft 2016 och därför inte har tillämpats vid upprättandet av denna rapport.

IFRS9 Finansiella instrument hanterar klassificering, värdering och redovisning av finansiella tillgångar och skulder. Den ersätter de delar i IAS39 som behandlar klassificering, värdering och nedskrivning av finansiella instrument. IFRS9 träder i kraft 1 januari 2018. Standarden påverkar i huvudsak Koncernens redovisning av kundförluster. Koncernens kundförluster har varit, eller förväntas vara låga, varför den potentiella effekten inte bedöms vara väsentlig. Nya regler för säkringsredovisning bedöms inte heller få någon väsentlig effekt, se not 29. Finansiell riskhantering och finansiella instrument, avsnitt valutarisk, för en beskrivning i vilken utsträckning säkringsredovisning tillämpas i Koncernen.

IFRS15 Intäkter från kundkontrakt reglerar redovisning av intäkter. De principer som IFRS15 bygger på ska ge användaren av finansiella rapporter mer användbar information om företagets intäkter. Den utökade upplysningsskyldigheten innebär att information om intäktslag, tidpunkt för reglering, osäkerheter kopplade till intäktsredovisning samt kassaflöde hänförligt till företagets kundkontrakt ska lämnas. En intäkt ska enligt IFRS15 redovisas när kunden erhåller kontroll över den försålda varan eller tjänsten och har möjlighet att använda och erhåller nyttan från varan eller tjänsten. IFRS15 ersätter IAS18 intäkter och IAS11 Entreprenadavtal och träder i kraft 1 januari 2018. Koncernen har ännu inte gjort någon fullständig analys av standardens påverkan men den initiala bedömningen är att standarden inte kommer att få någon väsentlig påverkan för Koncernen. Eftersom IFRS15 innehåller upplysningskrav, kommer tillämpningen innebära ökade upplysningar avseende intäkter.

IFRS16 Leasing ersätter IAS17 Leasingavtal. Standarden kräver att tillgångar och skulder hänförliga till alla leasingavtal, med några undantag, redovisas i balansräkningen. Denna standard baseras på synsättet att leasetagaren har en rättighet att använda en tillgång under en specifik tidsperiod och en skyldighet att betala för denna rättighet. Leasingbetalningar kommer att omföras till amorteringar och räntekostnader hänförliga till leasingkulden. I rapporten över Koncernens resultat kommer avskrivningar hänförliga till leasingtillgången att redovisas separat. IFRS16 träder i kraft 1 januari 2019. Koncernen har ännu inte fullständigt utvärderat effekterna av införandet av standarden. Eftersom Koncernen har en stor del leasingavtal som i dagsläget enbart påverkar resultaträkningen och redovisas utanför rapport över finansiella ställningen, bedöms införandet av standarden att få en väsentlig påverkan för Koncernen.

Bedömningar och uppskattningar

Att upprätta en årsredovisning i enlighet med IFRS kräver att företagsledningen gör bedömningar och uppskattningar som påverkar tillämpningen av redovisningsprinciperna och de redovisade beloppen för tillgångar, skulder, intäkter och kostnader. Det verkliga utfallet kan avvika från dessa bedömningar och uppskattningar.

Bedömningar och uppskattningar ses över årligen. Förändringar i bedömningar redovisas i den period förändringen är gjord om förändringen enbart påverkar den aktuella perioden, eller i den period förändringen är gjord och framtida perioder om förändringen påverkar både aktuell period och framtida perioder. Se not 33, Väsentliga bedömningar och uppskattningar.

Klassificeringar

Anläggningstillgångar och långfristiga skulder utgörs i allt väsentligt av belopp som förväntas erhållas eller erläggas inom en period av över 1 år från balansdagen. Omställningstillgångar, kortfristiga skulder och avsättningar utgörs i allt väsentligt av

belopp som förväntas erhållas eller erläggas inom en period inom 1 år från balansdagen.

Exceptionella intäkter och kostnader

Under året redovisar Koncernen poster, som på grund av sin storlek eller att de inte är återkommande, bedöms som exceptionella poster och därför kräver upplysningar. Koncernen har valt att redovisa alla direkta kostnader och försäkringsersättningar i anknytning till flygplansolyckan, omnämnd i förvaltningsberättelsen, som en nettointäkt och inkluderad i övriga rörelseintäkter. För mer information, se not 4.

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.

Rörelseförvärv redovisas enligt förvärvsmetoden. Köpeskillingen för rörelseförvärv utgörs av det verkliga värdet på förvärvsdagen av övertagna tillgångar, skulder, eventalförpliktelser och de aktier som eventuellt emitterats av koncernen. Förvärvsrelaterade kostnader kostnadsförs när de uppstår.

Det belopp varmed köpeskillingen, överstiger verkligt värde på koncernens andel i det förvärvade dotterföretagets nettotillgångar vid förvärvstillfället, redovisas som goodwill. Om beloppet är lägre än det nämnda verkliga värdet av Koncernens andel av förvärvade nettotillgångar vid förvärvstillfället, redovisas skillnaden direkt i resultaträkningen.

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

1.3 Utländsk valuta

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

Transaktioner och balansposter

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

Omräkning av utländska dotterföretag

Vid upprättandet av koncernredovisning omräknas utländska koncernföretags tillgångar och skulder till rapporteringsvalutan svenska kronor (SEK), till balansdagens kurs. Intäkts- och kostnadsposter omräknas till årsgeomsnittskurs. 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 ECB (Europeiska Centralbanken).

1.4 Intäktsredovisning

Flygfraktsintäkter

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

Teknikertjänster och komponent- samt flygplansförsäljning

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

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

Försäljning av flygplan

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

Koncernen säljer normalt inte flygplan regelbundet, varför flygplansförsäljning i de flesta fall resulterar i vinst/förlust vilken redovisas under övriga rörelseintäkter/kostnader.

Flygplan som inte säljs regelbundet

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

Ytterligare tillämplbart fall avser vinster från försäljningar i sale-and leaseback transaktioner. Om ett flygplan har sålts men fortfarande opereras i verksamheten via en sale-and leaseback-transaktion, avbokas tillgången ur balansräkningen och vinsten/förlusten från försäljningen redovisas som övrig rörelseintäkt/kostnad. Om transaktionen genererar ett finansiellt leasingavtal, skall vinsten fördelas ut över det nya leasingavtalets längd. Den fördelade vinsten redovisas som övrig rörelseintäkt.

Resultat från samarbetsavtalet (se p 1.11) redovisas som övrig rörelseintäkt.

Flygplan som säljs regelbundet

Flygplan som köps in regelbundet med enda avsikten att säljas, eller om flygplan regelbundet säljs efter att ha varit uthyrda, redovisas hela ersättningen som intäkt.

Leasingintäkter flygplan

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

1.5 Finansiella intäkter och kostnader

Finansiella intäkter och kostnader består av ränteutgifter och räntekostnader, utdelningar och orealiserade valutakursvinster – eller förluster. Ränteutgifter på fordringar och räntekostnader på skulder beräknas enligt effektivräntemetoden. Räntekostnader inkluderar även transaktionskostnader för lån och periodiseras ut över skuldens löptid. Ränteutgifter påverkar normalt intäkterna i den period de tillhör.

1.6 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.

1.7 Immateriella anläggningstillgångar

Licenser och IT system

Immateriella tillgångar redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar. Koncernen redovisar kostnader som immateriella tillgångar när det är sannolikt att dess förväntade framtida ekonomiska fördelar tillfaller koncernen, främst i form av kostnadsbesparingar eller andra fördelar av användandet av tillgången, samt när tillgångens anskaffningsvärde kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

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

1.8 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 resultatförs löpande i den period de uppkommer.

Separata materiella anläggningstillgångar som bedöms ha ett betydande värde eller annan nyttjandetid (motoröversyn och strukturella inspektioner) 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, alla typer	15 år
- Flygplansmodifieringar	15 år
- Flygplanskomponenter (utbytbara, återkommande delar samt delar med lång livslängd)	10 år

- Motoröversyn och strukturella inspektioner	2-7år
- Inventarier, verktyg och installationer	5 år

För långtidsparkerade flygplan, vilket avser flygplan som inte har bidragit till intäkterna under minst 1 år räknat från balansdagen (ettårs-reglen) tillämpas en hårdare avskrivning vilken innebär att det återstående redovisade värdet skrivs av till 0 under en period av maximalt 2 år.

Modifieringar av operationellt leasead flygplan skrivs av under leasingperioden som varierar mellan 4 och 15 år.

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

1.9 Anläggningstillgångar som innehas för försäljning

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

1.10 Nedskrivning av materiella och immateriella tillgångar

Vid varje balansdag prövas koncernen de redovisade värdena för materiella- och immateriella tillgångar för att fastställa om det finns några indikationer på nedskrivningsbehov. Bedömningen görs stegvis enligt en särskild värderingsmodell. Om så är fallet, beräknas tillgångens återvinningsvärde och jämförs med tillgångens redovisade värde per balansdagen. För långtidsparkerade flygplan tillämpas redan en hårdare avskrivning, se ovan. Återvinningsvärdet är det högre värdet av det verkliga värdet minus försäljningskostnader och nyttjandevärdet. Koncernen tillämpar i första hand nyttjandevärdet som beräkning av återvinningsvärdet och beräknar detta med hjälp av en kassaflödesmodell där det uppskattade framtida kassaflödet från tillgången diskonteras under den bedömda nyttjandeperioden till nuvärde med en diskonteringsränta. För tillgångar som är i bruk beräknas det förväntade framtida kassaflödet regelbundet och för den lägsta kassagenererande enheten, vilken har bestämts till flygplansflottan, indelad i flygpanstyper och vidare till antal använda flygplan. För definition, se sidan 43 i slutet av denna rapport.

En nedskrivning görs med det belopp varmed det högsta redovisade värdet för ett enskilt flygplan för varje flygplanstyp överstiger det beräknade återvinningsvärdet per flygplan för varje flygplanstyp. Det redovisade värdet för varje flygplan inkluderar själva flygplanet samt tillkommande utgifter, se p 1.8.

1.11 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.

1.12 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 förmånlig 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.

1.13 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.

1.14 Finansiella instrument

Köp och försäljningar av finansiella tillgångar redovisas på affärsdagen, det datum då koncernen förbinder sig att köpa eller sälja tillgången. Finansiella instrument redovisas första gången till verkligt värde plus transaktionskostnader. Finansiella tillgångar och finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen redovisas första gången till verkligt värde i balansräkningen, medan hänförliga transaktionskostnader redovisas i resultaträkningen. Vid den efterföljande redovisningen värderas finansiella instrument till upplupet anskaffningsvärde eller till verkligt värde beroende på den initiala kategoriseringen enligt IAS 39. Vid den initiala redovisningen klassificeras en finansiell tillgång eller en finansiell skuld i följande kategorier: finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde i resultaträkningen, lånefordringar och kundfordringar samt övriga finansiella skulder. Per 2016-12-31 innehar Koncernen inga finansiella poster vilka värderas till verkligt värde enligt 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 kassaflöden diskonterade till den ursprungliga tillgångens effektivränta. Nedskrivningsbeloppet redovisas i Koncernens resultaträkning. Om nedskrivningsbehovet minskar i en efterföljande period och minskningen objektivt kan hänföras till en händelse som inträffade efter att nedskrivningen redovisades, redovisas återföringen av nedskrivningen i Koncernens resultaträkning.

Övriga finansiella skulder och transaktionskostnader

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

Kostnader i samband med eget kapital-transaktioner

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

1.15 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 IAS 38 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.

1.16 Avsättningar

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

1.17 Eventualförpliktelser (ansvarsförbindelser)

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

1.18 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. Skatteeffekter avseende poster som redovisas i resultaträkningen redovisas också i resultaträkningen. Skatteeffekter avseende 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 sig till skatter debiterade av en och samma skattemyndighet.

1.19 Ersättningar till anställda

Ersättningar till anställda i form av löner, betald semester, betald sjukfrånvaro, andra ersättningar samt pensioner redovisas i takt med intjänandet. Pensioner och andra ersättningar efter avslutad anställning klassificeras 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.

1.20 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		
	2016	2015
Fraktflyg	1 258,0	1 316,5
Teknikertjänster	44,8	77,1
Flygplansleasing	13,0	13,4
Övriga intäkter	4,6	2,9
Total	1 320,4	1 409,9

Not 3 – Rapport per tjänsteslag

Finansiell information per tjänsteslag

	Fraktflyg		Övriga tjänster		Koncerntotal	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Totala						
Intäkter*	1 258,0	1 316,5	87,6	103,8	1 345,6	1 420,3

* Inklusive övriga rörelseintäkter

Finansiell information per kund

Koncernen hade år 2016 fyra kunder som vardera utgjorde mer än 10 % av de totala intäkterna. Dessa kunder stod tillsammans för 71 % av intäkterna 2016.

