



ÅRSR EDOV SNING 2016

CONCORDIA
MARITIME

VERKSAMHETEN

2016 i korthet	1
VD har ordet	2
Omvärld & trender	7
Vår affär, mål & strategier	8
Fartygsflottan	12
Marknadens utveckling och flottans intjäning	15
Liten organisation med stort nätverk	20

HÅLLBARHET

Stort fokus på hållbarhet	23
Safety first	26
Miljömässigt ansvar	29
Samhällsengagemang	32
Uppföljning och kontroller	33

EKONOMISK ÖVERSIKT

Risk- och känslighetsanalys	35
Året 2016 ur ett aktieperspektiv	41
10 år i sammandrag	44

EKONOMISK REDOVISNING

Förvaltningsberättelse	47
------------------------	----

KONCERNEN

Rapport över resultat och övrigt totalresultat	50
Rapport över finansiell ställning	51
Rapport över förändringar i eget kapital	52
Rapport över kassaflöden	53

MODERBOLAGET

Rapport över resultat och övrigt totalresultat	54
Rapport över finansiell ställning	55
Rapport över förändringar i eget kapital	56
Rapport över kassaflöden	57
Noter	58
Revisionsberättelse	79

BOLAGSSTYRNING

Verksamhets- och bolagsstyrning	82
Styrelse och revisor	90
Företagsledning	92
Definitioner	93
Årsstämma och informationstillfällen	93
Kontakt	93



Concordia Maritime är ett internationellt tankrederi. Vi fokuserar på säkra, hållbara och tillförlitliga transporter av förädlade oljeprodukter, kemikalier och vegetabiliska oljor. B-aktien är sedan 1984 noterad på Nasdaq Stockholm.

2016 i korthet

- Nettoomsättning MSEK 1 038,2 (1 086,6)
- Resultat efter skatt, MSEK 69,5 (173,9)
- EBITDA per aktie SEK 6,7 [8,9]
- Utdelning per aktie SEK 0,5¹⁾ [0,5]

Inga allvarliga olyckor eller incidenter

Inte heller 2016 var Concordia Maritimes fartyg inblandade i någon typ av incident som ledde till att last eller bunkerolja hamnade i vattnet. Inget av fartygen var heller inblandat i någon händelse med allvarligare personskada som följde.

Nyckeltal

	2016	2015
Totala intäkter, MSEK	1 038,2	1 086,6
EBITDA, MSEK	319,9	423,8
Rörelseresultat, MSEK	82,7	209,6
Resultat efter finansnetto, MSEK	56,9	174,3
Resultat efter skatt, MSEK	69,5	173,9
Investeringar, MSEK	89,5	459,3
Soliditet, %	50	43
Eget kapital per aktie, SEK	43,78	39,15
Utdelning i procent av resultat, %	34	14
Resultat per aktie, SEK	1,46	3,64
Utdelning per aktie, SEK	0,5 ¹⁾	0,5
Börskurs på bokslutsdagen, SEK	13,9	19,5

1) Föreslagen utdelning

Vinst trots svag marknad och höga engångskostnader

Trots svag marknad och en hög engångskostnad till följd av förlikning i skiljedomstvist redovisade Concordia Maritime ett resultat efter skatt på MSEK 69,5. Till de främsta drivkrafterna hörde en fortsatt hög andel nischtrader, fartygsförsäljningar och andra intäkter av engångskaraktär.

Förlikning i tidigare tvist

Under året nåddes en slutlig uppgörelse i den tvist som pågått sedan 2013, föranledd av *Stena Primorsks* grundstötning i Hudsonfloden. Förlikningen innebar att Concordia Maritime betalade MUS\$ 9,25 till motparten, vilket var 60 procent lägre än det ursprungliga kravet.

Förnyade kontrakt för P-MAX-fartyg

I slutet av året sysselsattes sex av fartygen genom kontrakt (tidsutbefraktning eller Consecutive Voyage Charter). Övriga fyra P-MAX-fartyg sysselsattes på spotmarknaden genom avtal med Stena Bulk och Stena Weco.

Refinansiering av flottan

I slutet av året tecknades två separata avtal avseende refinansiering av P-MAX-fartygen. Totalt uppgick refinansieringen till MUS\$ 189, vilket efter finansieringskostnader är i nivå med tidigare lånebelopp. Under året tecknades även så kallade sale & leasebackavtal avseende IMOIMAX-fartyget *Stena Image* och suezmaxtankern *Stena Supreme*.

GODA UTSIKTER FÖR EN starkare marknad

En väl fungerande befraktningsstrategi, fartygsförsäljningar och andra engångsintäkter resulterade i ett förhållandevis starkt resultat för året som helhet. Sammantaget redovisade vi en vinst för året om MSEK 56,9 (174,3) före skatt. EBITDA uppgick till MSEK 319,9 (423,8).

SER VI TILL MARKNADENS UTVECKLING ÖVERLAG kan vi konstatera att 2016 i stora drag blev som vi förutspått. Höga lagernivåer av både råolja och oljeprodukter i kombination med omfattande fartygsleveranser satte hård press på fraktraterna och bidrog till en generellt svagare marknad än 2015.

Året inleddes relativt bra men redan under andra kvartalet började marknadsraterna att falla. Utvecklingen accentuerades sedan under tredje kvartalet. I slutet av fjärde kvartalet vände marknaderna säsongs-mässigt uppåt, men inte tillräckligt mycket för att kompensera för den svaga sommaren och hösten.

Avsevärt högre intjäning än marknaden

Ser vi till vår egen operation fortsatte vi under året arbetet med vår aktiva flott- och befraktningsstrategi. Huvudfokus har varit att positionera P-MAX-fartygen mot trader och lastsystem där deras unika egenskaper kommer till sin rätt. Sammantaget bidrog det fokuserade arbetet till att intjäningen på spotmarknaden under året var cirka 35 procent högre än genomsnittet på marknaden inom MR-segmentet.

I slutet av 2015 och början på 2016, när marknaderna fortfarande var höga, valde vi att kontraktera ut flera fartyg på kontrakt mellan 1 och 3 år. Genom affärerna optimerade vi intjäningen för fartygen,

samtidigt som vi balanserade exponeringen mot spotmarknaden. Givet den negativa utvecklingen på spotmarknaden visade sig timingen vara helt rätt. Intäktsnivåerna på dessa kontrakt var under året avsevärt högre än de genomsnittliga raterna på spotmarknaden.

Vad gäller IMOIMAX-fartygen *Stena Image* och *Stena Important* har de fortsatt möta våra högt ställda förväntningar. Under året har de opererat över hela världen och tydligt visat sin förmåga att snabbt kunna ställa om mellan olika typer av laster och behov. Det är väldigt glädjande att se att deras flexibilitet och mångsidighet uppskattas av kunder och marknad på precis det sätt som vi hade räknat med.

Att förena det bästa av flera världar

Köp och avyttring av fartyg utgör en väsentlig del i vår affärsmodell. Förmågan till rätt timing är väldigt viktigt för totalekonomin – och något vi historiskt har varit framgångsrika med. Under 2016 och i början av 2017 valde vi att avyttra sammantaget tre fartyg genom så kallade sale & leaseback-upplägg, vilket innebär att vi säljer fartygen men samtidigt leasar tillbaka dem över ett visst antal år. Genom uppläggen förenar vi det bästa av flera världar. Vi stärker kassan och tar därigenom höjd för en dämpad marknad. Intäkterna skapar även utrymme för oss att agera på de affärsmöjligheter som kan komma





” Vår bedömning är
att vi under 2018
kommer att se en
stegvis starkare
marknad.

att uppstå i en svag marknad. Samtidigt får vi möjlighet att fortsätta sysselsätta fartygen i sina respektive pooler under flera år framöver. Och om vi vill har vi även möjlighet att efter ett antal år köpa tillbaka fartygen tack vare fördelaktiga återköpsoptioner.

Allt större fokus på hållbara transporter ...

Sjöfart är förenat med risker för såväl människa som miljö, och vi gör vårt yttersta för att minimera eller helt eliminera dem. Säkra fartyg, kompetenta besättningar och väl utvecklade rutiner utgör här en viktig grund.

När det gäller mer renodlade miljöaspekter har intresset hos såväl redare som kunder ökat avsevärt under senare år. Det är en utveckling som gynnar oss och andra kvalitetsrederier som lägger stor kraft och energi på kontinuerliga förbättringar.

Vårt eget arbete inom området tar avstamp i vår uppförandekod och hållbarhetspolicy. I styrdokumentet slås fast hur vi ska arbeta till havs och i land. De täcker också in de tio principer som finns i FN:s företagsinitiativ Global Compact, som vi är anslutna till.

När det gäller säkerhet kan vi konstatera att vi även under 2016 var förskonade från allvarigare incidenter och olyckor. Ibland tas detta för givet, men bakom ligger ett hårt arbete av våra besättningar, från befäl till manskap och även av våra tekniska och kommersiella samarbetspartners. Frånvaron av incidenter är resultatet av ett målmedvetet arbete där stora resurser läggs på träning och utbildning, efterlevnad av rutiner och uppföljning av processer. Ingenting går före säkerheten för våra besättningar ombord. Det är vår högsta prioritet oavsett konjunktur eller marknadsläge.

Inom miljöområdet fortsatte vi att uppnå stora förbättringar vad gäller utsläppen av koldioxid och svaveloxid. Sedan vi för några år sedan påbörjade vårt mer strukturerade arbete för att öka bränsleeffektiviteten har CO₂- och SO_x-utsläppen minskat med cirka 20 procent. Det är en bra utveckling som sporrar till fortsatt arbete.

... och allt mer omfattande digitalisering

Till de yttre faktorer som påverkar oss hör även en allt mer omfattande digitalisering. Ökad kapacitet att hantera, processa och analysera stora mängder data innebär helt nya förutsättningar vad gäller såväl optimering av rutten och flöden, som ökad energi- och bränsleeffektivitet. För oss innebär det ökade möjligheter att påverka såväl intäkts- som kostnadssidan, men också bidra till ökad säkerhet och minskad miljöbelastning. För aktörer som, likt oss, har många systerfartyg i flottan ökar dessutom möjligheten till intressanta jämförelser mellan fartygen.

Digitaliseringen och dess möjligheter är mycket spännande och till våra prioriteringar hör att säkerställa att vi har tillgång till rätt kompetens, i land och ombord på fartygen, för att till fullo kunna ta tillvara på de möjligheter som skapas.

Goda förutsättningar för en vändning 2018

Fortsatt höga lagernivåer i kombination med fortsatt omfattande fartygsleveranser kommer med största sannolikhet ha en dämpande effekt på den generella marknaden även under stora delar av 2017. Vårt att poängtera är dock att lagren nu successivt minskar, samtidigt som leveranserna av nya fartyg framöver kommer att mattas av. De omfattande leveranserna av fartyg under 2015 och 2016 är en direkt konsekvens av de beställningar som gjorts under åren dessförinnan. Peaken nåddes 2013 då hela 237 nya MR-fartyg beställdes. Därefter har beställningarna minskat kraftigt. 2014 beställdes 78 fartyg, 2015 beställdes 118 fartyg och 2016 endast 12 nya MR-fartyg. Hittills i år, i mitten av mars, har 5 fartyg beställts. På en marknad som så tydligt styrs av tillgång och efterfrågan kommer en minskning i antalet fartygsleveranser sätta avtryck framöver.

I takt med att orderböckerna minskar, ökar samtidigt förutsättningarna för en mer balanserad marknad. Därtill väntas även hårdare miljökrav, såsom vattenballastkonventionen från september 2016 och det nya svaveldirektivet 2020, öka incitamenten för utfasning och skrotning av äldre tankfartyg.

Ser vi sedan till efterfrågan på transporter är vår grundsyn fortsatt optimistisk. På lång sikt förväntar vi oss att ett lågt oljepris i kombination med de pågående förändringarna inom den globala raffinaderiinfrastrukturen kommer att fortsätta bidra till en underliggande stabil efterfrågan på transporter av såväl olja som förädlade oljeprodukter och kemikalier.

På basis av detta är vår nuvarande bedömning att vi under 2018 kommer att se en stegvis starkare marknad. Som alltid gör vi vårt bästa för att ta tillvara på de möjligheter som uppstår oavsett var i konjunkturcykeln vi för tillfället befinner oss. Det kan röra köp, avyttringar eller olika typer av kontrakteringar. Här och nu handlar det om att hantera en tillfälligt svagare marknad, för att därigenom ha bästa möjliga utgångsläge när vändningen kommer.