Finansiell information per geografiskt område 2016

	Norden*	UK	Europa	Totalt
Totala Intäkter**	431,9	412,8	500,9	1 345,6
Anläggningstillgångar (immateriella och materiella)	357,8	325,0	173,5	856,3
* Sverige, Norge och Danmark				
** Inklusive övriga rörelseintäkter				

Note 4 – Övriga rörelseintäkter		
	2016	2015
Valutakursvinster	6,7	1,3
Managementarvode från samarbetsavtal	-	2,2
Flygplansförsäljning*	4,6	6,9
CRJ200PF - olyckan**	13,9	-
Total	25,2	10,4

*4,6 Mkr (4,7) avser periodiserad vinst från flygplansförsäljning.

**Erhållen försäkringsersättning uppgår till 57,7 Mkr. Totala kostnader på 43,8 Mkr inkluderar utredning av flygplanet (31,0 Mkr), avsättning för uppskattade kostnader (0,2 Mkr) för erhållet krav och övriga direkta kostnader (12,6 Mkr) kopplade till flygplansolyckan. Notera att nettoeffekten inte inkluderar indirekta kostnader eller förlusten mellan marknadsvärdet och det bokförda värdet på planet.

Not 5 – Övriga rörelsekostnader		
	2016	2015
Valutakursförluster	-0,3	-4,0
Total	-0,3	-4,0

Not 6 – Rörelsens kostnader		
	2016	2015
Löner och ersättningar	-369,0	-370,1
Direkta operationskostnader*	-176,2	-200,9
Underhållskostnader	-219,3	-249,5
Flygbränsle	-92,9	-111,1
Avskrivningar	-138,0	-123,6
Operationella leasingkostnader	-116,5	-62,3
Övriga operationskostnader	-243,6	-244,4
Övriga rörelsekostnader	-0,3	-4,0
Total	-1 355,8	-1 365,9

*Består av landningsavgifter, navigerings-, och handelsavgifter.

Not 7 – Anställda, personalkostnader och arvoden till styrelse och ledning				
Ärligen genomsnittsanställda	Total		varav män	
	2016	2015	2016	2015
Moderbolaget, Sverige	1	1	1	1
Dotterbolag				
Storbritannien*	268	281	247	259
Sverige	112	114	90	92
Luxemburg	48	60	43	58
Norge	18	20	18	20
Danmark	20	21	18	21
Frankrike	10	11	10	11
Total	477	508	427	462

Andel kvinnor i styrelse och ledande befattningar

	2016	2015
Styrelsen	-	-
Koncernens ledningsgrupp	10 %	11 %

Personalkostnader, övrig ersättning och sociala kostnader

	Löner och ersättningar		Sociala kostnader	
	2016	2015	2016	2015
Moderbolaget	1,4	0,8	1,0	0,6
Varav pensionskostnader	-	-	0,4	0,3
Dotterbolag**	255,1	273,1	60,7	60,8
Varav pensionskostnader	-	-	20,9	21,4
Total	256,5	273,9	83,0	83,1
Varav pensionskostnader	-	-	21,3	21,6

Av Koncernens pensionskostnader avser 1,1 Mkr (0,7) Koncernens styrelse och VD, varav 0,9 Mkr (0,4) avser VD och Koncernchef.

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

	Styrelse och VD		Övriga anställda	
	2016	2015	2016	2015
Moderbolag	1,4	0,8	-	-
Dotterbolag				
Storbritannien**	3,1	2,6	134,1	145,2
Varav tantiem	0,3	0,2	-	-
Sverige	3,4	1,2	55,1	55,0
Luxemburg	-	-	33,3	39,6
Norge	-	-	10,9	12,1
Danmark	-	-	8,3	9,4
Frankrike	-	-	6,5	7,9
Total	8,2	4,8	248,3	269,1
varav tantiem	0,3	0,2	-	-

* Inklusive Isle of Man

**Omräknade siffror för år 2015.

Styrelse

I enlighet med 2015 års stämmobeslut beslutades att ett årligt belopp om 250 Tkr skulle utgå i arvode till styrelsens ordförande och med 150 Tkr vardera till styrelseledamöter (4 st) som inte varaktigt arbetar inom Koncernen. Av detta utbetalades

totalt 375 Tkr under 2015. Under 2016 utbetalades resterande 250 tkr till tidigare styrelseordförande samt 75 Tkr vardera till de tidigare styrelseledamöterna (3 st). Årsmötet 2016 beslutade att ett årligt belopp om 150 Tkr skulle utgå till styrelseledamot som inte är aktieägare eller anställd inom Koncernen. Av detta har ingen del utbetalats under 2016.

Verkställande direktör

Till den nuvarande verkställande direktören Fredrik Groth har under år 2016 utgått lön och förmåner om sammanlagt 2,1 Mkr (0), och 1,2 Mkr (1,2) till den tidigare verkställande direktören Gustaf Thureborn, varav inga rörliga delar. Pensionen är avgiftsbestämd och pensionspremier erläggs med upp till 35 % av lönen inklusive förmåner för båda. För den nuvarande VD:n är också följande villkor tillämpliga. Uppsägningstiden är 6 månader om uppsägningen sker från företagets sida och 3 månader vid uppsägning från egen sida. Ordinarie lön inklusive pension och förmåner kvarstår under uppsägningstiden. Bonusavtal finns.

Övriga ledande befattningshavare

Under år 2016 har till ledande befattningshavare, koncernens ledningsgrupp som förutom VD består av 9 (8) personer utgått lön och förmåner om 7,7 Mkr (6,2), varav ingen del är rörlig. Premier för sedvanlig tjänstepension har erlagts och inbetalda premier uppgår för år 2016 till 0,9 Mkr (0,5). Pensionsålder är 65 år. Vid uppsägning från bolagets sida föreligger en uppsägningstid om 1-6 månader och vid uppsägning från egen sida 1-2 månader. Rätt till avgångsvederlag föreligger ej.

Rörlig ersättning i övrigt

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

Not 8 – Ersättning till revisorer		
	2016	2015
Grant Thornton		
Revisionsuppdrag	1,2	1,4
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	0,1	0,4
Skatterådgivning	0,1	0,1
Övriga tjänster	0,1	0,1
Total	1,5	2,0

Not 9 – Operationell leasing och hyror

	2016	2015
Flygplan	116,5	62,3
Inventarier och installationer	4,0	1,8
Kontor och hangarer	15,0	14,6
Fordon och övrig leasing	3,8	3,5
Total	139,3	82,2

Framtida leasing- och hyreskostnader

Framtida minimibetalningar för leasing och hyror förfaller enligt följande:

	2017	2018-2021	2022-	Återstående duration
Flygplan	132,2	327,1	30,9	2-5 år
Inventarier och installationer	3,1	3,0	-	1-4 år
Kontor och hangarer	12,6	5,6	-	0-3 år
Fordon och övriga leasing	3,5	6,0	-	0-4 år
Total	151,4	341,7	30,9	

Koncernen har ingått långsiktiga operationella leasingavtal avseende två B737-400-flygplan under 2016. De uppskattade årliga betalningarna enligt dessa avtal uppgår till 23,4 Mkr. Koncernen har inga leasade objekt som vidareuthyr.

Not 10 – Finansiella intäkter och kostnader		
Finansiella intäkter	2016	2015
Ränteintäkter från likvida medel	0,3	0,5
Ränteintäkter från finansiella lånefordringar till upplupet anskaffningsvärde	0,5	0,1
Valutakursvinster	1,0	1,9
Utdelning från intresseföretag	-	1,0
Total	1,8	3,5

Finansiella kostnader	2016	2015
Räntekostnader från upplåning till upplupet anskaffningsvärde *	-63,9	-46,7
Räntekostnader från finansiella leasingavtal	-14,3	-15,0
Lösenkostnader för obligationslån**	-	-41,8
Räntekostnader från finansiella lånefordringar till upplupet anskaffningsvärde	-1,5	-2,1
Valutakursförluster	-6,6	-10,7
Förlust vid avyttring av intressebolag	-	-1,3
Total	-86,3	-117,5

*Räntekostnader inkluderar även periodiserade transaktionskostnader enligt effektiv-räntemetoden.

**Lösenkostnader för obligationslånet avser det tidigare obligationslånet vilket uppgick till 500 Mkr och vilket löstes 2015-12-21.

Not 11 – Valutakursdifferenser

Nedan visas storleken på de valutakursdifferenser som redovisas i resultaträkningen.

	2016	2015
I rörelseresultatet	6,4	-2,7
I finansiella poster	-5,6	-8,7
Total	-0,8	-11,5

Not 12 – Skatter

	2016	2015
Redovisad skatt		
Aktuell skatt på årets resultat	-1,6	-0,3
Korrigerig av tidigare års aktuella skatt	-0,3	-0,1
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	-1,0	3,3
Uppskjuten skatt avseende avsättning till obeskattade reserver	16,1	7,2
Total	13,2	10,1

	2016	2015
Avstämning redovisad skatt		
Resultat före skatt	-95,0	-59,7
Skatt i Sverige enligt gällande skattesats (22 %)	20,9	13,1
Skatteeffekt av:		
Korrigerig av föregående års skattekostnad	-0,3	-0,1
Ej avdragsgilla poster	-1,8	-1,7
Ej skattepliktiga poster	1,0	1,6
Ej värderade underskottsavdrag	-5,6	-4,4
Ej avdragsgill förlust vid avyttring av intressebolag	-	-0,3
Övrig uppskjuten skatt på temporära skillnader	-1,2	1,8
Skillnader i skattesatser	0,2	-
Övrigt	-	0,1
Total	13,2	10,1

Underskottsavdrag

Ej värderade underskottsavdrag är skatteeffekten netto av ej aktiverade underskottsavdrag, -5,6 Mkr (-6,3) vilka därmed ej har påverkat redovisad skatt, och skatteeffekten av utnyttjade underskottsavdrag vilka har påverkat den redovisade skatten men som inte har aktiverats tidigare, 0 Mkr (1,9).

Underskottsavdrag har aktiverats i den mån det bedöms att dessa kan nyttjas mot framtida beskattningsbara vinster. Per den 31 december 2016 har Koncernen ackumulerade skattemässiga underskottsavdrag på sammanlagt 26,6 Mkr (23,0). Bedömningen är att inget kan aktiveras. Anledningen är att det för närvarande inte finns några övertygande skäl som talar för att dessa kan utnyttjas mot framtida skattemässiga överskott. Återstående underskottsavdrag avser verksamheterna både i Sverige och England och har obegränsad livslängd.

Övrig uppskjuten skatt på temporära skillnader

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

	Uppskjuten skattefordran		Uppskjuten skatteskuld	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
Uppskjuten skatt i balansräkningen				
Överavskrivningar och periodiseringsfonder	-	-	-26,8	-42,9
Materiella anläggningstillgångar	6,9	7,3	-0,3	-0,7
Finansiella anläggningstillgångar	0,7	0,8	-	-
Övriga skulder, finansiell leasing	5,8	4,2	-	-
Övrig finansiell leasing	-	-	-4,0	-2,7
Återförd reavinst	1,8	2,9	-	-
Summa uppskjuten skatt	15,2	15,2	-31,2	-46,3
Kvittning	-13,4	-15,2	13,4	15,2
Uppskjuten skatt, netto	1,8	-	-17,8	-31,1

Överavskrivningar och periodiseringsfonder, förfallostruktur

	2016-12-31	2015-12-31
2016	-	-0,2
2019	-	-1,1
Ingen begränsning	-26,8	-41,6
Total	-26,8	-42,9

Not 13 – Immateriella anläggningstillgångar

	Goodwill	Licenser & IT System	Totala Immateriella anläggningstillgångar
Accumulerat anskaffningsvärde			
Ingående balans 2015-01-01	0,2	5,2	5,4
Utgående balans 2015-12-31	0,2	5,2	5,4
Ingående balans 2016-01-01	0,2	5,2	5,4
Förvärv	-	0,2	0,2
Utgående balans 2016-12-31	0,2	5,4	5,6
Accumulerade avskrivningar och nedskrivningar			
Ingående balans 2015-01-01	-0,2	-4,0	-4,2
Årets avskrivning	-	-1,0	-1,0
Utgående balans 2015-12-31	-0,2	-5,0	-5,2
Ingående balans 2016-01-01	-0,2	-5,0	-5,2
Årets avskrivning	-	-0,2	-0,2
Utgående balans 2016-12-31	-0,2	-5,2	-5,4
Redovisat värde			
As per 2015-01-01	-	1,2	1,2
As per 2015-12-31	-	0,2	0,2
As per 2016-01-01	-	0,2	0,2
As per 2016-12-31	-	0,2	0,2

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

	2016	2015
Kostnad för sålda tjänster	0,2	0,9
Administrationskostnader	-	0,1
Total	0,2	1,0

Not 14 – Materiella anläggningstillgångar

	Flygplan och komponenter	Inventarier, verktyg och installationer	Totala Materiella anläggningstillgångar
Accumulerat anskaffningsvärde			
Ingående balans 2015-01-01	1 145,8	30,4	1 176,2
Omklassificeringar	-10,5	-	-10,5
Omräkningsdifferenser	1,2	0,3	1,5
Förvärv	223,6	4,8	228,4
Försäljning och utrangering	-74,4	-0,2	-74,6
Utgående balans 2015-12-31	1 285,8	35,4	1 321,2
Ingående balans 2016-01-01	1 285,8	35,4	1 321,2
Omräkningsdifferenser	-	-2,2	-2,2
Förvärv	320,3	1,3	321,6
Försäljning och utrangering	-262,7	-1,0	-263,7
Utgående balans 2016-12-31	1 343,4	33,5	1 376,9
Accumulerade avskrivningar och nedskrivningar			
Ingående balans 2015-01-01	-431,7	-23,7	-455,4
Omklassificeringar	2,0	-	2,0
Omräkningsdifferenser	-0,4	-	-0,4
Försäljning och utrangering	29,2	0,1	29,4
Nedskrivning	-3,7	-	-3,7
Årets avskrivning	-116,6	-2,3	-118,9
Utgående balans 2015-12-31	-521,2	-25,9	-547,1
Ingående balans 2016-01-01	-521,2	-25,9	-547,1
Omräkningsdifferenser	-	1,9	1,9
Försäljning och utrangering	161,5	0,9	162,4
Nedskrivning	-3,3	-	-3,3
Årets avskrivning	-132,0	-2,5	-134,5
Utgående balans 2016-12-31	-495,0	-25,6	-520,6
Redovisat värde			
Per 2015-01-01	714,1	6,8	720,9
Per 2015-12-31	764,5	9,6	774,1
Per 2016-01-01	764,5	9,6	774,1
Per 2016-12-31	848,4	7,9	856,3

Det redovisade värdet för Koncernens materiella anläggningstillgångar består huvudsakligen av flygplan, 613,2 Mkr (542,7) och komponenter 235,2 (221,8) kopplade till flygplanen.

Investeringar

Investeringar är beskrivna i förvaltningsberättelsen, se sid 13.

Utrangeringar

Utrangeringarna är huvudsakligen hänförliga till fyra flygplan, varav ett avser det förolyckade CRJ200PF-flygplanet (se signifikanta händelser under året i förvaltningsberättelsen). De övriga tre flygplanen hänför sig till nedmonterade BAe-ATP-flygplan. Utrangeringarna har inte påverkat resultatet väsentligt, förutom CRJ200PF-flygplanet. Se not 4, övriga rörelseintäkter, för mer information.

Avskrivningar

För avskrivningsplaner, se not 1.8 materiella anläggningstillgångar. Se även not 33 för diskussion kring bedömd ekonomisk nyttjandeperiod.

Nedskrivning

Under året har nedskrivning skett av ett långtidsparkerat BAe-ATP-flygplan. Beloppet uppgick till 3,3 Mkr. Nedskrivning gjordes enligt ettårs-regeln för långtidsparkerade flygplan. För övriga flygplan har nedskrivning ej bedömts nödvändigt. Nedskrivningstest har gjorts både enligt ettårs-regeln för parkerade flygplan och enligt det återvinningsbara värdet för flygplan som är i bruk. För använda metoder och definitioner, se not 1.8 och 1.10 i avsnittet redovisningsprinciper. Se not 33 för diskussion kring nedskrivningstest.

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

	2016	2015
Kostnad för sålda tjänster	137,8	122,5
Försäljningskostnader	-	-
Administrationskostnader	0,1	0,1
Total	137,9	122,6

Flygplan har ställts som säkerheter för lån, se not 30.

Not 15 – Andelar i intressebolag

Investeringar i intressebolag	2016	2015
Ingående anskaffningsvärde	0,1	1,1
Försäljning av andelar	-	-1,0
Utgående anskaffningsvärde	0,1	0,1

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

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

Finansiell information

Intresseföretaget totalt	2016-12-31	2015-12-31
Summa eget kapital	0,1	0,1
Redovisat värde, Koncernens andel	0,1	0,1
Resultat från kvarvarande verksamhet	-	-
Övrigt totalresultat	-	-
Summa totalresultat	-	-
Koncernens andel	-	-

Note 16 – Övriga långfristiga finansiella fordringar

	2016-12-31	2015-12-31
Depositioner	20,3	23,2
Uppskjutna skattefordringar	1,8	-
Total	22,1	23,2

För uppskjutna skattefordringar, se not 12.

Not 17 – Immateriella omsättningstillgångar

	2016-12-31	2015-12-31
ETS, utsläppsrätter	1,0	1,7
Total	1,0	1,7

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

Not 18 – Kundfordringar

	2016-12-31	2015-12-31
Kundfordringar, brutto	113,6	118,4
Avgår reservering för kundförluster	-1,9	-1,9
Total	111,7	116,5

Investeringsåtaganden

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

Leasade tillgångar i balansräkningen

I redovisat värde per 31 december 2016 ingår sju (av totalt 40) BAe ATP-flygplan som hålls under finansiell leasing i utländsk valuta till ett värde av 62,1 Mkr (69,8). Återstående leasingperiod uppgår till sex 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 29. Nedan följer en sammanställning av förfallotider för finansiella minimumleasingbetalningar, vilka är denominerade i USD och innehåller inga rörliga komponenter. Från och med den femte årsdagen (2017-12-18) reduceras de månatliga leasingbetalningarna men innehåller inga rörliga komponenter.

	2016	2015
Inom ett år	21,7	19,8
Mellan ett och fem år	68,9	66,2
Mer än fem år	16,9	31,2
Total	107,5	117,2

I redovisat värde ingår även ett B737-400 flygplan, som leasas ut till en kund på operationell basis i utländsk valuta. Per 2016-12-31 uppgick redovisat värde till 38,4 Mkr (43,3). Återstående leasingperiod uppgår till två år. Nedan följer en sammanställning av förfall av finansiella minimumleasingbetalningar, vilka är denominerade i USD och innehåller inga rörliga komponenter under hela leasingperioden. Se dock not 32, händelser efter balansdagen.

	2016	2015
Inom ett år	13,9	12,8
Mellan ett och fem år	27,7	38,3
Total	41,6	51,1

Reservering för kundförluster:

	2016	2015
Ingående balans	1,9	18,7
Återföring av influtna tidigare reserverade kundfordringar	-0,9	-18,1
Omklassificerat till konstaterad kundförlust	-0,3	-
Reservering för osäkra kundfordringar	1,2	1,3
Total	1,9	1,9

Beträffande åldersstruktur och hantering av kreditrisk hänvisas till not 29.

Not 19 – Övriga kortfristiga fordringar

	2016-12-31	2015-12-31
Momsfordringar	6,1	6,6
Depositioner	6,0	3,6
Balanser på bankkonton	7,9	8,9
Övriga fordringar, kunder	0,5	0,9
Fordringar på leverantörer	1,5	1,4
IPO transaktionskostnader	-	6,0
Övriga kortfristiga fordringar	2,4	1,7
Total	24,4	29,1

Balanser på bankkonton rör Escrow-förfarande i samband med försäljningen av West Air Luxembourg S.A 2013. Dessa medel innehålls på konto, ursprungligen i väntan på att de legala processerna i Frankrike skulle bli avslutade. Processerna har

avslutats under 2016, se not 25 för mer information. Dock återstår en del administrativa detaljer kvar att lösa innan medlen kan frisläppas. Bolaget räknar med att dessa åtgärder kommer att bli kompletterade under 2017.

Not 20 – Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2016-12-31	2015-12-31
Förutbetalda kostnader	19,7	24,7
Upplupna intäkter	6,6	29,9
Total	26,3	54,6

Not 21 – Kassaflöden och likvida medel

Betalda räntor och liknande poster	2016-12-31	2015-12-31
Betalda räntor	75,8	64,3
Lösenkostnader obligationslån	-	34,4
Transaktionskostnader utgivet obligationslån	1,4	17,0
Valutakursförluster	-	0,1
Total	77,2	115,8

Erhållna räntor	2016-12-31	2015-12-31
Erhållna räntor	0,3	0,5
Total	0,3	0,5

Just. för poster som ej ingår i kassaflödet	2016-12-31	2015-12-31
Avskrivningar	138,0	123,6
Förändring av avsättningar	3,5	4,4
Utrangering av CRJ200PF, pga olycka	31,0	-
Utrangering av övriga anläggningstillgångar	70,4	52,1
Kursdifferenser	-6,1	-3,9
Justerings för kostnadsföring av IPO - fordringar	6,0	-
Övriga ej kassaflödespåverkande poster	6,7	-0,9
Total	249,5	175,3

Delkomponenter som ingår i likvida medel	2016-12-31	2015-12-31
Kassa och bank	110,2	266,8
Total	110,2	266,8

Utnyttjad checkräkningskredit uppgick till 0 Mkr (0). Limit på checkräkningskrediten är 50,0 Mkr (50,0). För ytterligare information hänvisas till not 26.

Viss del av likvida medel får disponeras enligt obligationslånets villkor och hålls på ett depositionskonto, vilket per 2016-12-31 uppgick till 42,1 Mkr (150,0). För ytterligare information se not 24.

Not 22 – 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.

Nedan visas en uppställning av komponenterna ingående i posten.

	2016-12-31	2015-12-31
Ingående balans	6,9	2,2
Reversering av utländskt banklån*	-	2,9
Valutakursdifferens vid omräkning av utländska dotterbolag, netto efter skatt	-1,3	1,8
Totalt övrigt totalresultat under perioden	-1,3	4,7
Totala reserver	5,6	6,9

*2015-12-31 ändrade Koncernen sättet att redovisa valutakursdifferenser i SEK som uppstår vid omräkning av ett utländskt banklån i USD. Tidigare har valutakursdifferenserna redovisats som övrigt totalresultat, som en del av reserven i eget kapital. Från och med år 2015 redovisas förändringen istället i finansiella poster ingående i årets resultat. Detta innebär också att omräkningsreserven från 2014-12-31 avseende utlandslånet reverserades under 2015 samt påverkade övrigt totalresultat.

Summan av valutakursdifferenser från omräkning av utländska dotterbolag uppgår till 5,6 Mkr (6,9). Övrigt totalresultat redovisas utan hänsyn tagen till uppskjuten skatt.

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

Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat

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

Not 23 – Resultat per aktie

Antal utestående aktier uppgår till 27 004 640 stycken (27 004 640). Årets resultat hänförligt till moderbolagets aktieägare om -81,8 Mkr (-49,6) ger ett resultat per aktie om -3,03 Kr (-1,84).

Not 24 – Upplåning och övriga långfristiga skulder

Långfristiga räntebärande skulder	2016-12-31	2015-12-31
Upplåning	884,6	885,6
Övriga långfristiga räntebärande skulder	75,4	76,1
Total	960,0	961,7

Kortfristiga räntebärande skulder	2016-12-31	2015-12-31
Upplåning	5,3	4,8
Övriga kortfristiga räntebärande skulder	7,7	5,8
Total	13,0	10,6

Förfallstruktur för långfristiga räntebärande skulder

	2016-12-31	2015-12-31
Mellan ett och fem år	905,8	905,5
Mer än fem år	54,2	56,2
Total	960,0	961,7

För ställda säkerheter för lån refereras till not 30.

Obligationslån (WEST002)

Inkluderat i upplåning ovan är obligationslån (WEST002) vilket för närvarande uppgår till 836,3 (833,1) Mkr. Obligationslånet, med nominellt värde 850,0 Mkr, gavs ut 21 december 2015 och har en löptid på fyra år och förfaller 21 december 2019. Lånet har en fast ränta på 7,0 % (6,5%), vilken erläggs i efterskott i juni och december.