Göteborg i mars 2017

Kim Ullman, VD



IMOIMAX: Flexibilitet och bränsleeffektivitet

2016 var första hela året med IMOIMAX-fartygen. Med 18 separata lasttankar om vardera 3 000 m³ är de anpassade för såväl IMO2-laster (t ex kemikalier och vegetabiliska oljor) som olje- och petroleumprodukter. I kombination med avancerade system för lastning, lossning och rengöring erbjuds en lastlogistisk flexibilitet få andra fartyg kan mäta sig med.

2 frågor till Kim Ullman

Har de mött de högt ställda förväntningarna?

– Absolut. Både våra egna och kundernas. De är byggda med flexibilitet som främsta ledord. Och här har vi verkligen fått ett kvitto på att de fungerar precis som vi önskat och planerat för. Under året har de opererat över hela världen och snabbt kunnat ställa om mellan olika typer av laster och behov.

Vad betyder IMOIMAX-fartygen för Concordia Maritime?

– Fartygen är en viktig del i vår framtidsåtsatsning och kontinuerliga utveckling av flottan. De är bland de mest sofistikerade på marknaden och ligger i framkant både vad gäller energieffektivitet och lastflexibilitet. Tack vare en helt ny skrovsdesign, en nyutvecklad huvudmaskin och flera andra tekniska innovationer har bränsleförbrukningen kunnat minskas med 25 procent jämfört med förra generationens MR-fartyg.



OMVÄRLD OCH trender

Ökande energibehov

Enligt bedömningar från FN kommer befolkningen på jorden öka med över 30 procent fram till 2050. I kombination med en allt större global medelklass väntas detta leda till en fortsatt ökande konsumtion av olja. Redan idag transporteras ungefär hälften av all producerad olja med fartyg. Nästan all ny olja hittas ute till havs, vilket framöver väntas bidra till en ökad efterfrågan på tanktransporter.

Ökad efterfrågan på vegetabiliska oljor och kemikalier

Efterfrågan på vegetabiliska oljor och kemikalier har ökat kraftigt under de senaste åren och förväntas fortsätta att öka även framöver. Till de främsta drivkrafterna hör ett ökat användande inom livsmedels-, petrokemi- och kosmetikindustrin. En allt större mängd vegetabiliska oljor används också till produktion av olika typer av biobränslen.

Längre transportdistanser

Av den globala raffinaderikapacitet som tillkommit under senare år återfinns merparten i Mellanöstern och Asien. I övriga delar av världen är raffinaderikapaciteten oförändrad eller till och med minskande – och möter därför inte en växande efterfrågan på förädlade oljeprodukter. Allt större volymer behöver således transporteras allt längre distanser för att nå slutkonsumenter i Nordamerika, Europa, Afrika och Sydamerika.

Ökat fokus på hållbara transporter

Medvetenheten om pågående klimatförändringar och dess konsekvenser har under senare år ökat avsevärt. Tanksjöfarten påverkas i form av såväl förändrad lagstiftning som högre krav från kunder och omvärld.

Kortare marknadscykler

Sett ur ett historiskt perspektiv har cyklerna i marknaden under senare år blivit allt kortare – och även inom cyklerna kan efterfrågan svänga snabbt. För tanksjöfarten innebär detta ökade krav på effektivitet och flexibilitet när det gäller att snabbt ställa om mellan olika trader och lastslag.

Omfattande digitalisering

Den digitala utvecklingen är snabb och påverkar även tanksjöfarten. Genom bättre förutsättningar för bearbetning av data ökar möjligheten att planera och optimera rutten, vilket medför såväl effektivare transporter som minskad energiförbrukning.

Ökad balans mellan utbud och efterfrågan

Under de kommande åren väntas tillväxten i tankflottan dämpas och förhållandet mellan efterfrågan och utbud bli mer balanserat. Därtill påverkar även den konsolidering som under senare år skett inom tanksjöfarten.

Konsekvenser för tanksjöfarten



Underliggande god efterfrågan på transporter.
En förändringsdynamik som skapar möjligheter.
Allt viktigare med flexibilitet och effektivitet.

VÅR AFFÄR, mål & strategier

Vår vision är att alltid vara förstahandsvalet och affärspartner inom tanksjöfart.

Affärsidé

- Att tillgodose våra kunders behov av säkra, hållbara och tillförlitliga tanktransporter baserat på innovation och förstklassigt utförande.
- Att vid rätt tidpunkt göra investeringar i fartyg och tjäna pengar på förändringar i fartygsvärdena.

Affärsmodell

Concordia Maritimes affärsmodell består av två ben, en daglig fartygsoperation samt köp och försäljning av fartyg.

Daglig operation

Intäkterna från den dagliga operationen härrör huvudsakligen från ersättning för kontraktering via antingen spotmarknaden eller genom tidsutbefraktning. Vid spotbefraktning är nivån på fraktraterna helt rörlig och baseras på utbud och efterfrågan i varje given stund. Vid tidsutbefraktning utgörs intäkterna istället av en i förväg överenskommen dygns hyra som löper över hela den förhandlade kontraktperioden. Nivån på hyran avgörs av marknadsläget vid kontraktets ingång och kontraktets längd. Till de främsta kostnaderna för ett rederi hör rese-kostnader (bränsleförbrukning och hamnavgifter), dags-kostnader (besättning, försäkring och löpande underhåll), samt kapitalkostnader.

1) I kontraktstäckning ingår tidsutbefraktning och Consecutive Voyage Charters.

Köp och försäljning av fartyg

Tanksjöfart är till naturen kapitalintensivt med stora värden bundna i själva fartygen. Priserna på både nytt- och andrahands-tonnage varierar i takt med marknaden och fartygets kondition. Förmågan att optimera tidpunkten för köp och försäljning är därför avgörande för den totala lönsamheten i affären.





■ Finansiella mål

Mål	LÖNSAMHET 10% avkastning på eget kapital	SOLIDITET MINST 40% över en konjunkturcykel	TILLVÄXT 10% ¹⁾ genomsnittlig årlig flottillväxt över en konjunkturcykel
Utfall 2016	4%	50%	0,0% helägda/leasade fartyg -3,6% inkl. inkontrakterade fartyg
Kommentar	Hög andel nischtrader i kombi- nation med fartygsförsäljningar bidrog till att resultatet för året blev positivt – trots en utmanande marknad och kostnad för förlik- ning i skiljedom.	Fartygsförsäljningar, andra intäkter av engångskaraktär och en stark USD bidrog till en fortsatt god soliditet.	I juli 2016 återlämnades det Suezmaxfartyg som kontrakterats in sedan 2015.

■ Hållbarhetsmål

Mål	LTI 0 TIMMAR	OLJESPILL 0 LITER	CO ₂ -REDUCERING 2 800 MT
Utfall 2016	0	0	5 215
Kommentar	Ett proaktivt och fokuserat arbete för att skapa bästa möjliga arbetsmiljö och säkerhet ger utdelning.	Inget av Concordia Maritimes fartyg var under 2016 inblandat i någon incident som ledde till att bunker- olja eller last hamnade i vattnet.	Stort fokus på att minska bränsle- förbrukningen ger lägre utsläpp.

¹⁾ Handel med fartyg, köp såväl som försäljningar, utgör ett väsentligt inslag i rederiverksamhet. Rätt timing vad gäller köp och försäljning av fartyg kan vara helt avgörande för en långsiktig fördelaktig finansiell utveckling. För Concordia Maritimes del innebär detta att flottans storlek kan variera över tid. Av denna anledning är årlig tillväxt i flottan inte ett övergripande mål i sig själv. Ambitionen är dock att verksamheten över tid ska generera en avkastning som möjliggör en genomsnittlig flottillväxt om 10 procent över en konjunkturcykel.

Övergripande strategi

Concordia Maritime ska säkerställa en lönsamhet som möjliggör god avkastning till aktieägarna och kontinuerliga investeringar. Verksamheten ska även visa största möjliga hänsyn till såväl människa som miljö.

■ En förstavalspartner

Concordia Maritime ska vara en förstavalspartner när det gäller transporter av olja och oljeprodukter. Utifrån en unik förståelse för såväl marknadens drivkrafter som den enskilda kundens verksamhet, ska specifika transport- och logistikbehov tillgodoses. Samarbetet med kunderna ska bygga på långsiktiga relationer präglade av partnerskap och höga ambitioner – oavsett om det gäller en resa eller utveckling av ett helt nytt fartygskoncept. Lyhördhet, en utpräglad servicekultur, konkurrenskraftig prissättning, ett unikt tekniskt kunnande och ett världsomspännande nätverk hör till fundamenten i detta arbete.

■ En diversifierad flottstrategi

Concordia Maritimes flott- och sysselsättningsstrategi syftar till att optimera intjäningsförmågan, balansera risker och möjligheter samt möjliggöra god utveckling på investerat kapital vid eventuell försäljning av fartyg. Strategin sätter ramar för hur flottan ska se ut och hur fartygen i flottan ska sysselsättas. Även om huvudfokus ligger på produkttanksegmentet utesluts inte närvaro även i andra segment. När och om marknadsläget bedöms gynnsamt kan Concordia Maritime komma att investera i nytt tonnage eller avyttra befintligt. Som komplement till det ägda tonnaget kan kompletterande fartyg även komma att kontrakteras in. Huvudinriktningen är att allt tillkommande tonnage ska sysselsättas inom befintliga system och pooler.

■ Stort fokus på hållbarhet

Concordia Maritime har höga ambitioner inom hållbarhetsområdet och ska vara ledande när det gäller säkerhet och kvalitet. Hållbarhetsarbetet utgör sedan många år tillbaka en integrerad del i verksamheten. Genom ett systematiskt förbättringsarbete, innovation och kontinuerliga utbildningsprogram ska vi säkerställa att vi behåller vår starka ställning inom området.

■ Kostnadseffektivitet och flexibilitet

Genom samarbetet med flertalet andra företag inom Stena Sfären säkerställs världsledande och unik kompetens inom samtliga sjöfartens områden; från skeppsbyggnation och bemanning till teknisk drift, befraktning och kommersiell operation. Dessutom möjliggörs en kostnadseffektiv och flexibel organisation.



>90%

utnyttjandegrad

3

fartyg sålda
– leasas tillbaka

Aktieägarvärde,
investeringar,
hållbarhet

Noll

allvarligare
incidenter eller
olyckor

5 215

ton minskat
utsläpp av CO₂

Strategi- uppföljning 2016

■ **Hög andel nischtrader.** Flera av fartygen i flottan har under året gått på specialrutter till bland annat Australien, Nya Zeeland, Pacific Islands och Sydamerika. Med sitt extremt grunda djupgående är P-MAX-fartygen här väl lämpade, då flera hamnar i området har djupgående begränsningar.

■ **Avyttring av tre fartyg.** I slutet av 2016 och början på 2017 tecknades s.k. sale & leaseback-avtal avseende IMOIMAX-fartygen *Stena Image* och *Stena Important* samt suezmaxtankern *Stena Supreme*. Utöver positiva kassaeffekter är transaktionerna ett sätt att ta position inför en dämpad marknadssituation och de möjligheter till goda affärer som där kan uppstå.

■ **Omfinansiering av fartygsflottan.** I slutet av året tecknades två separata refinansieringsavtal avseende P-MAX-fartygen. Totalt uppgick refinansieringen till MUSD 189, vilket efter finansieringskostnader är i nivå med tidigare lånebelopp. Löptiden är på fem år.

■ **Inga allvarligare incidenter eller olyckor.** Inte heller 2016 var Concordia Maritimes fartyg inblandade i någon typ av incident som ledde till att last eller bunkerolja hamnade i vattnet. Inget av fartygen var heller inblandat i någon händelse med allvarligare personskada som följd.

■ **Minskade utsläpp av CO₂ och SO_x.** Till följd av fortsatt förbättringsarbete minskade koldioxidutsläppen under året med drygt 5 200 ton och utsläppen av svaveldioxid med cirka 40 ton.

Fartygsflottan

Concordia Maritimes flotta består av tio produkt-tankfartyg av P-MAX-typ, två nybyggda kemikalie- och produkttankfartyg av IMOIIIMAX-typ, ett suezmaxfartyg samt andel i ett inbefraktat MR-fartyg.

P-MAX

Ryggraden i flottan utgörs av de tio P-MAX-fartygen. I fartygen förenas transportekonomi och flexibilitet med säkerhet av högsta klass. Konceptet utvecklades tillsammans med ledande olje- och gasföretag för att tillgodose ett behov av att kunna trafikera grunda vatten och hamnar med mer last än motsvarande fartyg i samma storleksklass. För att göra detta möjligt har P-MAX-fartygen gjorts avsevärt bredare än traditionella MR-fartyg. Den ökade volymen gör att de kan transportera upp till 30 procent mer last. Därmed kan de konkurrera om laster i både MR- och panamaxsegmentet.

IMOIIIMAX

IMOIIIMAX-fartygen representerar nästa generations kemikalie- och produkttankers och sätter en ny standard för både bunkerförbrukning och lasteffektivitet. De är bland de mest sofistikerade på marknaden och ligger i framkant både vad gäller energieffektivitet och lastflexibilitet. Tack vare en helt ny skrovdessign och en nyutvecklad huvudmaskin, tillsammans med en rad andra tekniska innovationer, har fartygens bränsleförbrukning kunnat minskas med cirka 25 procent jämfört med förra generationens MR-fartyg.

MR (ECO)

Sedan 2015 deltar Concordia Maritime i inbefraktning av ett MR-fartyg av s.k. ECO-design. Inbefraktningen sker tillsammans med Stena Weco och Concordia Maritimes andel uppgår till 50 procent. Kontraktet gäller fram till och med slutet av 2017 med option på förlängning.

Suezmax

Som ett komplement till produkttanksegmentet är Concordia Maritime även verksamt inom transporter av råolja. Närvaron i suezmaxsegmentet utgörs sedan 2012 av den bränsleeffektiva suezmaxtankern *Stena Supreme*. Tack vare fartygets tekniska utrustning och design är bränsleförbrukningen upp till 10–15 procent lägre jämfört med standardtonnage. *Stena Supreme* sysselsätts på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool, en pool som kontrolleras av Stena Bulk och det angolanska statliga oljebolaget Sonangol. Poolen utgörs av en flotta med ett 20-tal effektiva suezmaxfartyg.



P-MAX



IMOIIIMAX



MR (ECO)



Suezmax



Flottan per 2017-03-14

FARTYGSNAMN	DWT	ISKLASS	ÅR	SYSSELSÄTTNING	PARTNER
P-MAX					
Stena Premium	65 200	1B	2011	Spot	Stena Weco
Stena Polaris	65 200	1A	2010	CVC ¹⁾ t. o. m. april 2017	Stena Weco
Stena Performance	65 200	1B	2006	Spot	Stena Weco
Stena Provence	65 200	1B	2006	CVC ¹⁾ t. o. m. april 2017	Stena Weco
Stena Progress	65 200	1B	2009	Timecharter t. o. m. maj 2019	Stena Weco
Stena Paris	65 200	1B	2005	CVC ¹⁾ t. o. m. april 2017	Stena Weco
Stena Primorsk	65 200	1B	2006	Timecharter t. o. m. mars 2018	Stena Bulk
Stena Penguin	65 200	1A	2010	Spot	Stena Bulk
Stena Perros	65 200	1B	2007	Spot	Stena Bulk
Stena President	65 200	1B	2007	Spot	Stena Bulk
IMOIMAX					
Stena Image	50 000		2015	Spot	Stena Weco
Stena Important	50 000		2015	Spot	Stena Weco
MR (ECO)					
Ej namngivet fartyg ²⁾	50 000		2015	Spot	Stena Weco
Suezmax					
Stena Supreme	158 000		2012	Spot	Stena Sonangol Suezmax Pool

1) Consecutive Voyage Charter

2) 50% charter november 2015–november 2017 (med option ytterligare 1–6 månader)



MARKNADENS UTVECKLING OCH flottans intjäning

Marknaderna för transporter av oljeprodukter och råolja dämpades kraftigt under senare halvan av 2016. Till de främsta drivkrafterna hörde höga lagernivåer och omfattande fartygsleveranser. För Concordia Maritimes del motverkades den generella nedgången delvis av det faktum att flera fartyg i flottan är sysselsatta på nischkontrakt eller utkontrakterade över längre tid.

TANKMARKNADEN VAR UNDER ÅRET SVAG. Sett till året som helhet låg den generella marknadsintjäningen inom MR- och Suezmax-segmenten cirka 40 procent lägre än föregående år.

Utvecklingen kvartal för kvartal

Året inleddes med ett generellt starkt första kvartal, om än något lägre än motsvarande kvartal 2015, sett till marknaden som helhet. Till de underliggande drivkrafterna hörde en överlag fortsatt god efterfrågan på olja och fortsatt lagerbyggnad.

Andra kvartalet präglades av en säsongsmässig nedgång som blev kraftigare än förväntat, framför allt inom segmentet för tyngre produkter. Under tredje kvartalet fortsatte marknaden nedåt, huvudsakligen drivet av strukturella faktorer såsom höga lagernivåer och omfattande fartygsleveranser. Därutöver påverkade även oroligheter i Nigeria utvecklingen inom framför allt Suezmaxsegmentet negativt. Avslutningen på året blev något starkare, med stigande rater för framför allt tyngre oljeprodukter.



Vad betyder den ökade elektrifieringen för efterfrågan på olja?

Av all olja som konsumeras går cirka två tredjedelar till bränslen för transporter av olika slag. Hälften av denna används i sin tur till personbilar och andra lättare fordon. Fortfarande drivs en överväldigande majoritet av personbilarna av fossila bränslen, men antalet elbilar har under senare år ökat kraftigt. Bara mellan 2014 och 2015 ökade antalet nyregistrerade elbilar globalt med cirka 70 procent, för att totalt uppgå till cirka en miljon. Amerikanska IEA räknar med

att det kommer att finnas cirka 20 miljoner elbilar 2020 (motsvarande cirka 3 procent av bilflottan) och cirka 140 miljoner till 2030 (motsvarande 7–10 procent av den totala bilflottan). I kombination med bränsleeffektivare motorer kommer utvecklingen på sikt sannolikt påverka tillväxttakten vad gäller efterfrågan på oljeprodukter. I vilken mån detta även kommer påverka efterfrågan på transporter av olja är dock svårt att avgöra, då den totala fordonsflottan samtidigt väntas öka kraftigt.



Intjäningen för Concordia Maritimes fartyg

För Concordia Maritime präglades 2016 i hög utsträckning av det fortsatta arbetet med att positionera och disponera flottan i linje med sysselsättningsstrategin och rådande marknadsförutsättningar. En bärande del i detta arbete var under året att fortsätta styra sysselsättningen av P-MAX-fartygen mot trader och lastsystem där deras unika egenskaper kommer till sin rätt.

Sett till året som helhet uppgick den genomsnittliga intjäningen för produkttankflottan (P-MAX och IMOIIIMAX, spot och TC) till i snitt USD 17 000 per dag (20 100). För fartygen sysselsatta på spotmarknaden uppgick den genomsnittliga intjäningen under året till USD 16 300 (21 100). Inom Suezmaxsegmentet låg den genomsnittliga intjäningen under året på USD 28 400 per dag (39 500).

Produkttank

P-MAX

Sex av fartygen sysselsattes vid årets slut genom fasta kontrakt (tidsutbefraktning eller Consecutive Voyage Charter). Övriga fyra fartyg sysselsattes på spotmarknaden genom avtal med Stena Bulk och Stena Weco. Flera av fartygen har under året, helt i linje med strategin, gått på specialrutter för kunder med särskilda behov. Av de sex fartyg som transporterar lättare oljeprodukter sysselsattes under året tre med transporter till Australien, Nya Zeeland och Pacific Islands samt tre för transporter mellan Europa, Västra Afrika och Sydamerika. I båda fallen har utnyttjandegraden vad gäller fartygens lastförmåga varit hög, mellan 90 och 100 procent. P-MAX-fartygen är här med sitt extremt grunda djupgående väl lämpade, då flera hamnar i området har djupgåendebegränsningar.

IMOIIIMAX

De båda IMOIIIMAX-fartygen, *Stena Image* och *Stena Important* sysselsattes fortsatt genom samarbete med Stena Weco. Båda fartygen hade under året en intjäning som väl överträffade marknaden.

Fartygen i IMOIIIMAX-serien representerar nästa generations kemikalie- och produkttanker och sätter en ny standard avseende såväl bunkerförbrukning som lasteffektivitet.

Inbefraktning av MR (ECO)-fartyg

I produkttankflottan rymdes under året även ett inkontrakterat MR-fartyg (ECO-design) av IMO2/3-klass. Inbefraktningen sker tillsammans med Stena Weco och Concordia Maritimes andel uppgår till 50 procent. Kontraktet sträcker sig fram till november 2017, med option på ytterligare 1–6 månader.

Råolja

Suezmax

Suezmaxtankern *Stena Supreme* sysselsattes under året på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool, som kontrolleras av Stena Bulk och det angolanska statliga oljebolaget Sonangol. Poolen har under lång tid varit marknadsledande vad gäller intjäning för suzmaxtankers.

Inbefraktning av Suezmaxfartyg

Utöver *Stena Supreme* hade Concordia Maritime under första halvåret 2016 även en position i Stena Bulks suzmaxflotta motsvarande 50 procent charter av ett fartyg. Även detta fartyg sysselsattes på den globala öppna marknaden inom Stena Sonangol Suezmax-poolen.

Avtal om sale & leaseback

Under året tecknades s.k. sale & leaseback-avtal avseende IMOIIIMAX-fartyget *Stena Image* och suzmaxtankern *Stena Supreme*. Försäljningarna innebar en bokföringsmässig vinst på ca MUSD 6,4 och en positiv likviditetseffekt på ca MUSD 35. *Stena Image* kommer att chartras tillbaka på bareboatbasis (d.v.s. utan besättning) under åtta år, med årliga köpoptioner från år fyra och framåt. *Stena Supreme* kommer att chartras tillbaka på bareboatbasis under 12 år, med årliga köpoptioner från år tre och framåt.



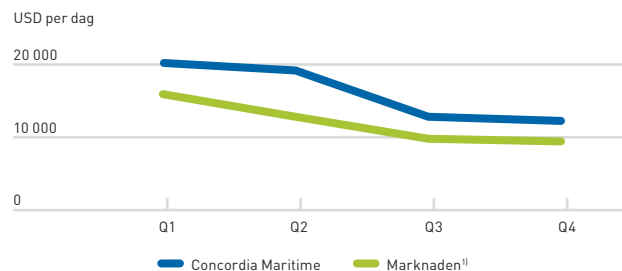
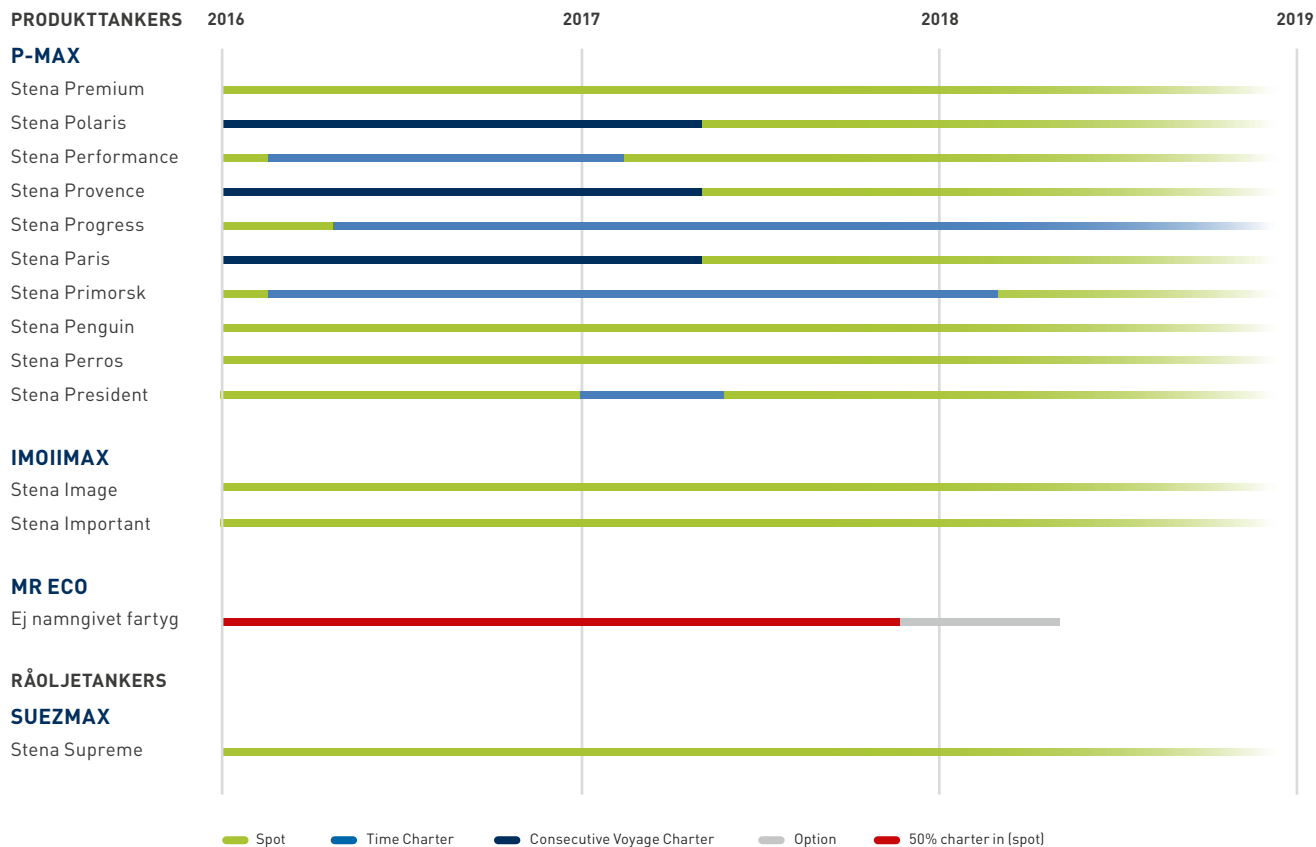
Intjäningen på spotmarknaden 2016