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

Per 31 december 2016 uppfyller koncernen de finansiella kovenanterna. Finansiella kovenanter enligt villkoren för obligationslånet:

Finansiella kovenanter - definitioner

Maintenancetest:

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

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

Incurrancetest:

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

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

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

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

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

Beräkning av obligationsdefinierad räntebärande

nettoskuld*	2016-12-31	2015-12-31
Långfristiga räntebärande lån	973,0	972,4
Avgår finansiell leasing	-83,1	-82,0
Avgår likvida medel	-110,2	-266,8
Räntebärande nettoskuld*	779,7	623,6

Beräkning av obligationsdefinierat EBITDA**	2016	2015
Rörelseresultat	-10,5	54,3
Avskrivning & Nedskrivning	138,0	123,6
EBITDA	127,5	177,9
Justering för jämförelsestörande poster:		
CRJ200PF-olyckan	-9,6	-
Omstruktureringskostnader, ATP-flotta	13,2	-
Typintroduktions- och uppstartkostnader	12,0	2,6
Legala processer, Frankrike	2,8	5,5
IPO - kostnader	7,3	-
Obligationsdefinierat EBITDA**	153,2	186,0

Beräkning av finansiella nettokostnader***	2016-12-31	2015-12-31
Finansiella intäkter	-1,9	-3,5
Finansiella nettokostnader	86,3	117,5
Förtidslösen av obligationslån (WEST001)	-	-41,8
Transaktionskostnader obligation (WEST001 and WEST002)	-4,6	-0,1
Valutakursförändring, netto	-6,0	-8,2
Finansiella nettokostnader***	73,8	63,9

Kovenantstest per bokslutsdatum	2016-12-31	2015-12-31
Räntebärande nettoskuld*	779,7	623,6
EBITDA	153,2	186,0
Räntebärande nettoskuld i förhållande till R12M EBITDA	5,1	3,4

	2016-12-31	2015-12-31
Finansiella nettokostnader***	73,8	63,9
EBITDA	153,2	186,0
Räntetäckningsgrad	2,1	2,9

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

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

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

Lösen av obligation på förfallodagen och förtidslösen

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

Emittenten kan även förtidslösa alla obligationer vilken dag som helst (bankdag) före första möjliga dagen för påkallande, med ett belopp som motsvarar ett "Make whole Amount" tillsammans med upplupen, ej betald ränta. Emittenten kan lösa alla obligationer vilken dag som helst (bankdag) som inträffar

efter första möjliga dagen för påkallandet, men före den slutliga förfallodagen och till ett belopp som motsvarar gällande "Lösenbelopp" tillsammans med upplupen, ej betald ränta.

Not 25 – Avsättningar

Avsättningar bedöms vara kortfristiga. Redovisat värde illustreras nedan:

	Frankrike	Övrigt
Ingående balans 2016-01-01	10,7	0,8
Tillkommande avsättningar	-	2,9
Utnyttjade belopp	-9,4	-0,1
Återförda belopp	-1,1	-0,7
Omräkningsdifferenser	0,6	-
Omklassificeringar	-0,8	-
Total	-	2,9

Legala processer i Frankrike

Den huvudsakliga avsättningen utgjordes av de franska myndigheternas krav för icke erlagda sociala avgifter samt pensionsavgifter i Frankrike för anställd flygpersonal, rapporterat om i årsredovisningarna för 2013-2015, har reglerats under året. En uppgörelse nåddes med myndigheterna vilken innebar att West Atlantic gjorde en slutbetalning, som totalt understeg vad som var avsatt med omkring 0,3 Mkr. Koncernen är för närvarande involverad i en diskussion med myndigheter i Luxemburg för att erhålla de medel som tidigare erlagts i Luxemburg. Beloppet, 0,8 Mkr har omklassificerats till övriga fordringar.

Tidigare under året slutreglerades även två andra processer i Frankrike, till belopp som understeg vad som var avsatt.

Övriga avsättningar

Övriga avsättningar avser i huvudsak krav från stämningar från fransk personal och motsvarar kravet.

Not 26 – Checkräkningskredit

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

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

Not 27 – Övriga kortfristiga skulder

	2016-12-31	2015-12-31
Momsskulder	6,8	12,9
Sociala avgifter och personalskatt	11,2	11,8
Kortfristig del av finansiell leasingsskuld	7,7	5,8
Övriga kortfristiga skulder	2,9	6,4
Total	28,6	36,9

Kortfristig finansiell leasingsskuld utgörs av kortfristiga skulder på långfristiga leasingkontrakt.

Not 28 – Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2016-12-31	2015-12-31
Förutbetalda intäkter	11,3	21,5
Semesterlöneskuld inklusive sociala avgifter	12,4	13,2
Upplupen räntekostnad	1,8	1,7
Upplupen lönekostnad inklusive sociala avgifter och särskild löneskatt	3,8	2,0
Övriga poster	31,6	28,0
Total	60,9	66,4

Not 29 – 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	2016-12-31	2015-12-31
Ej förfallna	91,7	73,9
Förfallna 0-30 dagar	11,1	36,5
Förfallna 30-60 dagar	0,9	6,0
Förfallna 60-90 dagar	0,2	0,3
Mer än 90 dagar förfallna	9,7	1,7
Total	113,6	118,4

Tabellen ovan inkluderar enbart kundfordringar eftersom Koncernen inte har några andra väsentliga övriga fordringar varken per 2016-12-31 eller 2015-12-31. Ingen reservering av förfallna fordringar görs om ledningen bedömer att den utestående fordran i sin helhet kommer erhållas. Av de fordringar som är förfallna mer än 90 dagar, utgörs 8,1 Mkr enbart av en kund med vilken en överenskommelse har gjorts om förlängd kreditditt i utbyte mot att kunden har erlagt förfallna fordringar med tidigare förfallodatum. Per dagens datum kvarstår 3,3 Mkr, netto, av de mer än 90 dagar förfallna fordringarna. Kundfordringar och övriga fordringar är upptagna netto efter reserveringar för befärdade kundförluster om 1,9 Mkr (1,9).

Likviditetsrisk

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

Förfall av finansiella skulder, inklusive räntebetalningar	Leverantörs- och andra skulder					Leverantörs- och andra skulder				
	Obliga-tionslån	Banklån	Finansiell leasing	och andra skulder	Total	Obliga-tionslån	Banklån	Finansiell leasing	och andra skulder	Total
	2016	2016	2016	2016	2016	2015	2015	2015	2015	2015
Mindre än ett år	59,5	7,3	21,7	83,8	172,3	55,2	6,9	19,8	114,5	196,4
Mellan ett och fem år*	1 087,0	50,1	68,9	13,4	1 219,4	1 071,0	56,2	66,2	2,5	1 195,9
Mer än fem år	-	-	16,9	-	16,9	-	-	31,2	-	31,2
Total	1 146,5	57,4	107,5	97,2	1 408,6	1 126,2	63,1	117,2	117,0	1 423,5

*Siffran för Obligationsslån för 2015 har omräknats

I ovanstående tabell redovisas förfallostrukturen över Koncernens skulder inklusive räntebetalningar, men exklusive utnyttjad checkräkningskredit. Koncernens checkräkningskredit, som uppgår till 50,0 Mkr, förlängs ett år i taget per sista december varje år. Obligationsslånet med nominellt värde på 850,0 Mkr förfaller 2019-12-21. Koncernen har sin första option att lösa sina finansiella leasingkontrakt den 18 december 2018. Detta innebär att betalningar mellan ett och fem år skulle öka till 83,3 Mkr (99,9).

Ränterisk och känslighetsanalys

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

Räntebärande finansiella instrument	2016-12-31			2015-12-31		
	Fast ränta	Rörlig ränta	Räntefri	Fast ränta	Rörlig ränta	Räntefri
Långfristiga finansiella fordringar	18,4	-	1,9	14,7	-	9,0
Kortfristiga fordringar	-	-	129,9	-	-	137,9
Likvida medel	-	110,2	-	-	266,7	-
Upplåning, långfristig	-876,3	-8,2	-	-873,1	-13,3	-
Finansiell leasingsskuld, långfristig	-75,5	-	-	-76,1	-	-
Upplåning, kortfristig	-	-5,3	-	-	-4,0	-
Finansiell leasingsskuld, kortfristig	-7,7	-	-	-5,8	-	-
Övriga långfristiga skulder	-13,4	-	-	-	-	-
Övriga kortfristiga skulder	-	-1,0	-82,8	-	-0,1	-116,8
Total	-954,5	95,7	49,0	-940,3	249,3	30,1

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 2016-12-31 vilken påvisar att en ökning av marknadsräntan med en procentenhet skulle innebära att koncernens resultat före skatt minskar med 0,2 Mkr. Sålunda bedöms inte ränterisken för Koncernen som väsentlig.

Valutarisk

West Atlantic är exponerat mot en rad olika valutarisker i och med att en stor andel av verksamheten bedrivs i andra valutor än svenska kronor (SEK). En stor del av handeln inom flygindustrin prissätts i amerikanska dollar (USD) som till exempel flygplanshandel, leasing, marknadsvärderingar och underhåll av vitala komponenter. För Koncernen är den primära valutarisken hänförlig till omvärdering av finansiella tillgångar och skulder för de utländska dotterbolagen, övriga finansiella tillgångar och skulder denominerade i utländsk valuta såväl som exponering mot valutakursförändringar i finansiella leasingsskulder och tillhörande betalningsflöden. Koncernens konsoliderade operativa valutarisker är till stor del begränsade till växlingskursrisker, exponering i likvida medel i utländska valuta samt skulder denominerade i USD. Detta eftersom Koncernens kunder bär den största valutarisken enligt kontraktet i och med prissättning i olika valutor och/eller prisjusteringsklausuler. Vid behov, men inte regelbundet, ingår Koncernen valutaterminkontrakt för att hantera den valutarisk som är knuten till de löpande betalningarna. För ovan nämnda risker så finns den största exponeringen mellan valutorna USD, GBP och EUR mot SEK. Avseende GBP och EUR utgör den största risken av växlingskurser för de finansiella tillgångarna och skulderna i de utländska dotterbolagen, medan den största risken i USD rör Koncernens finansiella leasingsskulder i USD. Realiserade valutakursförluster på 6,7 Mkr är inkluderade i resultatet år 2016 avseende finansiell leasingsskuld i USD. Utöver detta så finns det även en icke väsentlig påverkan från leasingbetalningar vad avser fördelning mellan ränta och amorteringar.

Tio procents förstärkning av USD, GBP och EUR mot SEK per 2016-12-31 skulle ha påverkat eget kapital samt resultat enligt nedan. Omvänt skulle en försvagning med tio procent ha haft en lika stor motsatt effekt på eget kapital och resultat, allt annat lika.

Utestående valutaterminkontrakt

Per 31 december 2016 har Koncernen inga utestående valutaterminkontrakt.

Känslighetsanalys

På bokslutsdagen 2016-12-31 skulle en tio procents förstärkning av GBP mot SEK ha påverkat Koncernens resultat före skatt positivt med 4,6 Mkr i samband med omvärdering av finansiella tillgångar och skulder i de utländska dotterbolagen med rapporteringsvaluta i GBP.

På bokslutsdagen skulle en tio procents förstärkning av USD mot SEK ha påverkat Koncernens resultat före skatt negativt med 5,2 Mkr netto, i samband med omvärdering av finansiella tillgångar och skulder inklusive finansiella leasingsskulder. Av dessa är cirka 9,8 Mkr hänförligt till framtida leasingåtaganden. Effekten för övriga finansiella tillgångar och skulder är en ökning av resultatet före skatt med 4,7 Mkr.

På bokslutsdagen skulle en tio procents förstärkning av EUR mot SEK ha påverkat Koncernens resultat före skatt positivt med 4,4 Mkr, i huvudsakligen avseende omvärdering av finansiella tillgångar och skulder i moderbolaget. Övanstående 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

	2016-12-31		2015-12-31	
	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
TSEK				
Finansiella tillgångar				
Långfristiga finansiella fordringar	20,4	20,4	23,2	23,2
Övriga fordringar inkl. kundfordringar	129,9	129,9	137,9	137,9
Likvida medel	110,2	110,2	266,8	266,8
Total	260,5	260,5	427,9	427,9
Finansiella skulder				
Upplåning inkl checkräkningskredit	889,8	903,7	890,4	907,5
Övriga skulder inkl. leverantörsskulder	180,4	180,4	199,0	199,0
Total	1 070,2	1 084,1	1 089,4	1 106,5

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

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

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

Per 31 december 2016 har Koncernen inga finansiella tillgångar eller skulder vilka värderas enligt verkligt värde via resultaträkningen.

I nivå 1 klassificeras: obligationslånet, som är föremål för handel på Nasdaq OMX i Stockholm. Handel med obligationslånet startade under 2016, och per 2016-12-31 överensstämmer verkligt värde med det nominella värdet. Det redovisade värdet är upptaget till upplupet anskaffningsvärde med beaktande av transaktionskostnader.

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

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

Not 30 – Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

	2016-12-31	2015-12-31
Företagsinteckningar, uttagna 127,9 Mkr (127,9)		
varav pantsatta	67,9	67,9
Luftfartygsinteckningar	906,0	667,6
Bankkonton	42,1	150,0
Nettotillgångar i dotterbolag	102,4	158,6
Total	1 118,4	1 044,1

Företagsinteckningar avser skulder till kreditinstitut för egna engagemang. Luftfartygsinteckningar och bankkonton avser skulder till kreditinstitut och innehavare av utgiven företagsobligation för egna engagemang. Nettotillgångar i dotterbolag och bankkonton avser skulder till innehavare av utgiven företagsobligation för egna engagemang.