USD per dag	Antal fartyg	Genomsnittlig intjäning Concordia Maritime		Genomsnittlig intjäning marknaden	
		2016	2015	2016	2015
Produkttank	9,5	16 300	21 100	12 100 ¹⁾	21 400 ¹⁾
Suezmax	1	28 400	39 500	27 600 ²⁾	46 700 ²⁾

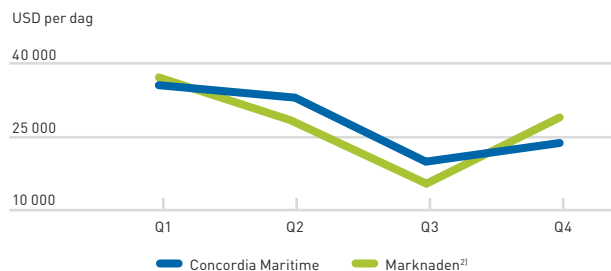
1) Clarkson's w.w. average MR Clean Earnings

2) Clarkson's w.w. average Suezmax Long Run Historical Earnings

Sysselsättning per 2017-03-14



1) Clarkson's w.w. average MR Clean Earnings



2) Clarkson's w.w. average Suezmax Long Run Historical Earnings

I början av 2017 avyttrades även IMOIIIMAX-fartyget *Stena Important* genom ett liknande upplägg. Köpeskillingen uppgick till MUSD 36. Fartyget kommer att chartras tillbaka på bareboat-basis under nio år, med köpobligation år nio och årliga köpoptioner från år fyra och framåt.

Nya finansieringsavtal för P-MAX-fartygen

I slutet av 2016 tecknades två separata avtal för refinansieringen av P-MAX-fartygen. Totalt uppgick refinansieringen till MUSD 189, vilket efter finansieringskostnader är i nivå med tidigare lånebelopp. Den första finansieringsfaciliteten gjordes tillsammans med Svenska Handelsbanken, BNP Paribas, DNB, Nordea, SEB och Swedbank. Denna facilitet refinansierar åtta av P-MAX-fartygen och har en löptid om fem år. Avtalet har konkurrenskraftiga villkor och finansierar 67,5 procent av fartygens marknadsvärde. Den andra finansieringsfaciliteten tecknades med Svenska Skeppshypotek. Genom denna refinansieras de återstående två av P-MAX-fartygen. Löptiden är på fem år. Även detta upplägg sker till konkurrenskraftiga villkor och finansierar 70 procent av fartygens marknadsvärden.

Dockningar och reparationer

Under året genomfördes tre tioårsdockningar (*Stena Provence*, *Stena Primorsk* och *Stena Performance*) samt en femårsdockning (*Stena Premium*). Dockningarna, som gick helt enligt plan och budget medförde, inklusive restid till och från varvet, 115 dagars off hire.

Värdering av flottan

Den genomsnittliga värderingen av de ägda fartygen i flottan uppgick vid årsskiftet till MUSD 293,2 (444,7). Detta värde baseras på genomsnittliga värden från tre oberoende fartygsmäklare. Det bokförda värdet av flottan var vid årsskiftet MUSD 347,6. Koncernens fartygsflotta bedöms halvårsvis för att avgöra om det föreligger nedskrivningsbehov. Fartygsflottan definieras som en kassagenererande enhet och

en nedskrivning redovisas när en tillgångs- eller kassagenererande enhets redovisade värde överstiger återvinningsvärdet. Återvinningsvärdet avser det högre av verkligt värde (externa värderingar) och nyttjandevärde (framtida diskonterade kassaflöden). Vid bedömning av tillgångarnas värde per 31 december 2016 förelåg inte något nedskrivningsbehov.

Nybyggnadsprisernas utveckling

Nybyggnadspriserna sjönk något under 2016. Vid utgången av året kostade ett produkttankfartyg av standardtyp cirka MUSD 32 (36). Priset för ett IMO2-klassat MR-fartyg, liknande IMOIIIMAX-fartygen, var i slutet av året cirka MUSD 35. Det är på samma nivå som vid tidpunkten för beställningarna 2012. Ett suezmaxfartyg av standardtyp kostade vid utgången av året cirka MUSD 55.

Avtal om förlikning avseende skiljedomstvist

I juli 2013 erhöll det fartygsägande bolaget ett krav avseende den skada som motparten menar att bolaget åsamkat dem i samband med bolagets beslut att inte tillåta *Stena Primorsk* att trafikera Hudsonfloden efter en grundstötning i farleden i december 2012. Motpartens krav uppgick till MUSD 23, och motparten begärde att frågan skulle avgöras genom skiljedom i USA i enlighet med kontraktets bestämmelser. I samband med skiljeförfarandet gjorde Concordia Maritime gällande motkrav uppgående till ca MUSD 6. Efter diskussioner träffade parterna i maj 2016 avtal om förlikning som innebär att Concordia Maritime betalade MUSD 9,25 till motparten. Betalningen ägde rum samma månad och innebar en slutlig uppgörelse mellan parterna.

Extra IMOIIIMAX-ersättning

Baserat på det avtalsbaserade samarbetet mellan Stena Bulk och Concordia Maritime AB erhöles under året en engångsersättning om MUSD 5 för den framgångsrika trading som IMOIIIMAX-flottan haft.





P-MAX: Hög andel nischtrader

Andelen P-MAX-fartyg som gick på någon typ av nischtrad ökade under 2016. Av de sex fartyg som transporterar lättare oljeprodukter sysselsattes tre med transporter till Australien, Nya Zeeland och Pacific Islands – och tre med transporter mellan Europa och västra Afrika och Sydamerika. I båda fallen var utnyttjandegraden när det gäller fartygens lastförmåga hög, mellan 90 och 100 procent.

2 frågor till Kim Ullman

Vad är målet med P-MAX-fartygen?

–Vi försöker styra sysselsättningen mot trader och befraktningssystem där fartygens unika egenskaper kommer till sin rätt. Eftersom de kan ta mer last än jämförbara fartyg har vi möjlighet att erbjuda våra kunder lägre kostnad per fraktad enhet. Här har vi varit framgångsrika, vilket också blir tydligt när vi tittar på resultatet för året.

Hur kommer det sig att P-MAX-fartygen är så väl lämpade för just de här transporterna?

–Fartygen matchar kundernas behov av att vid varje skeppningstillfälle effektivt kunna frakta stora laster. Flera hamnar i området är dessutom relativt grunda, vilket gör P-MAX-fartygen, med sitt extremt grunda djupgående, väl lämpade.



Stena Provence lastar i Lyttelton, Nya Zeeland.

LITEN ORGANISATION MED stort nätverk

Concordia Maritimes verksamhet bedrivs i nära samarbete med flera av företagen inom Stena Sfären. Partnerskapen ger tillgång till världsledande kompetens inom samtliga sjöfartens områden: från konceptutveckling och bemanning till teknisk drift, befaktning och kommersiell operation.



ORGANISATORISKT BESTÅR CONCORDIA MARITIME av en land- och en sjöorganisation. Landorganisationen bestod under 2016 av totalt 6 personer (6). Sjöorganisationen är betydligt större. Den inhyrda ombordpersonalen uppgick i slutet av året till 488 (464).

En stor del av det dagliga operativa arbetet i form av befaktning och bemanning sker i samarbete med huvudsakligen Stena Bulk, Stena Weco, Northern Marine Management och Stena Teknik. Det nära samarbetet innebär att verksamheten kan bedrivas kostnads-effektivt samtidigt som tillgången till världsledande kompetens inom samtliga sjöfartens områden säkerställs.



En del av Stena Sfären

Concordia Maritime har nära kopplingar, operativa såväl som ägarmässiga, till Stena Sfären. Med över 19 000 medarbetare verksamma över hela världen är Stena Sfären idag en av Sveriges största familjeägda företagsgrupper. Verksamheten spänner över sjöfart, återvinning, fastigheter och finans. Till framgångsfaktorerna hör omtanke om kunderna, innovativa lösningar och perfekt utförande. För mer information se www.stena.com.

Northern Marine Management

Stenaägda Northern Marine Management (NMM) ansvarar för bemanning, drift och tekniskt underhåll av Concordia Maritimes fartyg. Sedan grundandet 1983 har NMM expanderat kraftigt. Idag omfattar verksamheten drifts- och/eller bemanningsansvar för cirka 130 fartyg av varierande typer och storleksklasser med totalt cirka 7 500 ombordanställda. Bland de externa kunderna finns flera av världens ledande shipping- och oljebolag.

NMM ligger i absolut framkant när det gäller ship management. Utöver internationella ackrediteringar har NMM även utvecklat ett verktyg för att uppnå ständiga förbättringar – Behavior Based Safety (BBS). Verktyget har resulterat i ett lägre antal olyckor än branschgenomsnittet och är även en starkt bidragande orsak till det mycket låga antalet tillbud och olyckor ombord på Concordia Maritimes fartyg. Verksamheten bedrivs från huvudkontoret i Glasgow. Därutöver finns även kontor i Aberdeen, Göteborg, St. Petersburg, Houston, Manilla, Mumbai, Perth, Shanghai och Singapore.

Stena Teknik

Stena Teknik är en resurs för samtliga marina affärsområden inom Stena Sfären. Verksamheten omfattar ny- och ombyggnadsprojekt, allmän marinteknisk rådgivning samt upphandling. Dessutom bedrivs forskning och utveckling inom det marina området. Arbetet omfattar de flesta typer av shipping, från persontrafik till oljetankers och riggar. Stena Teknik har genom dessa olika åtaganden byggt upp en omfattande

kunskapsbank inom marin teknik och skeppsbyggnad och är idag en av de ledande aktörerna globalt. Ett bevis på den höga kompetensen är att Stena Teknik ofta får fungera som remissinstans för olika frågor kring skeppsteknik inom EU.

Stena Teknik bistår Concordia Maritime med expertis inom exempelvis korrosionsskydd, klassningsfrågor och säkerhet till mer omfattande projekt som omfattar utveckling och projektering av nya fartyg.

Stena Bulk

Stena Bulk bistår såväl företag inom Stena Sfären som externa kunder med tjänster inom marknadsföring, befraktning och kommersiell operation av fartyg. Totalt befraktar och opererar Stena Bulk cirka 100 fartyg över hela världen. Bland kunderna finns såväl ledande olje- och gasbolag som oberoende handelshus.

Stena Bulk fungerar som Concordia Maritimes marknadsorganisation och ansvarar för befraktning, marknadsföring och kommersiell operation av de P-MAX-fartyg som transporterar tyngre oljeprodukter. Tillsammans med det angolanska statliga oljebolaget Sonangol kontrollerar Stena Bulk även Stena Sonangol Suezmax Pool, som i slutet av 2016 sysselsatte ett 20-tal fartyg, däribland Concordia Maritimes *Stena Supreme*. Genom det nära samarbetet får Concordia Maritime tillgång till en världsomspännande organisation med gedigen kunskap och erfarenhet av samtliga segment inom tankmarknaden.