Not 31 – 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 "armlängds 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 "armlängds avstånd".

Nedan visas värdet på transaktionerna gjorda under året och med värdet av utestående mellanhavanden per bokslutsdagen.

		Jan - Dec	
		2016	2016-12-31
Motpart	Transaktion(er)		
Horizon Ltd	Köp av kommersiella tjänster	2,6	1,1
All Konsult Langhard KB	Köp av HR-tjänster	1,1	-
Air Transport Services Group	Hyra av B767 Flygplan och underhållssupport*	113,0	3,7

*Koncernen har operationella leasingavtal på 4,5 år med ett helägt dotterbolag till ATSG avseende inhyrning av tre B767-flygplan inklusive underhållssupport.

Avtalen innehåller en option för Koncernen att kunna säga upp avtalen ifall kommersiellt kontrakt för flygplanet saknas.

Horizon Ltd

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

All Konsult Langhard KB

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

Air Transport Services Group (ATSG)

ATSG är aktieägare och representerade i styrelsen genom Joseph Payne.

Not 32 – Händelser efter balansdagen

Leasing av ytterligare ett B737-400-flygplan

Koncernen har ingått ett operationellt leasingavtal för ytterligare ett B737-400-flygplan.

Avslut av en B737-400 flygplanslease med en kund

Koncernen är i slutförhandling angående att avsluta det operationella leasingavtalet med en kund avseende ett B737-400-flygplan. Leasingavtalet är beskrivet i not 14, materiella anläggningstillgångar. När avslut är gjort, innebär detta att de upptagna leasingintäkterna inom ett år kommer att reduceras väsentligt, samt de mellan ett och fem år kommer att bli 0.

Efter återlämnandet, kommer flygplanet att operera under det utvidgade kontraktet med Royal Mail, se väsentliga händelser under året, B737, marknad och operation, sid 13. Det förväntade intäktsbortfallet från leasingen, kommer mer än väl att kompenseras av ökade intäkter från detta kontrakt.

Inga händelser har inträffat efter balansdagen som väsentligt påverkar bedömningen av den finansiella informationen i denna rapport.

Not 33 – Väsentliga bedömningar och uppskattningar

Vid upprättandet av årsredovisningen görs väsentliga antaganden och uppskattningar. Dessa görs primärt av företagsledningen och baseras på bästa praxis och historiska erfarenheter som ledningen 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 bedömningar och uppskattningar 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 årsredovisningen. Koncernen har identifierat följande områden som väsentliga i termer av antaganden, bedömningar och uppskattningar.

- Klassificering av leasing
- Ekonomisk nyttjandeperiod för flygplan och komponenter
- Nedskrivningsbedömning av flygplan och komponenter
- Beskattning (uppskjutna skatter)

Klassificering av leasing

West Atlantic har en väsentlig andel av den opererande flygplansflottan finansierad via leasing. Både operationell leasing och finansiell leasing förekommer. Bedömningen av huruvida ett leasingavtal är operationellt eller finansiellt kan vara svårt att göra. Nedan beskrivs huvudpunkterna i bedömningen och tillämpliga situationer.

Finansiell leasing

Under slutet av år 2012 leaseade 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 75,4 Mkr och anskaffningssvärden av flygplan med tillkommande flygplansavskrivningar redovisades för första gången i balansräkningen.
- Den vinst vilken uppkom vid försäljningen och som föregick det finansiella leasingavtalet redovisades som en förutbetalad intäkt i balansräkningen och periodiserades över leasingperioden vilket påverkar resultatet årligen.
- Årliga leasingbetalningar omförs till räntor och amorteringar.

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

Operationell leasing

Per bokslutsdagen hyr koncernen tio flygplan (tre B767, sex B737 och ett BAE ATP) via operationella leasingavtal. De totala marknadsvärdena av dessa plan när leasingavtalen ingicks uppskattas till 940,3 Mkr. Utöver detta äger Koncernen en B737 som hyrs ut till en extern part. Samtliga dessa leasingavtal har vid en sammanfattande bedömning befunnits vara operationella leasingavtal. Det grundläggande i bedömningen har varit att det saknas utköpsklausuler i avtalen eller andra villkor som tyder på att äganderätten övergår vid leasingavtalens slut. Vidare bedöms inte nuvärdet

av minimileaseavgifterna uppgå till det bedömda marknadsvärdet av planen när leasingavtalen ingicks. Slutligen bedöms inte längden på leasingperioden i allt väsentligt uppgå till den ekonomiska livslängden på tillgången. Baserat på ovanstående faktorer har leasingavtalen bedömts som operationella.

Ekonomisk nyttjandeperiod av flygplan och komponenter

Den årliga avskrivningen som görs för materiella anläggningstillgångar är känslig för förändringar i uppskattad ekonomisk nyttjandeperiod och restvärdena för tillgångarna. Den ekonomiska nyttjandeperioden omvärderas årligen. Den ändras om nödvändigt för att reflektera rådande uppskattningar, baserad på teknologiska framsteg, framtida investeringar, den fysiska konditionen på tillgången och överhuvudtaget det ekonomiska utnyttjandet. Att göra en heltäckande bedömning av dessa parametrar är en svår uppgift, speciellt vad avser flygplanstypen ATP, vilken opererar på en mogen, möjligen minskande marknad. Den ekonomiska nyttjandeperioden för BAE-ATP-flygplan har bestämts till 15 år, huvudsakligen grundat på längden på existerande kundkontrakt, relationer med etablerade kunder samt att vi har för avsikt att operera på åttatons-marknaden under många år framöver.

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 inspektioner av flygplan. För att bestämma komponenternas avskrivningstid inhämtas historisk information om ekonomisk livslängd för likadana komponenter.

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

Nedskrivningsbedömning av flygplan och komponenter

Nedskrivningstest av materiella anläggningstillgångar utförs regelbundet, se redovisningsprinciper, p 1.10 och som en del av denna bedömning beräknas de uppskattade kassaflödena från tillgången, till nuvärde och utgör det återvinningsbara värdet av tillgången. Det återvinningsbara värdet jämförs sedan med det redovisade värdet. I beräkningen är en väsentlig del bedömningen av tillgångens ekonomiska nyttjandeperiod, beskrivet ovan. Ingen nedskrivning har gjorts grundat på detta test. Vi kan dock se att för BAE-ATP-flottan som är i bruk, med ett redovisat värde på 283,0 Mkr, sjunker marginalerna till nedskrivning.

Beskattning (uppskjutna skatter)

Ledningens uppskattning krävs för att bestämma beloppet av de uppskjutna skattefordringar som kan identifieras baserat på den troliga tidpunkten och nivån på framtida beskattningsbara överskott tillsammans med en bedömning av effekten av framtida strategier för skatteplanering.

Moderbolagets rapport

Moderbolagets resultaträkning

Mkr	Note(s)	Jan-Dec 2016	Jan-Dec 2015
Nettoomsättning	2	726,8	653,7
Kostnad för sålda tjänster		-692,9	-617,5
Bruttoresultat:		33,9	36,2
Försäljningskostnader		-10,8	-1,8
Administrationskostnader		-16,8	-18,4
Övriga rörelseintäkter	3	2,5	3,3
Rörelseresultat:	4, 5, 6, 7	8,8	19,3
Resultat från andelar i koncernföretag	8	15,3	38,0
Resultat från andelar i intresseföretag		-	-0,3
Ränteintäkter och liknande poster	9	34,4	28,6
Räntekostnader och liknande poster	9	-61,4	-85,9
Resultat efter finansiella poster:		-2,9	-0,3
Bokslutsdispositioner		-	1,5
Skatt på årets resultat	10	-	1,3
Årets resultat:		-2,9	2,5
Rapport över övrigt totalresultat			
Årets resultat:		-2,9	2,5
Övrigt totalresultat:		-	-
Årets totalresultat		-2,9	2,5

Moderbolagets balansräkning

Mkr	Not(er)	2016-12-31	2015-12-31
TILLGÅNGAR			
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>	11		
Licenser och IT system		-	0,1
		-	0,1
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Andelar i koncernföretag	12	64,9	64,9
Fordringar hos koncernföretag		470,0	320,0
Andelar i intresseföretag	12	0,1	0,1
		535,0	385,0
SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		535,0	385,1
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Kundfordringar	13	40,2	33,0
Fordringar hos koncernföretag		415,8	217,0
Övriga fordringar	14	10,2	19,0
Förutbetalda kostnader upplupna intäkter	15	0,8	6,4
		467,0	275,4
Likvida medel	16	72,3	253,5
SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR		539,3	528,9
SUMMA TILLGÅNGAR		1 074,3	914,0

Mkr	Not(er)	2016-12-31	2015-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
<i>EGET KAPITAL</i>	17		
<i>Bundet eget kapital</i>			
Aktiekapital		27,0	27,0
Reservfond		7,9	7,9
		34,9	34,9
<i>Fritt eget kapital</i>			
Balanserad vinst		21,0	18,5
Överkursfond		6,8	6,8
Årets resultat		-2,9	2,5
		24,9	27,8
SUMMA EGET KAPITAL		59,8	62,7
<i>LÅNGFRISTIGA SKULDER</i>			
Obligationslån	18	836,3	833,1
Övriga skulder		11,0	1,5
		847,3	834,6
<i>KORTFRISTIGA SKULDER</i>			
Checkräkningskredit	19	-	-
Leverantörsskulder		1,7	1,6
Skulder till koncernföretag		153,7	11,3
Skatteskulder	10	0,1	-
Övriga skulder		0,1	0,1
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	20	11,6	3,7
		167,2	16,7
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		1 074,3	914,0

Moderbolagets rapport över förändring i eget kapital

Mkr	Aktiekapital	Reservfond	Fritt eget kapital	Summa eget kapital
Ingående eget kapital, 1 januari 2016	27,0	7,9	27,8	62,7
Årets totalresultat	-	-	-2,9	-2,9
Utgående eget kapital, 31 december 2016	27,0	7,9	24,9	59,8
Ingående eget kapital, 1 januari 2015	27,0	7,9	25,3	60,2
Årets totalresultat	-	-	2,5	2,5
Utgående eget kapital, 31 december 2015	27,0	7,9	27,8	62,7

Moderbolagets kassaflödesanalys

Mkr	Not(er)	jan-dec 2016	jan-dec 2015
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		8,8	19,4
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	16	-2,4	-
Betald inkomstskatt		-	-0,1
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		6,4	19,3
Förändring av kortfristiga fordringar		-191,0	-84,9
Förändring av kortfristiga skulder		150,3	-2,7
Kassaflöde från den löpande verksamheten		-34,3	-68,3
Investeringsverksamheten			
Förändring av andelar i intresseföretag		-	1,7
Förändringar i övriga finansiella anläggningstillgångar		-150,0	-
Försäljning och återbetalning av övriga finansiella anläggningstillgångar		-	0,4
Erhållen ränta		34,4	28,6
Erhållet koncernbidrag samt utdelning		15,3	38,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-100,3	68,7
Finansieringsverksamheten			
Erhållet obligationslån		-	850,0
Amortering av upplåning		-	-500,0
Erhållna/återbetalda depositioner		10,4	-
Betalda räntor och liknande	16	-59,5	-98,0
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-49,1	252,0
Årets kassaflöde		-183,7	252,4
Likvida medel vid årets början		253,5	1,0
Valutakursdifferenser i likvida medel		2,5	0,1
Likvida medel vid årets slut	16	72,3	253,5

Noter till Moderbolagets rapport

Not 1 – Väsentliga redovisningsprinciper

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 på några områden. Nedan anges skillnaderna jämfört med Koncernen, samt ifall några av de nya IFRS-standarderna, förändringar och tolkningar av befintliga standarder som ännu inte har trätt i kraft under 2016, påverkar moderbolaget annorlunda än Koncernen.

Alla belopp är angivna i Mkr, om inget annat anges.

Klassificering och uppställningsformer

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

Koncernbidrag

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

Aktier i dotterföretag

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

Eventualförpliktelser

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

Nya IFRS-standarder, förändringar och tolkningar av befintliga standarder vilka ännu inte har trätt i kraft 2016

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

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

Not 2 – Nettoomsättning				
	2016	2015		
Fraktflyg	726,7	653,6		
Övriga intäkter	0,1	0,1		
Total	726,8	653,7		

Finansiell information per geografiskt område

	Skandinavien	UK	Europa	Total
Extern nettoomsättning	329,4	-	397,4	726,8

Handel med dotterbolag

I moderbolaget uppgår inköpen från koncernföretag till 698,3 Mkr (625,5) och försäljning till koncernföretag 0 Mkr (0).

Not 3 – Övriga rörelseintäkter		
	2016	2015
Valutakursvinster	2,5	3,3
Total	2,5	3,3

Not 4 – Rörelsens kostnader		
	2016	2015
Inhyrd fraktflygskapacitet	-692,9	-616,4
Direkta operationskostnader*	-0,1	-0,2
Övriga operationskostnader	-27,5	-21,1
Total	-720,5	-637,7

* Består av landnings-, navigations-, och handlingavgifter

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

Anställda

Genomsnittligt antal anställda under året har 1 (1) varav 1 man (1). Totala löner och andra ersättningar (exklusive förmåner) uppgår till 1,4 Mkr (0,8). Sociala kostnader uppgår till 1,0 Mkr (0,6) varav pensionskostnader 0,4 Mkr (0,3).

Verkställande direktör

Till den tidigare verkställande direktören Gustaf Thureborn har under år 2016 utgått lön och förmåner om sammanlagt 1,2 Mkr (0,8), varav ingen del är rörlig. Pensionen är avgiftsbestämd och pensionspremier erläggs med 35 % av lönen inklusive förmåner.

Styrelsen

I enlighet med 2015 års stämmobeslut beslutades att ett årligt belopp om 250 Tkr skulle utgå i arvode till styrelsens ordförande och med 150 Tkr vardera till styrelseledamöter (4 st) som inte varaktigt arbetar i bolaget. Av detta utbetalades totalt 375 Tkr under 2015. Under 2016 utbetalades resterande 250 tkr till tidigare styrelseordförande samt 75 Tkr vardera till de tidigare styrelseledamöterna (3 st).

Årstämman 2016 beslutade att ett årligt belopp om 150 Tkr skulle utgå till styrelseledamot som inte är aktieägare eller anställd i bolaget. Av detta har ingen del utbetalats under 2016.

Not 6 – Ersättning till revisorer		
	2016	2015
Grant Thornton		
Revisionsuppdrag	0,9	0,7
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	0,1	0,3
Skatterådgivning	-	-
Övriga tjänster	-	0,1
Total	1,0	1,1

Not 7 – Operationell leasing

Under året hyrde bolaget en hangar för 0,1 Mkr (0,1), samt övrig teknisk utrustning för 0,3 Mkr (0).

Minimileasingavgifterna förfaller enligt följande:

2017: Hangarhyra 0,1 Mkr. Teknisk utrustning 0,3 Mkr

2018-2022: Teknisk utrustning 0,1 Mkr.

Återstående leasingperiod för hangar är 1 år och för teknisk utrustning nästan 1,5 år.

Not 8 – Resultat från andelar i koncernföretag		
	2016	2015
Erhållen utdelning	-	2,8
Erhållet koncernbidrag	15,3	35,2
Total	15,3	38,0

Not 9 – Ränteintäkter och räntekostnader och liknande poster

Ränteintäkter och liknande poster		
	2016	2015
Ränteintäkter från likvida medel	0,2	0,4
Ränteintäkter från koncernbolag	34,2	28,2
Total	34,4	28,6

Räntekostnader och liknande poster

	2016	2015
Räntekostnader från upplåning till upplupet anskaffningsvärde	-61,4	-44,0
Lösenkostnader för obligationslån	-	-41,8
Valutakursförluster	-	-0,1
Total	-61,4	-85,9

Not 10 – Skatter		
	2016	2015
Redovisat skatt		
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	-	1,3
Total	-	1,3
	2016	2015
Avstämning av redovisat skatt		
Aktuell skatt på årets resultat	-2,9	1,2
Svensk inkomstskatt (22 %)	0,6	-0,3
Skatteeffekter av:		
Utdelningar från dotterbolag – ej skattepliktig intäkt	-	0,6
Ej avdragsgilla poster	-1,3	-1,6
Ej avdragsgill förlust, avyttring av intresseföretag	-	-0,3
Ej skattepliktiga poster	-	1,3
Skattepliktiga poster, ej bokförda i resultatet	0,7	-0,8
Ej värderade underskottsavdrag	-	1,1
Uppskjuten skatt från temporära skillnader, upplåning	-	1,3
Total	-	1,3

Det finns ingen redovisad uppskjuten skatt in balansräkningen, varken för 2016 eller 2015.

Not 11 – Immateriella anläggningstillgångar		
	Licenser och IT system	
Accumulerat anskaffningsvärde		
Ingående balans 2015-01-01		0,4
Utgående balans 2015-12-31		0,4
Ingående balans 2016-01-01		0,4
Utgående balans 2016-12-31		0,4
Accumulerade av- och nedskrivningar		
Ingående balans 2015-01-01		-0,2
Årets avskrivning		-0,1
Utgående balans 2015-12-31		-0,3
Ingående balans 2016-01-01		-0,3
Årets avskrivning		-0,1
Utgående balans 2016-12-31		-0,4
Redovisat värde		
Per 2015-01-01		0,2
Per 2015-12-31		0,1
Per 2016-01-01		0,1
Per 2016-12-31		0,0

All avskrivning har belastat kostnad för sålda tjänster.

Not 12 – Andelar i koncern- och intresseföretag						
Andelar i koncernföretag						
		2016-12-31		2015-12-31		
Ingående anskaffningsvärde		64,9		65,2		
Avyttring av West Atlantic S.A genom likvidation		-		-0,3		
Utgående anskaffningsvärde		64,9		64,9		
Bolag	Org. Nr	Säte	Kapitalandel	Röstandel	Andelar	Redovisat värde
West Atlantic Sweden AB	556062-4420	Göteborg, Sverige	100 %	100 %	15 000 000	17,1
West Atlantic Aircraft Management AB	556609-4800	Göteborg, Sverige	100 %	100 %	10 000 000	10,0
Atlantic Airlines Ltd.	50509096	Coventry, Storbritannien	100 %	100 %	1 000	34,9
Norway Aviation Services AS	895234362	Oslo, Norge	100 %	100 %	1 000	0,1
European Aviation Maintenance Ltd	119476C	Isle of Man	100 %	100 %	2 002	2,8
						64,9

Moderbolaget bedöms ha bestämmande inflytande över dotterbolagen genom rösträttsandelen.

Andelar i Intresseföretag						
		2016-12-31		2015-12-31		
Ingående anskaffningsvärde		0,1		1,1		
Försäljning av andelar		-		-1,0		
Utgående anskaffningsvärde		0,1		0,1		
Bolag	Org. Nr	Säte	Kapitalandel	Röstandel	Andelar	Redovisat värde
VACS AB	556814-3241	Stenungsund	33,0%	33,0%	167	0,1
						0,1

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

Finansiell information		
Intresseföretaget totalt	2016-12-31	2015-12-31
Summa eget kapital	0,1	0,1
Redovisat värde, bolagets andel	0,1	0,1
Resultat från kvarvarande verksamhet	-	-
Bolagets andel	-	-

Not 13 – Kundfordringar		
	2016-12-31	2015-12-31
Kundfordringar, brutto	40,7	33,5
Avgår reservering för kundförluster	-0,5	-0,5
Total	40,2	33,0

Förändringar i reservering för kundförluster är följande:

	2016-12-31	2015-12-31
Ingående balans	-0,5	-0,2
Reserveringar för osäkra fordringar	-	-0,3
Total	-0,5	-0,5

Beträffande åldersstruktur och hantering av kreditrisk, se not 21.

Not 14 – Övriga fordringar		
	2016-12-31	2015-12-31
Balanser på bankkonton	7,9	15,1
Momsfordringar	2,3	3,9
Total	10,2	19,0

Not 15 – Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		
	2016-12-31	2015-12-31
Förutbetalda kostnader	0,8	0,7
Upplupna intäkter	-	5,7
Total	0,8	6,4

Not 16 – Kassaflödesanalys och likvida medel**Betalda räntor och liknande**

	2016-12-31	2015-12-31
Betalda räntor	58,1	46,6
Lösenkostnader, obligationslån	-	34,4
Transaktionskostnader, obligationslån	1,4	17,0
Total	59,5	98,0

Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet

	2016-12-31	2015-12-31
Avskrivningar	0,1	0,1
Reservering för osäkra fordringar	-	0,3
Valutakursdifferenser	-2,5	0,3
Övrigt	-	-0,7
Total	-2,4	-

Delkomponenter i likvida medel

	2016-12-31	2015-12-31
Likvida medel	72,3	253,5
Total	72,3	253,5

Utnyttjad checkkredit uppgick till 0 Mkr (0). Limit på checkräkningskrediten är 50,0 Mkr (50,0), se vidare not 19.

Not 17 – Eget kapital**Aktiekapital**

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

Förändring av eget kapital

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

FÖRESLAGEN VINSTDISPOSITION

Till årsstämmans förfogande står följande medel:

kr	
Balanserade vinstmedel och fria reserver	27 767 876
Årets resultat	- 2 906 301
Total	24 861 575

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras enligt följande:

kr	
Balanserade vinstmedel och fria reserver	24 861 575
Total	24 861 575

Not 18 – Obligationslån

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

Lånet löper med en årlig fast ränta om 7,0 % och erläggs i efterskott vid två tillfällen under året, i juni samt december, se även not 24 för Koncernen.

För ställda säkerheter för lånet refereras till not 22.

Not 19 – Checkräkningskredit

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

Not 20 – Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2016-12-31	2015-12-31
Upplupen kostnadsränta	1,7	1,7
Förutbetalda intäkter	0,8	1,2
Upplupna löner (inklusive pension och sociala avgifter)	1,6	-
Övrigt	7,5	0,8
Total	11,6	3,7

Not 21 – 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 29 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	2016-12-31	2015-12-31
Ej förfallna	37,8	21,5
Förfallna 0-30 dagar	2,5	9,1
Förfallna 30-60 dagar	-	2,5
Förfallna 60-90 dagar	-	-
Mer än 90 dagar förfallna	0,4	0,4
Total	40,7	33,5

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

Likviditetsrisk

Likviditetsrisk innebär att Moderbolaget ej kan uppfylla sina åtaganden när dessa förfaller till betalning. 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		
	Obligationslån		Total	Obligationslån		Total
Mkr	2016-12-31	2016-12-31	2016-12-31	2015-12-31	2015-12-31	2015-12-31
Mindre än ett år	59,5	1,7	61,2	55,2	3,1	58,4
Mellan ett och fem år*	1 087,0	11,0	1 098,0	1 071,0	-	1 071,0
Mer än fem år	-	-	-	-	-	-
Total	1 146,5	12,7	1 159,2	1 126,2	3,1	1 129,4

*Siffran för Obligationslån för 2015 har omräknats

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

Ränterisk

Per bokslutsdatum var Moderbolagets ränteprofil för finansiella instrument enligt nedan:

Ränteprofil för finansiella instrument

Mkr	2016-12-31			2015-12-31		
	Fast ränta	Rörlig ränta	Räntefri	Fast ränta	Rörlig ränta	Räntefri
Kortfristiga fordringar	-	-	48,1	-	-	48,1
Likvida medel	-	72,3	-	-	244,5	8,9
Obligationslån, lånfristigt	-836,3	-	-	-833,1	-	-
Övriga kortfristiga skulder	-	-	-1,7	-	-	-3,1
Övriga långfristiga skulder	-11,0	-	-	-	-	-
Total	-847,3	72,3	46,5	-833,1	244,5	53,9

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 29 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 2016 beräknas en generell höjning av USD med 10 % mot SEK, höja Moderbolagets resultat före skatt med omkring 3,6 Mkr, huvudsakligen kopplat till likvida medel.

En generell förstärkning av EUR med 10 % mot SEK skulle höja Moderbolagets resultat före skatt med omkring 4,8 Mkr, huvudsakligen kopplat till likvida medel och kundfordringar.

Omvänt skulle en försvagning med tio procent ha haft en lika stor motsatt effekt på eget kapital och resultat, allt annat lika. Ovanstående beräkningar bygger på att variabler i utländsk valuta är helt fasta i förhållande till varandra för att enbart återspegla valutaeffekten. Analysen gör inget anspråk på att vara fullständig utan skall snarare ses som en indikation på Moderbolagets känslighet och exponering mot utländsk valuta.

Verkligt värde och redovisat värde på finansiella tillgångar och skulder

Mkr	2016-12-31		2015-12-31	
	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
Finansiella tillgångar				
Övriga fordringar inkl. kundfordringar	48,1	48,1	48,1	48,1
Likvida medel	72,3	72,3	253,5	253,5
Total	120,4	120,4	301,6	301,6
Finansiella skulder				
Upplåning inkl. checkräkningskredit	836,3	850,0	833,1	850,0
Övriga skulder inkl. leverantörsskulder	12,7	12,7	3,1	3,1
Total	849,0	862,7	836,2	853,1

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

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

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

Per 31 december 2016 har Moderbolaget inga finansiella tillgångar eller skulder vilka värderas enligt verkligt värde via resultaträkningen.