Stena Weco

På bara några år har Stena Weco byggt upp ett helintegrerat globalt logistiknätverk för transporter av petroleumprodukter, lätta kemikalier och vegetabiliska oljor. Sammantaget omfattar flottan cirka 60 MR-fartyg. Med kontor i Köpenhamn, Houston, Singapore och Dubai möts kundernas behov av tillgänglighet och lokal närvaro.

Stena Weco fungerar som Concordia Maritimes marknadsorganisation och ansvarar för befraktning, marknadsföring och kommersiell operation av de P-MAX-fartyg som transporterar lättare oljeprodukter och de nya IMOIIIMAX-fartygen.







Säkra fartyg, kompetenta besättningar och ett ständigt förbättringsarbete utgör grunden i vårt hållbarhetsarbete. Kim Ullman, VD

STORT FOKUS PÅ hållbarhet

För Concordia Maritime går frågor kring miljöomsorg, säkerhet, transporteffektivitet och arbetsgivaransvar i mångt och mycket hand i hand med en sund och stabil finansiell utveckling. Såväl kunder och ägare som samhället i stort gynnas av säkra transporter, optimerade flöden och ett stort fokus på bränsleeffektivitet.

SÄKERHET OCH miljöansvar

Concordia Maritimes hållbarhetsarbete tar avstamp i en väsentlighetsanalys i vilken de främsta och mest relevanta hållbarhetsfrågorna identifieras. Till de mest centrala delarna hör att minimera risken för olyckor men också att kontinuerligt minska den egna operationens påverkan på miljön.

TANKSJÖFARTEN ÄR SANNOLIKT EN AV DE HÅRDAST REGLERADE och mest granskade branscherna. De omfattande regelverken omfattar miljömässiga och säkerhetsrelaterade aspekter såväl som tekniska och arbetsmiljörättsliga. I tillägg till de interna föreskrifterna bidrar dessa kontrollinstanser till att upprätthålla en hög och jämn kvalitet. Concordia Maritime har under lång tid legat i framkant vad gäller

säkerhet, kvalitet och arbetsgivaransvar. Arbetet bedrivs långsiktigt och följs upp utifrån en strukturerad plan med VD som ytterst ansvarig. VD ansvarar också för den kontinuerliga rapporteringen gentemot styrelsen. Det löpande arbetet bedrivs i nära samarbete med de samarbetspartners från vilka Concordia Maritime köper in tjänster avseende teknisk och kommersiell drift samt bemanning.

Utgångspunkter i hållbarhetsarbetet

VÄSENTLIGHET

Vi fokuserar på det som är mest väsentligt för vår verksamhet och där vi har störst möjlighet att påverka

- Säkerhet
- Miljöpåverkan
- Finansiell uthållighet

TRANSPARENS

- Vår ambition är full transparens
- Det vi redovisar ska vara relevant och kopplat till de mest väsentliga frågorna för vår verksamhet

VÅRA KÄRNVÄRDEN

- **Care** Omtanke och kvalitet i allt vi gör
- **Innovation** En innovativ företagskultur hjälper oss prestera och förbättra oss
- **Performance** Förstklassigt utförande

TYDLIG STYRNING

- VD är ansvarig för övergripande samordning och uppföljning
- Rapportering och uppföljning på samtliga ordinarie styrelsemöten
- Kvartalsvis avstämning tillsammans med partners

Tre prioriterade områden

Safety first

Vårt främsta mål är att bedriva fartygsdriften och affärsverksamheten på ett sätt som både skyddar fartygen och de anställda som arbetar under vår övervakning och kontroll. Genom en stark säkerhetskultur på alla nivåer inom vår organisation ska vi förebygga risken för olyckor att inträffa.

	Mål 2016	Utfall 2016	Mål 2017
LTI (Lost Time Injury)	0	0	0
LTIF (Lost Time Injury Frequency)	0	0	0
Antal vettinginspektioner med fler än fem observationer (ägda fartyg)	0	0	0
Genomsnittligt antal vettingobservationer (hela flottan)	<4	2,5	<4
Antal hamnstatskontroller som resulterat i kvarhållande i hamn	0	0	0
Antal piratrelaterade incidenter	0	0	0
Skada på egendom	0	9	0
Medical Treatment Case	0	3	0
Restricted Work Case	0	2	0
High potential near miss	0	8	0
High risk observation	0	1	0

Miljömässigt ansvar

Vi har ett tydligt åtagande att minska vår inverkan på miljön. Vi arbetar kontinuerligt med att minska utsläppen och öka energieffektiviteten.

	Mål 2016	Utfall 2016	Mål 2017
Oljespill, liter	0	0	0
Minskad bränsleförbrukning, mt/dygn (ägda fartyg)	0,3	0,8	0,3
CO ₂ -reducering, mt	2 800	5 215	2 800
SO ₂ -reducering, mt	36	39	36
NO _x -reducering, mt	80	145	80
Minskning av utsläpp av partiklar, mt	0,9	1,7	0,9

Finansiell uthållighet

Vårt mål är att säkerställa en finansiell utveckling som gör det möjligt för oss att investera i vår fortsatta utveckling. Därigenom kan vi skapa värde för medarbetare, samhälle och ägare – på kort och lång sikt.

	Utfall 2015	Utfall 2016
Omsättning, MSEK	1 086,6	1 038,2
EBITDA, MSEK	423,8	319,9
Resultat före skatt, MSEK	174,3	56,9

Safety first

SÄKERHETSARBETET UTGÖR EN AV GRUNDBULTARNA i Concordia Maritimes verksamhet. Omfattande resurser läggs på att kontinuerligt utveckla och optimera fartyg, rutiner och besättningar. Målet är dels att förebygga risken för olyckor, dels att minimera skadan om en olycka ändå skulle inträffa. Arbetet sker på flera olika plan; genom konstruktionen av själva fartygen och dess utrustning såväl som genom ett omfattande och kontinuerligt arbete med att identifiera potentiella risker och farliga arbetsmoment.

MAX-konceptet – dubbelt av allt

Concordia Maritimes största insats för en säker tanksjöfart ligger i säkra fartyg. I flottan förenas transportekonomi och flexibilitet med mycket god säkerhet. Med P-MAX-konceptet har Concordia Maritime tagit säkerhetstänkandet in i en ny dimension. Fartygen är byggda med dubbla drift- och styrsystem. Varje fartyg har två separata maskinrum med brand- och vattentäta skott. Alla kontrollsystem är separerade och varje maskin har separata bränslesystem. Dubbla roder och propellrar ger dessutom en bättre manöverförmåga, vilket är en stor fördel både effektivitets- och säkerhetsmässigt. Kommandobryggan har 360 graders sikt och är utrustad med ett copilot-system, det vill säga dubbla kommandopunkter. Detta är en stor fördel säkerhetsmässigt och underlättar också vid utbildning och träning.

Utbildning och riskidentifiering

Att arbeta ute till havs ställer stora krav på befäl och manskap ombord. För att trygga säkerheten ombord finns, utöver ett omfattande internationellt regelverk, även högt ställda interna krav och rutiner. För att kraven på kvalitet, miljö och säkerhet ska uppfyllas, bedrivs ett kontinuerligt kompetensutvecklingsarbete. Utbildningarna är dels generella, dels anpassade för det specifika fartyget.

Behaviour Based Safety

Det viktigaste inslaget i arbetet att kontinuerligt förbättra säkerheten ombord utgörs av systematisk riskidentifiering. På Concordia Maritimes fartyg ägnar varje besättningsman varje dag tid åt att studera hur rutiner och rörelsemönster efterlevs. Rapporteringen sker utifrån en standardiserad modell (Behaviour Based Safety). Observationerna sammanställs i rapporter som sedan sprids till samtliga fartyg i flottan.

Det systematiska säkerhetsarbetet återspeglas tydligt i antalet personskador och LTIF. Här ligger Concordia Maritime betydligt lägre än genomsnittet i branschen. Sammanlagt har över 12,1 miljoner arbetstimmar utförts på våra fartyg de senaste fem åren. Under alla dessa timmar har endast två olyckor inträffat med förlorad arbetsdag som följd.

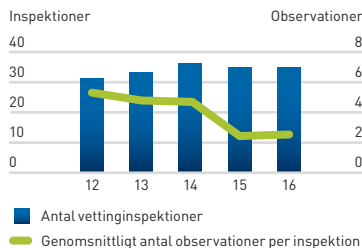
Externa kontroller och inspektioner

Under 2016 genomfördes 34 vettinginspektioner ombord på Concordia Maritimes fartyg. I inget fall gjordes någon observation av allvarigare art. Under året genomfördes även 24 s.k. hamnstatskontroller. Inte heller vid någon av dessa gjordes någon observation av allvarigare art.

Piracy

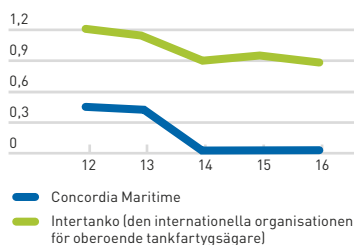
Kapningar av fartyg har under senare år blivit ett allt större hot mot den internationella sjöfarten. Vi arbetar aktivt för att minska risken för att något av våra fartyg skulle kapas eller utsättas för annan typ av hot. Inför varje resa görs omfattande analyser och riskbedömningar. Baserat på utfallet av dessa görs strategiska och taktiska val vad gäller rutt, särskilt understöd samt andra åtgärder. Arbetet regleras av rekommendationer från internationella sjöfartsorganisationer, där bland andra Intertanko ingår, samt av IMOs ISPS-kod (International Ship and Port Facilities Security Code). Koden ställer krav på fartygens utrustning samt att det på varje fartyg ska finnas säkerhetsrutiner och en ansvarig utbildad person. Samtliga fartyg i flottan lever upp till ISPS-kodens krav.

Vettinginspektioner¹⁾ av vår flotta



1) Oljebolagens fartygsinspektioner

LTIF jämfört med branschen





Stena Paris i stor säkerhetsövning

I slutet av september 2016 deltog P-MAX-fartyget *Stena Paris* i en större säkerhetsövning som hölls av oljebolaget ExxonMobil och hamnmyndigheten i Singapore.

Övningen omfattade ett scenario där ett fullastat VLCC-fartyg kolliderar med en produkttanker strax utanför hamnområdet i Singapore. I kollisionen skadas två tankar på VLCC-fartyget och olja börjar läcka ut. En besättningsman förlorar medvetandet och ytterligare en skadas allvarligt.

Syftet med övningen var att testa de beredskapsplaner som finns framtagna. Planerna omfattar aktiviteter för alla typer av eventualiteter, med fokus på att ta hand om skadade, sanera den olja som hamnat i vattnet, motverka spridning och parallellt förhindra ytterligare utsläpp från det skadade fartyget.

Övningen omfattade ett stort antal aktörer på land, till havs och i luften, där förmågan till koordinering är helt avgörande.

"Den här typen av övningar hålls regelbundet och de är oerhört värdefulla för alla inblandade. Lyckligtvis är det ytterst sällan det inträffar incidenter, men om något händer är det av största vikt att rutinerna finns på plats och att allting klaffar", säger Kim Ullman, VD på Concordia Maritime.

Fartygets livscykel

Ett fartyg påverkar miljön på olika sätt från det att det byggs till att det återvinns. Under dess livscykel kan dock mycket göras för att begränsa och reducera påverkan.

1 DESIGN & KONCEPT

Störst möjlighet att begränsa ett fartygs miljö-påverkan finns vid utformningen av själva fartygs-konceptet. Bränsleförbrukning, transporteffektivitet och säkerhet under fartygets hela livslängd avgörs här.

2 BYGGNATION

Under själva byggnationen av ett fartyg sker oundvik-ligen utsläpp i vatten och luft och olika typer av avfall produceras. Striktare regler, nya byggnationsmetoder och högre krav från beställare har dock medfört att miljöpåverkan minskat under senare år.

3 LÖPANDE DRIFT

Ett fartygs största miljöpåverkan sker under den löpande driften. Både vi och branschen i sin helhet arbetar kontinuerligt med olika lösningar för att minska mängden utsläpp.

4 KONTINUERLIGA FÖRBÄTTRINGAR

Genom kontinuerliga förbättringar och löpande under-håll är det möjligt att bibehålla eller till och med för-bättra fartygets miljöprestanda under dess livslängd.

5 ÅTERVINNING

Under senare år har åtgärder vidtagits för att minska påverkan på såväl miljö som människa vid återvinning av fartyg. Till exempel ska idag allt material ombord klassificeras och hela återvinningsprocessen certi-fieras – något vi gjort sedan det första P-MAX-fartyget levererades 2005.

UNIK KOMPETENS I ALLA STEG

Inom Stena Sfären finns en unik möjlighet och förmåga att utveckla och analysera nya innovationer för att sedan – baserade på såväl tekniska som kommersiella över-väganden – kombinera dem på bästa sätt. Stena Teknik driver designutvecklingen av nya fartygstyper från ritning till färdig leverans. Fokus ligger på optimering och kvalitet i alla steg. Vid leverans tar Stenas tekniska manager Northern Marine Management över den tekniska driften. Fokus ligger på fortsatt optimering och utveckling.

Detta sker hela tiden med en tät kommunikation med de kommersiella operatörerna Stena Bulk och Stena Weco, som säkerställer goda kommersiella villkor. P-MAX-, IMOIIIMAX- och Suezmaxfartygen är alla goda exempel på fartyg som optimerades redan i designstadiet, men som sedan fortsatt att utvecklas till följd av tekniska möjligheter och förändrade kommersiella behov.

Miljömässigt ansvar

INOM CONCORDIA MARITIME bedrivs ett målmedvetet arbete för att kontinuerligt minska den fartygs- och verksamhetsrelaterade påverkan på miljön. Stort fokus ligger på att minska utsläppen till hav och luft, öka bränsleeffektiviteten samt bibehålla en överlag hög operativ kvalitet.

Concordia Maritimes miljöpåverkan kan övergripande delas in i två kategorier:

- Utsläpp av koldioxid, svavel- och kväveoxider samt skadliga partiklar i samband med förbrukning av bunkerolja.
- Spridande av organismer till följd av utsläpp av ballastvatten.

Inom båda områdena bedrivs ett omfattande arbete för att reducera respektive helt eliminera påverkan på miljön.

Minskade koldioxidutsläpp

Utsläppen av koldioxid står i direkt relation till fartygens bränsleförbrukning. Målet är att uppnå en genomsnittlig minskning av bränsleförbrukningen om 0,3 ton per fartyg och dag till sjöss. För att kontinuerligt minska utsläppen läggs stor kraft på dels en effektiv operation, dels löpande tekniska förbättringar på fartygen.

Effektiv kommersiell och teknisk operation

Inom ramen för den kommersiella och tekniska operationen har det sedan 2012 bedrivits ett omfattande bränsleeffektiviseringsprogram som resulterat i avsevärt minskade koldioxidutsläpp. Till aktiviteterna och åtgärderna hör dels tätare och mer detaljerad

uppföljning av fartygens energiförbrukning, dels implementering av avancerade system och rutiner som möjliggör fart- och rutt-optimering baserat på väderförhållanden, väntetider i hamnar, bunkerkostnader och kundbehov.

Sedan projektet inleddes har bränsleeffektiviteten mätt i fraktad last (ton) i relation till förbrukat bränsle (ton) ökat med 20 procent. Den minskade bunkerförbrukningen i kombination med andra åtgärder medförde under 2016 en minskning av koldioxidutsläpp med drygt 5 200 ton och svaveldioxidutsläpp med cirka 40 ton.

Teknisk vidareutveckling och underhåll

Utöver arbetet med ruttplanering, optimering av fart och energy management bedrivs även ett omfattande, kontinuerligt tekniskt vidareutvecklings- och underhållsarbete på fartygen. Till de åtgärder som har stor effekt på bränsleförbrukningen hör olika insatser för att minska beväxning på skrov, propellrar och drev. Beväxning medför en avsevärt ökad bränsleförbrukning och kan dessutom påverka köregenskaperna – och därmed säkerheten – negativt. Stor kraft har även lagts på teknisk vidareutveckling av själva propellrarna. Bland annat har fenor, s.k. "Hub Vortex", installerats bakom propellrarna. Fenorna bryter den virvel som annars skapas bakom propellrarna.

För att minska utsläppen av svavel- och kväveoxider har s.k. VTA-turbiner (Variable output Turbine Area) installerats på fyra av fartygen i flottan. Fördelarna ligger främst i att man genom att vinkla bladen i turbinen kan anpassa turbinens verkningsgrad efter fartygets fart, vilket sänker bränsleförbrukningen.



Green Passport

Sjöfartsindustrin har under de senaste åren vidtagit åtgärder för att minska påverkan på miljö och människa vid fartygsåtervinning. Idag råder hårda miljökrav på hela kedjan; från fartygsdesign och konstruktion till drift och återvinning. Till exempel ska allt material ombord klassificeras och hela skrotningsprocessen struktureras och certifieras, något vi gjort på våra nybyggen sedan det första P-MAX-fartyget levererades 2005. *Stena Paris* var det första nybyggda fartyget i världen att certifieras med Det Norske Veritas Green Passport.



Åtgärder för att minska utsläppen av svavel- och kväveoxider

Utsläppen av svaveloxider är huvudsakligen en konsekvens av svavelhalten i det bränsle som används. Som en konsekvens av det nya svaveldirektiv som trädde i kraft 1 januari 2015 har gränsnivån för maximal svavelhalt i det bränsle som används i Östersjön, Nordsjön, Engelska kanalen, Kanada och USA sänkts från tidigare 1 procent till 0,1 procent.

Concordia Maritime strävar även efter att minimera utsläppen av kväveoxider. Samtliga fartyg i flottan är byggda efter 1 januari 2000, vilket innebär att de uppfyller IMO:s krav enligt Tier 1 och därmed släpper ut 13 procent mindre kväveoxider per ton bränsle jämfört med fartyg som inte uppfyller kraven. Två av fartygen i flottan uppfyller dessutom kraven enligt Tier II, och släpper därmed ut ytterligare 15 procent mindre kväveoxider per ton bränsle.

Motstridiga intressen

Arbetet att minska påverkan på miljön kompliceras av att olika miljöförbättrande åtgärder ibland står emot varandra. Genom att sänka verkningsgraden på fartygens motorer är det till exempel möjligt att minska utsläppen av kväveoxider. Åtgärden skulle dock samtidigt medföra högre utsläpp av koldioxid. För att nå bästa möjliga effekt krävs därför en sammanvägning av många olika faktorer.

Utsläpp av ballastvatten

Till andra potentiella miljöfaror hör kustnära utsläpp av ballastvatten. Organismer som forslas med ballastvatten från ett ekosystem till ett annat kan medföra skada i den lokala miljön. Alla Concordia Maritimes fartyg följer en Ballast Water Management Plan, framtagen av vår partner Northern Marine Management (NMM) utifrån de internationella riktlinjer som finns. IMOIIIMAX-fartygen är även utrustade med särskilda system för hantering av ballastvatten.

Inget utsläpp av olja

Den största miljömässiga risken förknippad med tanksjöfart är risken för oljespill i samband med grundstötning, kollision eller annan olycka. I takt med att den globala tankflottan blivit allt modernare och säkrare har dock antalet oljeutsläpp minskat drastiskt och är idag mycket sällsynt.

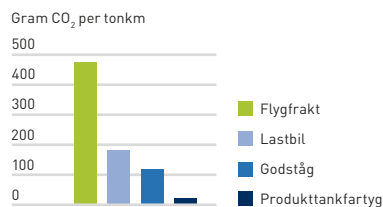
Bakom utvecklingen ligger ett omfattande förbättringsarbete bland världens rederier i kombination med hårdare krav från lagstiftare, kunder och andra intresseorganisationer. Strikta rapporteringsrutiner möjliggör total kontroll över alla incidenter – i hamn och till sjöss. Inget av Concordia Maritimes fartyg var heller under 2016 inblandat i någon incident som ledde till att bunkrolja eller last hamnade i vattnet.

En flexibel och bränsleeffektiv flotta

Concordia Maritimes främsta bidrag till en mer hållbar tanksjöfart utgörs av en lastflexibel flotta. Såväl P-MAX-fartygen som IMOIIIMAX-fartygen är utvecklade för att kunna transportera olika typer av oljeprodukter, vilket skapar förutsättningar för god lasteffektivitet. Tre av P-MAX-fartygen har efter leverans konverterats till IMO3-klass, vilket innebär ytterligare ökad lastflexibilitet då de nu även kan transportera vegetabiliska oljor och lättare kemikalier.

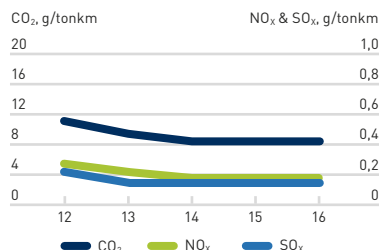
Samtliga fartyg i flottan kännetecknas även av hög bränsleeffektivitet. Till P-MAX-fartygens främsta styrkor hör skrovets utformning, som gör det möjligt att transportera cirka 30 procent mer last än ett standardfartyg på samma djup. Vid full last innebär detta en avsevärt lägre bränsleförbrukning per lastenhet jämfört med traditionella MR-fartyg. Både Suezmax-fartyget och de två IMOIIIMAX-fartygen är av s.k. ”ECO-design”, vilket innebär att ett stort antal innovativa tekniska lösningar medfört att bränsleförbrukningen i servicefart är avsevärt lägre än förra generationens fartyg.

Koldioxidutsläpp per transportslag



Källa: IMO

Utsläpp från Concordia Maritimes flotta



Källa: Stena AB Public Affairs and Sustainability

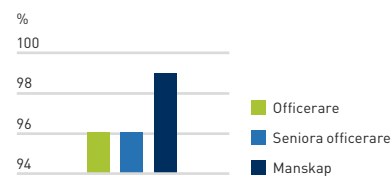


En ansvarstagande arbetsgivare

För att möjliggöra säkra transporter krävs tillgång till kompetenta besättningar. Konkurrensen om välutbildade sjömän är och kommer även fortsättningsvis att vara hård. Samtidigt gör en ny generation inträde på arbetsmarknaden och ställer nya krav på arbetsvillkor och arbetsmiljö.

Concordia Maritime och Northern Marine Management vill vara attraktiva arbetsgivare som utöver konkurrenskraftiga villkor även erbjuder utvecklande och säkra arbetsplatser. Respekt för individen, möjlighet till kompetensutveckling, sociala förmåner och en stark säkerhetskultur är viktiga bitar i detta arbete. Samtliga ombordanställda verkar under ITF-avtal (International Transport Workers' Federation).

Andel personal som stannar kvar



Samhällsengagemang

I ENLIGHET MED CONCORDIA MARITIMES RIKTLINJER för samhällsengagemang prioriteras initiativ med tydlig koppling till Concordia Maritimes värderingar, kompetens och verksamhet. De projekt eller initiativ som stötts ska vara relaterade till sjöfart. De ska bidra till en säkrare vardag för den enskilda sjömannen, stötta utvecklingen mot en mer miljömässigt och socialt hållbar sjöfart eller bidra till en positiv utveckling av de lokala marknader på vilka bolaget är verksamt.

Stipendieprogram på Bermuda

Sedan Concordia Maritimes stipendieprogram lanserades 2011 har det fungerat som en språngbräda för åtskilliga sjöfartstudenter på Bermuda. Årligen delas upp till USD 10 000 ut till en eller flera sökande studenter. Utöver det ekonomiska bidraget ges även möjlighet till handledning och mentorskap under stipendietiden.

För den enskilda studenten innebär stipendiet en språngbräda in i yrkeslivet. Flera av stipendiaterna hade inte haft möjlighet att studera vidare om det inte vore för det ekonomiska bidraget. Men det är inte bara eleverna som drar nytta av programmet, även Concordia Maritime gynnas av den uppmärksamhet det medför. Synligheten har ökat och Concordia Maritime är idag en eftertraktad partner på Bermuda, känd för att ta sitt ansvar och bidra till sjöfartens utveckling.

Mercy Ships Cargo Day

Concordia Maritime stöttade under 2016 Mercy Ships Cargo Day. Syftet var att samla in medel till Mercy Ships, en icke-statlig organisation som driver världens största privata sjukhusfartyg.