I nivå 1 klassificeras: obligationslånet, som är föremål för handel på Nasdaq OMX i Stockholm. Handel med obligationslånet startade under 2016, och per 2016-12-31 överensstämmer verkligt värde med det nominella värdet. Det redovisade värdet är upptaget till upplupet anskaffningsvärde med beaktande av transaktionskostnader.

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

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

Not 22 – Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

Ställda säkerheter

	2016-12-31	2015-12-31
Företagsintekningar	67,9	67,9
Bankkonton	42,1	150,0
Aktier i dotterföretag	10,0	10,0
Total	120,0	227,9

Företagsintekningar avser skulder till kreditinstitut för egna engagemang. Bankkonton avser skulder till kreditinstitut samt innehavare av utgiven företagsobligation för egna engagemang. Aktier i dotterföretag avser skulder till innehavare av utgiven företagsobligation för egna engagemang.

Eventalförpliktelser

	2016-12-31	2015-12-31
Borgen för koncernföretag	343,0	254,4
Total	343,0	254,4

Borgen avser koncernföretags engagemang hos kreditinstitut, 53,6 Mkr (57,3) och flygplansleasinggivare, 289,4 Mkr (197,2).

Not 23 – Händelser efter balansdagen

Det har inte inträffat några händelser efter balansdagen som väsentligt påverkar bedömningen av den finansiella informationen i denna rapport.

Bolagsstyrning

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

Uppförandekod

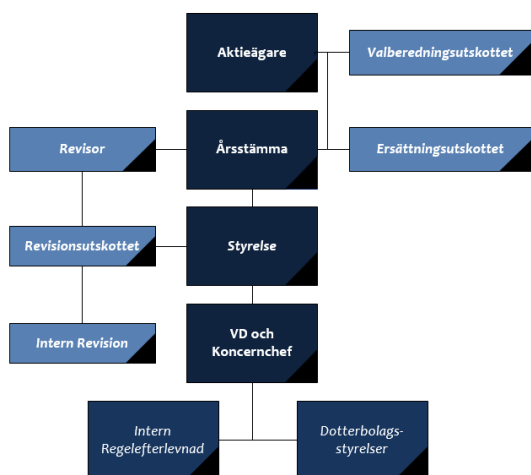
De styrande regelverken för West Atlantic AB (publ) och dess dotterbolag är:

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

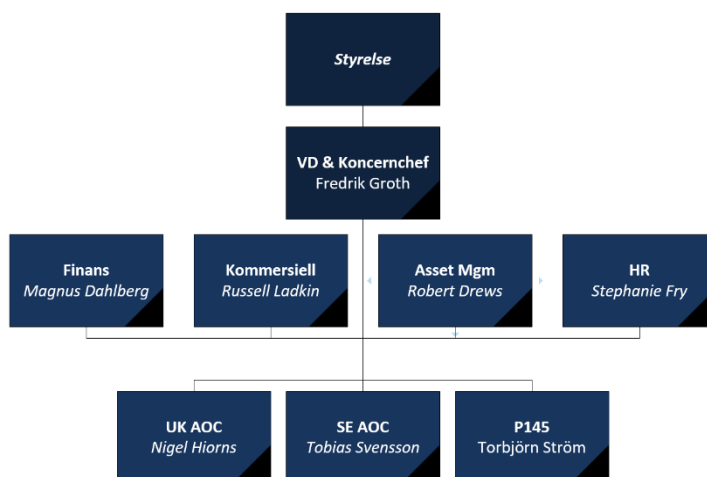
Enligt Bolagets uppfattning uppfyller West Atlantic sin uppförandekod och per rapportdatum har varken NASDAQ:s disciplinnämnd eller Aktiemarknadsnämnden rapporterat om en avvikelse mot börsens regler eller god marknadspraxis. Den svenska koden för bolagsstyrning har ej fullt implementerats av Koncernen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

Lednings- och rapporteringsstruktur

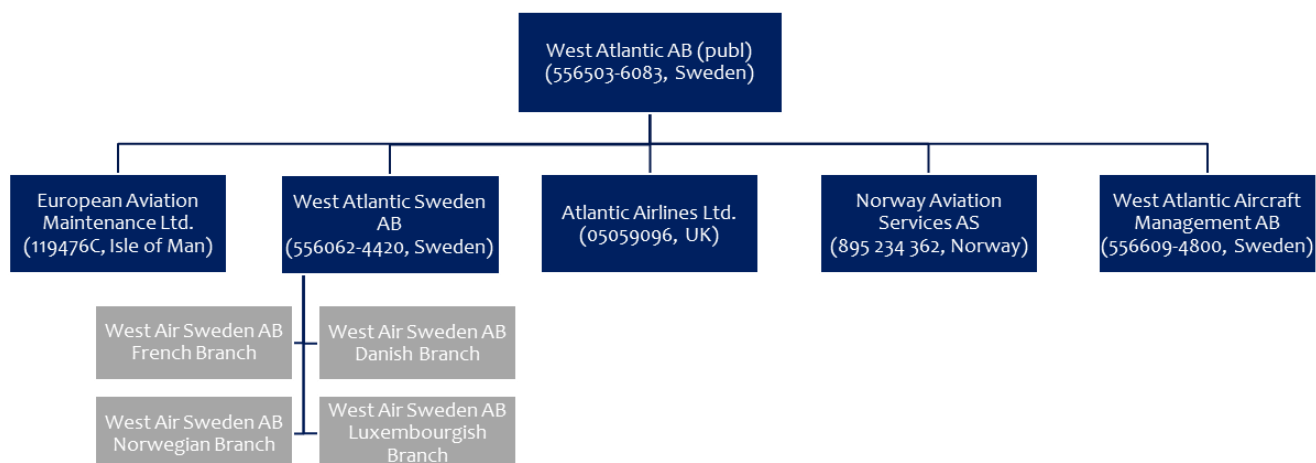
Styrningsstruktur



Rapporteringsstruktur



Organisationsschema



Styrelsen

Göran Berglund – Styrelseordförande

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

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

Aktieinnehav: 10 058 559 aktier.



Tony Auld – Styrelseledamot

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

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

Aktieinnehav: 2 025 348 aktier.



Joseph Payne – Styrelseledamot

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

Payne har varit Chief Legal Officer and secretary inom ATSG sedan Maj 2016, tidigare Senior Vice President, Corporate General Counsel and Secretary mellan 2008 och 2016. Vidare har Payne också varit Vice President och general counsel för ABX Air, Inc., sedan 2015. Payne har en Juris Doctor från University of Dayton School of Law, och en Bachelor of Business Administration från University of Cincinnati College of Business Administration, med specialisering på redovisning.

Aktieinnehav: - aktier.



Russell Ladkin – Styrelseledamot

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

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

Aktieinnehav: 2 025 348 aktier.



Koncernens ledningsgrupp

Fredrik Groth – VD och Koncernchef

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



Magnus Dahlberg – Chief Financial Officer

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



Robert Drews – Group Tech. Director & Asset Management

Drews tjänstgör som Koncernens tekniska chef, och är ansvarig för Koncernens operativa tillgångar. Drews har en ingenjörsexamen och anslöt till West Atlantic Sweden 1995 som teknisk chef för Part 145 och Part M efter att ha samlat över 25 års erfarenhet från ledande roller inom underhåll och drift. Därefter blev Drews utsedd teknisk direktör för Sverige år 2003, därefter befordrad till teknisk Koncerndirektör. Aktieinnehav: - aktier.



Stephanie Fry – Group HR Manager

Fry, CMIPD, utsågs till Koncernens HR chef 2016. Med över 25 års bakgrund från arbete som HR generalist samt stor erfarenhet från utbildning och utveckling är hon en mycket erfaren HR-expert. Hennes bakgrund inkluderar erfarenhet från tillverkningsindustrin där hon var involverad i koncernledningen samt över 15 år som HR konsult, engagerad i alla aspekter av HR arbetet. Aktieinnehav: - aktier.



Nigel Hiorns – Accountable Manager UK operations

Hiorns utsågs till accountable manager 2016. Han 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.



Tobias Svensson – Accountable Manager SE operations

Svensson utsågs till accountable manager för Koncernens svenska flygbolag 2016 och innehar också positionen Emergency director. Han anslöt sig till Koncernens svenska verksamhet 2011 med en omfattande bakgrund från fleratlet chefspositioner inom passagerarflygindustrin. Svensson är certifierad i verksamhet och projektstyrning. Aktieinnehav: - aktier.



Torbjörn Ström – Accountable Manager P145

Ström utsågs till accountable manager för Koncernens P145 underhållsverksamhet 2016. Han anslöt sig till Koncernen 2011 som underhållschef. Hans bakgrund inkluderar omfattande erfarenheter som licensierad tekniker kombinerat med över 20 års arbete i olika chefspositioner inom underhåll, ingenjörsarbete och projektstyrning. Aktieinnehav: - aktier.



Greg Little – General Manager UK

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



Styrelseförsäkran

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

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

Göteborg, Sverige, 24 april 2017

Göran Berglund
Styrelsens ordförande

Tony Auld
Styrelseledamot

Joseph Payne
Styrelseledamot

Russell Ladkin
Styrelseledamot

Fredrik Groth
VD & Koncernchef

Årsredovisningen och koncernredovisningen har som framgår av ovan, godkänts för utfärdande av styrelsen den 24 april 2017. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman.

Revisionsberättelsen har avgivits den 28 april 2017

Grant Thornton Sweden AB

Claes Jörstam
Auktoriserad revisor

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

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

Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i West Atlantic AB (publ) Org.nr. 556503-6083

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen Uttalanden

Jag har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för West Atlantic AB (publ) för år 2016 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 37-39. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 12-40 i detta dokument.

Enligt min 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 2016 och av dess finansiella resultat och kassaflöde 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 2016 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt International Financial Reporting Standards (IFRS), såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Mina uttalanden omfattar inte bolagsstyrningsrapporten på sidorna 37-39. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Jag tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen.

Grund för uttalanden

Jag har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Mitt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet "Revisorns ansvar". Jag är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort mitt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. Jag anser att de revisionsbevis jag har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mina uttalanden.

Särskilt betydelsefulla områden

Särskilt betydelsefulla områden för revisionen är de områden som enligt min professionella bedömning var de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen för den aktuella perioden, och innefattar bland annat de viktigaste bedömda riskerna för väsentliga felaktigheter. Dessa områden behandlades inom ramen för revisionen av, och i mitt ställningstagande till, årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet, men jag gör inga separata uttalanden om dessa områden.

Intäktsredovisning för utförda flygtransporter

(Se även Redovisningsprinciper / Intäkter på sid 21 och 22)

Intäkterna för utförda flygtransporter redovisas när flygtransporten har utförts och ersättningen är till största delen baserad på långsiktiga avtal. Ej fakturerade flygtransporter som utförts, tas i balansräkningen upp som en tillgång till det beräknade faktureringsvärdet av utförda flyguppdrag. Då dessa uppdrag är väsentliga för bolagets intäktsredovisning har vi bedömt att intäktsredovisningen av flyguppdragen är ett särskilt betydelsefullt område för vår revision. Våra granskningsåtgärder har inkluderat en granskning av den interna kontrollen gällande bolagets uppföljning av fakturerade flygtransporter och att redovisningen överensstämmer med de avtal som ligger till grund för flygfrakterna, samt en granskning av redovisningen för ett urval av de intäkter som är kopplade till flygtransporter.

terna. Vi har även granskat bolagets värdering av ännu ej betalda flygfrakter och hur dessa har beräknats och redovisats i de finansiella rapporterna.

Värdering av flygplan och flygplanskomponenter

(Se även Redovisningsprinciper / Värdering av flygplan och flygplanskomponenter på sid 22 och 23)

Vid varje balansdag prövas de redovisade värdena för att fastställa om det finns några indikationer på nedskrivningsbehov. Bedömningen görs stegvis enligt en särskild värderingsmodell och om dylika indikationer bedöms föreligga genomförs en nedskrivningsprövning där en beräkning av tillgångens återvinningsvärde jämförs med tillgångens redovisade värde.

Koncernen redovisar per 2016-12-31 flygplan och flygplanskomponenter om 848,4 MSEK. Balansposten uppgår till väsentliga belopp då den utgör 66 % av balansomslutningen. Värderingarna är komplexa och beroende av ledningens bedömningar baserade på antaganden om framförallt kvarvarande ekonomisk livslängd, restvärde samt diskonteringsränta och bedöms därför vara ett särskilt betydelsefullt område. För ytterligare information om dessa tillgångar hänvisas till noterna 1.10 och 14.