Mercy Ships erbjuder operationer, tandvård och annan kvalificerad medicinsk vård på platser där behovet är som störst. Verksamheten, som bedrivs ombord på sjukhusfartyget, Africa Mercy, bedrivs i nära samarbete med de olika värdländerna. Stort fokus ligger för närvarande på olika länder i Afrika, där tillgången till avancerad och högkvalitativ sjukvård på många platser är starkt begränsad. Fortfarande lider och dör alltför många människor till följd av sjukdomar eller handikapp som lätt hade kunnat behandlas om vårdkedjan bara funnits på plats.

Sedan 1978 har Mercy Ships tillhandahållit vårdtjänster och material till behövande i utvecklingsländer till ett värde av drygt 1 miljard dollar och via 587 hamnbesök gett medicinsk assistans till fler än 2,5 miljoner personer.

För mer information, besök www.mercyshippscargoday.org



Stipendiat Erin Greig (tredje från vänster) tillsammans med Taran Card, Angelique Burgess och Pilot Mario Thompson.



Uppföljning och kontroller

Certifieringar och egenkontroll

Då en stor del av det dagliga operativa arbetet köps in från externa tjänsteleverantörer tar sig hållbarhetsarbetet till stor del uttryck i det arbete som utförs i deras respektive verksamheter. Tillsammans arbetar vi kontinuerligt för att utveckla hållbara arbetssätt och förbättra vår hållbarhetsprestanda.

När det gäller fartygen och dess drift är NMM certifierad enligt bland annat ISO 9001 (kvalitet), ISO 14001 (miljö), ISO 50001 (energi), OHSAS 18001 (arbetsmiljö). Certifieringarna syftar till att kontinuerligt minska verksamhetens totala miljöbelastning. Arbetet med säkerhets- och miljöfrågor regleras inom NMM av en koncern-gemensam SHE-policy (Safety, Health and Environment) som innehåller miniminivåer och krav på rapportering kring ett antal områden såsom tillbud och olyckor samt frånvaro orsakad av sjukdom och arbetsskador.

Externa kontroller

Utöver egna kontroller sker omfattande granskning och uppföljning från både myndigheter och kunder. Fartygen i flottan, både ägda och inhyrda, är föremål för kontinuerliga kvalitetsgranskningar i form av bland annat olje- och kemikalieindustrins vettingkontroller, flaggstaternas årliga besiktningar, de offentligt publicerade hamnstatskontrollerna och klassificeringssällskapens kontroller. Kontrollerna omfattar bland annat fartygets konstruktion och dess allmänna kondition, utrustning och rutiner för navigation, räddningsutrustning,

brandbekämpningsutrustning, lasthanteringssystem, oljesaneringsutrustning och rutiner för krishantering. Även besättningens antal, behörighet och anställningsvillkor, fartygets loggböcker samt certifikat granskas. Verksamheten i land kontrolleras främst genom revision av processer och rutiner.

Nolltolerans mot mutor och korruption

Inom Concordia Maritime råder nolltolerans mot mutor och korruption. Vi strävar också efter att helt eliminera s.k. facilitation payments, vilka historiskt har varit vanliga inom sjöfarts- och rederinäringen.

Concordia Maritime är sedan 2016 medlem i Maritime Anti-Corruption Network (MACN), ett internationellt initiativ som skapats av aktörer inom sjöfartsnäringen för att dela erfarenheter och utveckla best practice vad gäller arbete mot korruption och mutor i alla dess former. MACN drivs av företrädare för sjöfartsnäringen, men samarbetar också med externa aktörer, däribland regeringar och internationella organisationer (bl a United Nations Development Programme) i syfte att identifiera och på djupet förstå de bakomliggande orsakerna till korruption inom sjöfartsindustrin.

Som medlem i MACN åtar man sig att följa organisationens sju principer, vilka bl a rör implementeringen av införande och upprättande av anti-corruption compliance program, intern kontroll, rapporteringssystem samt återkommande interna och externa genomlysningar.

Ramverk, principer och riktlinjer

Concordia Maritimes styrelse och ledningsgrupp har tillsammans formulerat och antagit ett ramverk som sätter riktlinjerna för hur Concordia Maritime ska agera som ett ansvarsfullt företag och arbetsgivare. Ramverket består av såväl interna regelverk och riktlinjer som anslutning till externa principer och rekommendationer.

Hållbarhetspolicy I hållbarhetspolicyn beskrivs Concordia Maritimes övergripande inställning till hållbarhet samt övergripande principer för styrning och uppföljning av hållbarhetsarbetet.

Code of Conduct I den affärsetiska policyn beskrivs bl a Concordia Maritimes riktlinjer för leverantörer och partners. Här beskrivs även relationen till anställda, affärspartners och andra intressenter samt inställningen till gåvor och mutor. Den gäller för styrelsen och samtliga anställda inom Concordia Maritime.

Global Compact Concordia Maritime följer både FNs Global Compact-initiativ och den allmänna förklaringen av de mänskliga rättigheterna. Global Compact introducerades 1999 och är idag, med över 6 000 företagsmedlemmar från 135 länder, det största internationella initiativet för företagsansvar och hållbarhetsfrågor. Företagsmedlemmarna förbinder sig att leva upp till tio principer kring mänskliga rättigheter, miljö, arbetsvillkor och antikorruption, och respektera dessa i hela sin värdekedja.

OECD:s riktlinjer för multinationella företag OECD:s riktlinjer för multinationella företag är rekommendationer till multinationella företag verk-samma i eller med hemvist i något av OECD-länderna. De rör bland annat företagets relation till mänskliga rättigheter, miljö och arbetsförhållanden.

ILOs kärnkonventioner Internationella arbetsorganisationens (ILO) åtta så kallade kärnkonventioner utgör en minimistandard för arbetsvillkor över hela världen. Det handlar om grundläggande mänskliga rättigheter i arbetslivet.

SNAP-BACK ZONE

DANGER

RISK- OCH känslighetsanalys

I likhet med alla affärsdrivande företag är Concordia Maritimes verksamhet förknippad med vissa risker, vilka övergripande kan delas in i fyra kategorier: företagsrisker, marknadsrelaterade risker, operativa risker och finansiella risker.

1. Företagsrisker

Med företagsrisker avses främst övergripande risker relaterade till själva styrningen och driften av bolaget.

A Varumärke

Med varumärkesrisker avses här händelser som i grunden skulle kunna påverka förtroendet för verksamheten bland kunder, medarbetare, ägare eller andra intressenter i en negativ riktning. Det kan röra sig om missförhållanden, allvarligare olyckor eller andra incidenter, likväl som händelser av mer finansiell eller aktiemarknadsrelaterad karaktär.

HANTERING: Concordia Maritimes styrelse och ledningsgrupp har tillsammans formulerat och antagit ett ramverk som sätter riktlinjerna för hur Concordia Maritime ska agera som ett ansvarsfullt företag och arbetsgivare. Ramverket består av såväl interna regelverk och riktlinjer som anslutning till externa principer och rekommendationer. Till de främsta hör Concordia Maritimes Code of Conduct, Hållbarhetspolicy samt följande av FNs initiativ Global Compact.

B Medarbetare

Med medarbetarrisker avses Concordia Maritimes förmåga att inte kunna attrahera och behålla kompetenta och engagerade medarbetare. Denna förmåga är avgörande för att kunna driva

utvecklingen i enlighet med ställda mål. Om Concordia Maritime inte har tillgång till rätt kompetens vid rätt tillfälle kan koncernens verksamhet och resultat påverkas negativt.

HANTERING: Concordia Maritimes egen landorganisation är liten, vilket i normalfallet gör beroendet av ett antal nyckelpersoner stort. Detta motverkas dock i viss mån av det nära samarbetet med ett flertal bolag inom Stena Sfären. Icke desto mindre arbetar vi aktivt för att skapa en stimulerande arbetsplats med goda utvecklingsmöjligheter för medarbetarna.

C Likviditet

Med likviditetsrisk avses risken att bolaget inte har tillräckligt mycket likviditet för att sköta sina åtaganden. Utöver likviditet för sina löpande åtaganden strävar bolaget dessutom mot att ha likviditet för att kunna genomföra affärer som kräver en insats av likvida medel.

HANTERING: Likviditetsrisken hanteras genom att säkerställa en sund ekonomi med konkurrenskraftiga kostnader och en hantering av marknadsrelaterade risker. För att säkerställa tillgången till kortsiktig likviditet finns en checkräkningskredit om MUSD 10 och MSEK 10.



	Typ av risk	Påverkan (1–5)		Sannolikhet (1–5)		Riskstrategi
		Hela branschen	CM	Hela branschen	CM	
1. FÖRETAGS-RISKER	A Varumärke	4 (5)	4 (5)	2 (1)	2 (1)	Tydliga ramverk för hur Concordia Maritime ska agera som ansvarsfullt företag.
	B Medarbetare	3 (3)	4 (4)	3 (3)	3 (2)	Nära samarbete med ett flertal företag inom Stena Sfären.
	C Likviditet	4 (4)	4 (4)	4 (4)	2 (3)	Säkerställande av en sund ekonomi med konkurrens-kraftiga kostnader och en löpande hantering av marknads-relaterade risker.
	D Finansieringsrisk	4 (4)	3 (4)	3 (4)	2 (3)	God soliditet och goda bankförbindelser.
2. MARKNADS-RELATERADE RISKER	A Konjunktur	4 (4)	4 (4)	5 (4)	5 (4)	Tydlig flottstrategi och god marknadskunskap.
	B Fraktrater	5 (5)	5 (5)	5 (5)	5 (5)	Effektiv operation, god marknadskunskap och goda kundrelationer.
	C Oljepris	4 (4)	4 (4)	5 (4)	5 (4)	Effektiv operation och god marknadskunskap.
	D Politisk risk	3 (3)	3 (3)	4 (3)	4 (3)	I framkant vad gäller säkerhets- och hållbarhetsarbete.
	E Krig och oroligheter	3 (4)	3 (4)	4 (4)	4 (4)	Kontinuerlig omvärldsbevakning och intern säkerhetspolicy.
3. OPERATIVA RISKER	A Skada på fartygen	3 (4)	3 (4)	3 (2)	3 (2)	Kontinuerligt underhållsarbete i kombination med fullgott försäkringsskydd.
	B Olyckor och incidenter	5 (5)	5 (5)	3 (3)	2 (2)	Kontinuerligt arbete kring förebyggande åtgärder.
	C Fartygsdrift	3 (4)	3 (4)	2 (3)	1 (2)	Kontinuerligt arbete kring förebyggande åtgärder för att möjliggöra långsiktig sysselsättning.
4. KREDIT-RISKER	A Motpartrisker – kund	3 (3)	3 (3)	2 (2)	2 (2)	Långsiktiga samarbeten och löpande uppföljning.
	B Motpartrisker – under-leverantörer och sam-arbetspartners	3 (4)	3 (4)	1 (2)	1 (2)	Finansiellt och operationellt starka aktörer. Bankgarantier och förseningsklausuler.

Föregående års siffra inom parentes.



Förändring av riskmiljön 2016

Den största förändringen i riskmiljön under 2016 rör försämrade marknadsförutsättningar med minskade operativa intäkter som följd. Effekterna av denna risk motverkas dock i någon mån av ett aktivt arbete med befraktningsstrategi och flottans disposition.

Typ av risk

- Företagsrisker
- Marknadsrelaterade risker
- Operativa risker
- Kreditrisker

D Finansieringsrisk

Med finansieringsrisk avses risken att bolaget inte kan tillgodose behovet av nytt lånekapital.

HANTERING: Denna risk hanteras genom uppfyllande av finansiella åtaganden, underhålla den mycket goda relation till bankerna som redan finns, arbeta med att bredda den potentiella finansieringsbasen till nya banker och institut och att arbeta för att driva bolaget på ett sunt sätt med god transparens och kommunikation.

2. Marknadsrelaterade risker

Med marknadsrelaterade risker avses främst risker relaterade till förändringar i omvärld och marknad, det vill säga risker som styrelse och ledning har begränsad möjlighet att påverka i det korta perspektivet men ändå måste förhålla sig till i planeringen av verksamheten.

A Konjunktur

Med konjunkturrelaterade risker avses risken att det allmänna marknadsläget påverkar verksamheten eller resultatet negativt.