Våra granskningsåtgärder som genomfördes med hjälp av värderingsexpert har inkluderat en granskning av värderingsmodellen och av de genomförda nedskrivningsprövningarna avseende flygplanen. Granskning har skett med avseende på kassaflödesmodellen och av valda ansatser, antaganden och parametrar i dessa prövningar. Revisionsåtgärderna har även inkluderat granskning av bolagets analys av flygplanens utnyttjandegrad.

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 2-11. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för den andra informationen. Den andra informationen består av sidorna 2-11 (men innefattar inte årsredovisningen, koncernredovisningen och min revisionsberättelse avseende denna).

Mitt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och jag gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med min revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det mitt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar jag även den kunskap jag i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter. Om jag, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är jag skyldig att rapportera detta. Jag har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att de ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och, vad gäller koncernredovisningen, enligt IFRS såsom de antagits av EU. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar

även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Revisorns ansvar

Mina mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller mina uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller fel och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

En ytterligare beskrivning av mitt ansvar för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen finns på Revisorsnämndens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/rn/show-document/documents/rev_dok/revisors_ansvar.pdf. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar Uttalanden

Utöver min revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har jag även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för West Atlantic AB (publ) för år 2016 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

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

Grund för uttalanden

Jag har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Mitt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet "Revisorns ansvar". Jag är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort mitt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. Jag anser att de revisionsbevis jag har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mina uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets och koncernens verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets och koncernens ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Den verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Mitt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed mitt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättnings-skyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Mitt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed mitt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

En ytterligare beskrivning av mitt ansvar för revisionen av förvaltningen finns på Revisorsnämndens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/rn/show-document/documents/rev_dok/revisors_ansvar.pdf. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 37-39 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen. Min granskning har skett enligt FARs uttalande RevU 16 Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten. Detta innebär att min granskning 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. Jag anser att denna granskning ger mig tillräcklig grund för mina uttalanden.

En bolagsstyrningsrapport har upprättats. Upplysningar i enlighet med 6 kap. 6 § andra stycket punkterna 2-6 årsredovisningslagen samt 7 kap. 31 § andra stycket samma lag är förenliga med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar samt är i överensstämmelse med årsredovisningslagen.

Göteborg den 28 april 2017

Claes Jörstam

Auktoriserad revisor

Definitioner

Definitioner företagsobligation

Transaktionskostnader obligation	Direkta kostnader i samband med upptagande av obligationslån, såsom konsultkostnader och arvoden.
Lösenbelopp	Innebär a) 100 plus 50% av räntan på det nominella beloppet ifall optionen utnyttjas på eller efter första möjliga lösendatum (men inte inklusive) datumet som infaller 30 månader efter första utgivningsdagen; b) 100 plus 37,5% av räntan på det nominella beloppet ifall optionen utnyttjas det datum som infaller 30 månader efter första utgivningsdagen upp till (men inte inklusive) datumet som infaller 36 månader efter första utgivningsdagen; c) 100 plus 25% av räntan på det nominella beloppet ifall optionen utnyttjas det datum som infaller 36 månader efter första utgivningsdagen upp till (men inte inklusive) datumet som infaller 42 månader efter första utgivningsdagen; d) 100 plus 12,5% av det nominella beloppet ifall optionen utnyttjas det datum som infaller 42 månader efter första utgivningsdagen upp till (men inte inklusive) den slutliga förfallodagen.
Escrow/depositionskonto	Ett bankkonto tillhörande emittenten och till vilket nettomedlen från obligationen överfördes och vilket har ställts som säkerhet till förmån för agenten och obligationsinnehavarna (representerade av agenten) i enlighet med överenskommelsen för Escrow account/depositionskontot
Finansiella avgifter	Den totala summan av upplupen ränta, kommissioner, avgifter, diskonteringar, betalningsavgifter, premier eller debiteringar och andra finansiella betalningar avseende finansiella skulder oavsett om de är betalda eller kapitaliserade av något företag inom Koncernen enligt den (de) senaste finansiella rapporten (ema) (beräknade på konsoliderat nivå) men inte transaktionskostnader, kapitaliserad ränta avseende lån inom Koncernen eller förlagslån, leasingkostnader avseende leasade flygplan och bortsett ifrån realiserade vinster eller förluster på derivat förutom sådana derivat som redovisas som en del av säkringsredovisning.
Finansiella kostnader	Inkluderar kostnader från: a) räntor på upplåning till upplupet anskaffningsvärde b) räntor på finansiella lånefordringar till upplupet anskaffningsvärde c) alla förluster från försäljning av finansiella lånefordringar d) förluster från försäljning av företag som inte ingår i Koncernen e) förluster från marknadsvärdering av utländska derivat (säkringsinstrument) f) lösenkostnader för lån g) valutakursförluster från omvärdering av finansiella lånefordringar, lån och finansiell leasing.
Finansiella intäkter	Inkluderar intäkter från: a) räntor på likvida medel b) räntor på finansiella lånefordringar till upplupet anskaffningsvärde c) alla försäljningar av finansiella lånefordringar d) utdelningar från alla företag som inte ingår i Koncernen e) vinster från försäljningar av företag som inte ingår i Koncernen f) vinster från marknadsvärderingar av utländska derivat (säkringsinstrument) g) valutakursvinster från omvärdering finansiella lånefordringar, lån och finansiell leasing
Finansiella skulder	Utgör alla finansiella skulder avseende a) lånade medel eller erhållna medel inklusive marknadslån b) summan av alla skulder som utgör någon form av finansiell leasing, i den utsträckning som arrangemanget behandlas som finansiell leasing enligt de redovisningsregler som gäller på den första utgivningsdagen för obligationen (en lease där en tillgång och motsvarande skuld är upptagna i Koncernens redovisning); c) sålda eller diskonterade fordringar (alla andra fordringar i den utsträckning de inte också utgör en personlig skuld vid betalningsbrist); d) alla medel som erhålls under någon annan transaktion (inklusive alla framtida försäljningar eller inköpsavtal) som har den kommersiella innebörden av ett lån; e) alla derivat-transaktioner som har ingåtts i samband med säkring mot fluktuationer eller vinst avseende något pris eller någon kurs (när värdet av derivat-transaktionen beräknas skall enbart hänsyn tas till omräkningen till aktuellt marknadsvärde, förutsatt att inte något aktuellt belopp är beroende av resultatet av ett kontraktavbrott eller en realisation, i så fall ska detta belopp användas istället); f) Alla motförbindelser (skuld) såsom garanti, ansvarsättning, obligation, rembours eller annat instrument utgivet av bank eller finansiell institution, och g) (utan dubbelräkning) all form av garanti eller försäkring mot finansiell förlust av det slag som beskrivs ovan i punkterna (a)-(f).
Första påkallandedagen för lösen	Innebär det datum som infaller 24 månader efter första utgivningsdagen, eller ifall den dagen inte är en bankdag, den bankdag som infaller närmast enligt tillämpning av bankdagskonventionen.
Första utgivningsdagen	21 december, 2015
Slutlig förfallodag	21 december, 2019
Räntetäckningsgrad	Kvoten mellan EBITDA och finansiella nettokostnader
”Make whole Amount”	(Helhetsbelopp) Innebär a) nuvärdet på den relevanta registreringsdagen, av 103.25% av det nominella beloppet som om en sådan betalning ursprungligen skulle ha skett på den första påkallandedagen för lösen; och b) nuvärdet på den relevanta registreringsdagen av återstående kupongräntor med avdrag för upplupen men inte betald ränta per och inklusive första anropsdagen för lösen, båda beräknade med en ränta genom att använda en diskonteringsränta på 50 punkter över statsobligationsräntan (dvs jämfört med den återstående löptiden av obligationen fram till det nämnda datumet som inträffar på första påkallandedagen för lösen) och där relevant registreringsdatum innebär ett datum som är överenskommet med agenten, emittentens centrala depå för registrerig av obligationen och emittenten i samband med en sådan återbetalning.
Förlagslån	Innebär alla lån till emittenten eller till något av dess dotterbolag, där emittenten eller relevant dotterbolag är gäldenär, ifall lånet (a) enligt dess villkor och i enlighet med ett underordnat avtal godkänt av säkerhetsagenten, är underordnat emittentens företagsobligation enligt villkoren, b) enligt dess villkor har en slutlig förfallodag, eller om tillämpligt, förtida förfalldatum eller amorteringsdatum vilka inträffar efter det slutliga förfalldatumet, c) enligt dess villkor endast avkastar ränta som utbetalas tidigast när lånet förfaller.
Övriga definitioner	
ACMI	Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance. En form av Wet-lease avtal där flygbolaget tillhandahåller nämnda tjänster i avtalet med kunden
Administrationskostnader	Indirekta kostnader som krävs för att generera intäkter avseende administration inklusive del av löner och övriga ersättningar och avskrivningar, resor, IT och övriga administrationskostnader
Flygplansflotta	Flygplanstyperna BAe ATP, CRJ200PF, B737-300SF/400SF och B767-200. Avser de flygplanstyper Koncernen opererar. För mer information, se sid 11
AOC	Aircraft operating certificate. Certifikat utfärdat av en nationell myndighet till en operatör vilken tillåter operatören att använda flygplan för kommersiella ändamål
ATSG	Air Transport Services Group Inc. USA-baserad partner som äger 25% av aktierna i West Atlantic AB (publ).
Kassaflöde från löpande verksamheten	Kassaflödet från den löpande verksamheten enligt rapporten över kassaflödet
Kostnad för sålda tjänster	Alla direkta kostnader som krävs för att generera intäkter inklusive flygplansunderhåll, bränsle, flygplansleasing, del av löner och övriga ersättningar och avskrivningar, hangarhyra och övriga direkta kostnader
Samarbetsavtal	Koncernen är part i ett avtal avseende förvaltning och uthyrning av flygplan med en extern part. För mer information, se redovisningsprinciper, p 1.10
Kostnader för förtidslösen	Innebär totala kostnader i samband med lösen av det tidigare obligationslånet, 21 december 2015, med ursprungligt förfalldatum 8 maj, 2018. Kostnaderna ingår i finansiella kostnader och består av ett ”Make whole amount” som inkluderar en avgift för förtidslösen på 4 % av det nominella lånebeloppet, vilket var 500 Mkr, vidare ingår också återstående räntebetalningar fram till nästa ordinarie ränteförfalldatum. Dessutom ingår också återförda transaktionskostnader vilka ingick i anskaffningsvärdet för lånet.
EBITDA	Årets resultat före räntor, skatt, avskrivningar (inklusive nedskrivningar) och amorteringar. Rörelseresultatet justerat för avskrivningar
EBITDA – marginal (%)	Kvoten mellan EBITDA och intäkter
EBIT	Rörelseresultatet enligt resultaträkning inklusive rapport över övrigt totalresultat
EBT	Årets resultat före skatt enligt resultaträkning inklusive rapport över totalresultat
Soliditet	Kvoten mellan eget kapital och totala tillgångar
Regularitet	Faktiska flygavgångar i % av planerade avgångar, dvs avgångar som inte är inställda
Global Integrator	Refererar till de tre största globala expresslogistikföretagen (FedEX, DHL, UPS)
IPO - kostnader	Kostnader direkt i samband med förberedande eget kapital - transaktion (nyemission) såsom arvoden till advokater, revisorer och andra rådgivare, prospekt- och registreringskostnader. Utgifterna, vilka har varit balanserade tidigare perioder, uppgick till 7,3 Mkr och Koncernen kostnadsförde dessa under okt-dec 2016 eftersom den planerade emissionen inte genomfördes.
Jämförelsestörande poster	Flygplansintroduktionskostnader, kostnad för pågående legala processer i Frankrike, nedskrivning av materiella anläggningstillgångar, inkomster från flygplansförsäljning, förtida lösenkostnader för lån, finansiella valutakursvinster- eller förluster från lån eller finansiell leasing
NMO	National mail organisation (Nationell postorganisation) såsom PostNord (Sverige), Royal Mail (Storbritannien), Posten Norge (Norge), La Poste (Frankrike)
Övriga poster	Poster som påverkar jämförbarhet, inkluderade i jämförelsestörande poster. Detta inkluderar tvister och legala processer i Frankrike, IPO-kostnader och nedskrivning av flygplanskomponenter.
Checkräkningskredit	Koncernens totala checkräkningskredit uppgår till 50 Mkr
Underliggande intäktsstillväxt	Tillväxt i intäkter i fasta valutor och bränslepriser, exklusive effekter från flygplansförsäljning
Wet-lease	Flygbolag tillhandahåller flygkapacitet till ett annat flygbolag



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

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

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