Sjöfart är en utpräglat cyklisk bransch. Efterfrågan på transporter av olja och raffinerade oljeprodukter styrs till stora delar av konsumtionen av dessa produkter. Denna styrs i sin tur i stor utsträckning av den ekonomiska konjunkturen. Allt detta sammantaget påverkar fraktnivåerna. Effekten av konjunkturrelaterade svängningar är på kort sikt störst på spotmarknaden, men ger på längre sikt även effekt på kontraktmarknaden och fartygsvärden.

HANTERING: Risker relaterade till fraktraterna hanteras huvudsakligen genom beslut om flottans disposition (inkl. förvärv och avyttringar) och val av kontrakteringsmetod. Besluten baseras på en löpande analys av konjunktursvängningarna i marknaderna och dess bärighet på sjöfarten i allmänhet och tanksjöfarten i synnerhet.

B Fraktrater

Med risker relaterade till fraktraterna avses risken för minskade intäkter till följd av fallande fraktrater.

Fraktraterna inom tanksjöfarten kan från tid till annan fluktuera kraftigt. En nedgång i fraktraterna kan bero på såväl minskad efterfrågan på transportkapacitet som på ökat utbud av fartyg. En förändring i raterna medför stora konsekvenser för verksamhetens lönsamhet. I det korta perspektivet fluktuerar fraktraterna på spotmarknaden betydligt mer än raterna på tidsbefraktningsmarknaden.

HANTERING: Risker relaterade till fraktraterna hanteras huvudsakligen genom beslut om flottans disposition och val av kontrakteringsmetod. Spotmarknadsexponeringen hanteras också genom de pooler inom vilka fartygen verkar. Besluten baseras på en löpande analys av marknadens utveckling på såväl kort som lång sikt.

C Oljepris

Oljeprisets utveckling kan påverka efterfrågan på transporter av olja och oljeprodukter. Ett lågt oljepris kan medföra en positiv effekt på världsekonomin och därigenom komma att medföra en ökad efterfrågan på olja och tanktransporter – och omvänt vid ett högre pris. Förändringar i oljepriset påverkar också lagerhållning och trading av olja, vilket i sin tur påverkar efterfrågan på tanktransporter.

Ett högt oljepris kan även påverka nettoresultatet genom stigande kostnader för bunkerolja.

HANTERING: Risker relaterade till oljepriset hanteras huvudsakligen genom beslut om flottans disposition och val av kontrakteringsmetod. Besluten baseras på en löpande analys av marknadens utveckling på såväl kort som lång sikt.

D Politisk risk

Med politiska risker avses huvudsakligen risken för att politiska beslut får negativa konsekvenser på den internationella handeln av olja och oljeprodukter. Concordia Maritime agerar på en marknad påverkad av en mängd regelverk som kan förändras beroende på ändrade omvärldsfaktorer och/eller politiska beslut. Till dessa hör bland annat beslut gällande regler för internationell handel, säkerhet och miljö.

Vad gäller den internationella handeln har utvecklingen under senare år gått mot ökad global frihandel och allt färre inskränkningar av handelspolitisk karaktär. Störst risk för förändringar torde ligga inom säkerhets- och miljöområdet, där det pågår en ständig översyn av internationella och nationella lagar, branschrelaterade konventioner, förordningar och praxis.

HANTERING: Vad gäller politiska beslut med bäring på Concordia Maritimes verksamhet bedrivs en löpande omvärldsbevakning, dels inom den egna organisationen, dels i samarbete med samarbetspartners och andra aktörer.

Vad gäller höjda krav inom miljö- och säkerhetsområdet medför Concordia Maritimes flotta och utpräglade säkerhetsfokus snarast möjligheter.

D Krig och oroligheter

Med risker relaterade till krig och oroligheter avses dels risken för begränsningar i tillgången på olja och oljeprodukter, dels förändringar i transportbehovet. Här inbegrips även risker relaterade till piratverksamhet. Risken påverkar branschen som helhet och även Concordia Maritime.

HANTERING: Vad gäller risken för krig, oroligheter och piratverksamhet bedrivs en löpande omvärldsbevakning, dels inom den egna organisationen, dels tillsammans med samarbetspartners och andra aktörer.



3. Operativa risker

Med operativa risker avses här risker relaterade till den löpande verksamheten.

A Skada på fartygen

Med risker relaterade till skador på fartygen avses framför allt dels kostnader för att reparera uppkomna skador, dels intäktsbortfall till följd av off-hire – vilket även kan leda till dyrare försäkringspremier.

HANTERING: Denna risk hanteras dels genom strikta rutiner, planerat underhåll av fartygen och ett omfattande skadeförebyggande arbete i den operativa verksamheten, dels genom tecknande av för branschen sedvanliga försäkringar. Fartygen är försäkrade mot skada och förlust till belopp som motsvarar fartygens värde. Fartygen är dessutom försäkrade mot förlust av intäkt på grund av skada eller haveri. Därutöver finns sedvanliga försäkringar för att få operera i specifika farvatten.

B Olyckor och incidenter

Med olyckor och incidenter avses framför allt olyckor till havs eller i hamn (haveri, oljespill, kollision etc.). Denna typ av händelser skulle kunna medföra omfattande konsekvenser på såväl miljö som egendom och i värsta fall förlorade liv.

HANTERING: Denna typ av risk hanteras genom ett omfattande preventivt arbete med kontinuerlig träning och översyn av rutiner och processer. Ansvarsförsäkringen gäller utan beloppsbegränsning förutom för ansvar för oljespill där beloppsbegränsningen är USD 1 miljard.

C Fartygsdrift

Med risker relaterade till fartygsdrift avses huvudsakligen risken för bristande attraktivitet bland kompetent sjöpersonal.

HANTERING: För att kunna rekrytera de bästa besättningarna krävs ett gott rykte på marknaden. Concordia Maritime strävar efter att vara en attraktiv arbetsgivare. Lön och andra former av ekonomiska incitament är viktiga delar i detta arbete, men även en positiv arbetsmiljö och möjligheten till långsiktig sysselsättning är avgörande.

4. Kreditrisker

Till de främsta kreditriskerna hör motpartsrisker gentemot kunder, varv samt andra underleverantörer och samarbetspartners. Övriga finansiella risker redovisas i not 17.

A Motpartsrisker – kunder

Med risker relaterade till kunder avses i första hand risken att någon kund inte kan fullfölja sina åtaganden.

HANTERING: Långsiktiga samarbeten, löpande uppföljning och stabil finansiell ställning utgör avgörande faktorer vid ingång av avtal med kunder. Vid osäkerhet kring motpartens finansiella ställning och kapacitet utförs finansiell kontroll av extern part. I förekommande fall kan även lasten användas som säkerhet.

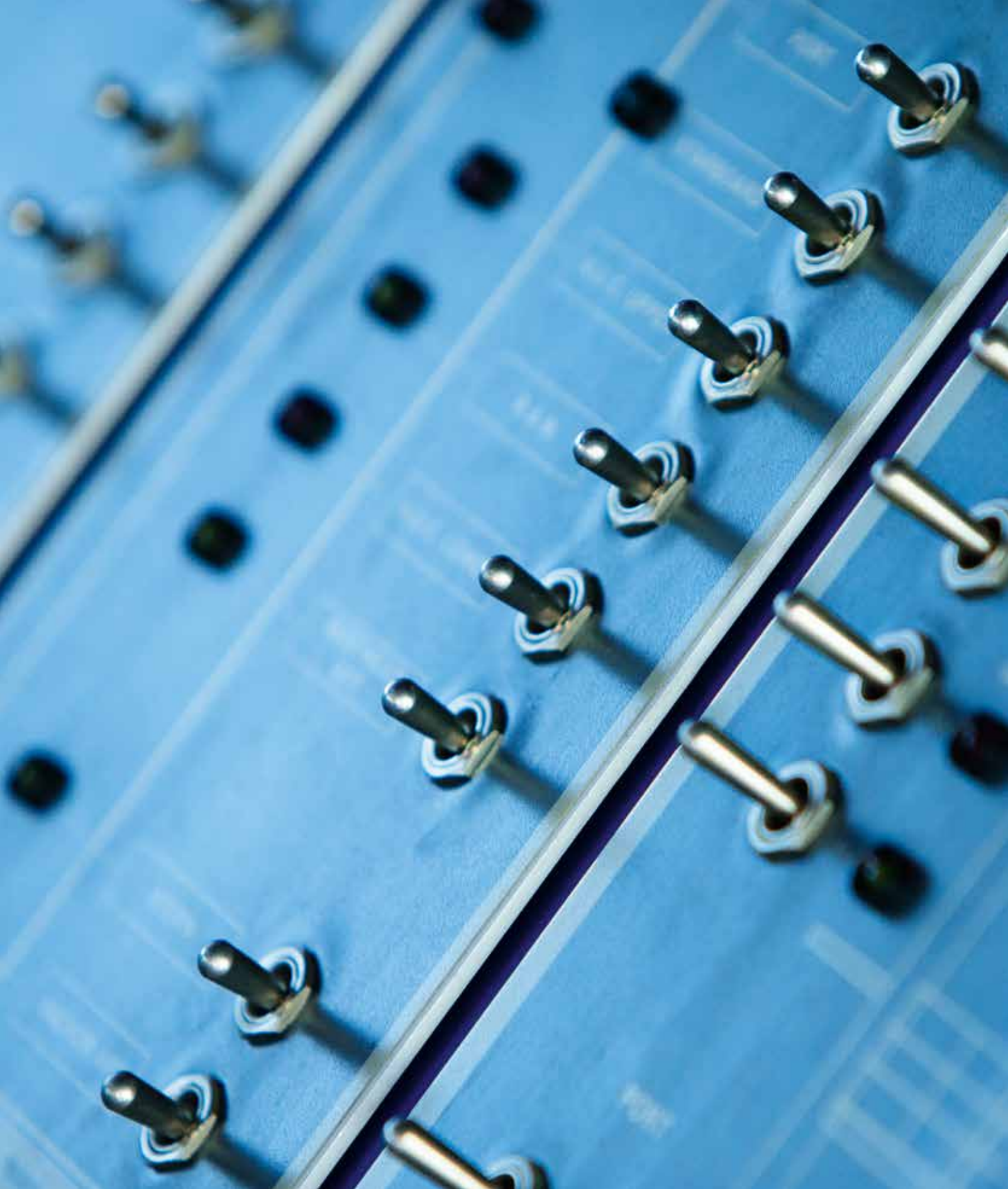
B Motpartsrisker – underleverantörer och samarbetspartners

Vad gäller motpartsrisker relaterade till underleverantörer och samarbetspartners är en betydande risk, i förekommande fall, att kontrakterade varv inte uppfyller sina åtaganden; antingen att de hamnar i ekonomiska trångmål, eller att de inte klarar av att leverera i tid.

HANTERING: Långsiktiga samarbeten, löpande utvärderingar och stabil finansiell ställning utgör avgörande faktorer vid val av leverantörer och motparter. Vid osäkerhet kring motpartens finansiella ställning och kapacitet utförs finansiell kontroll av extern part. I förekommande fall begärs även garantier.

Finansiella risker

De finansiella riskerna, huvudsakligen relaterade till valuta och räntor, finns beskrivna i not 17, och redovisas därför inte i detta avsnitt.





ÅRET 2016 UR ETT aktieperspektiv

Vid utgången av 2016 var börskursen för Concordia Maritimes B-aktie SEK 13,90 vilket innebär en nedgång med cirka 29 procent jämfört med årets början.

CONCORDIA MARITIMES B-AKTIE HANDLAS SEDAN 1984 på Nasdaq Stockholm under kortnamnet CCOR B och ISIN-koden SE0000102824. A-aktien har tio röster och B-aktien en röst per aktie.

Samtliga A-aktier ägs av Stena Sfären som varit huvudägare sedan börsintroduktionen 1984. Stena har deklarerat att ett innehav i Concordia Maritime runt 50 procent av kapitalet är ett långsiktigt mål. Vid årsskiftet ägde Stena Sfären cirka 52 procent av aktiekapitalet och runt 73 procent av rösterna. Styrelse och VD äger tillsammans cirka 0,1 procent av antalet aktier, Stena Sfären exkluderad. Vid utgången av 2016 uppgick aktiekapitalet till MSEK 381,8 fördelat på 47,73 miljoner aktier, varav 43,73 miljoner B-aktier. Kvotvärdet är SEK 8 per aktie.

Concordia Maritimes långsiktiga målsättning är att maximera värdet av aktieägarnas kapital i bolaget genom långsiktig värdetillväxt i flottan och god avkastning på oljetransporterna. Detta bör ge förutsättningar för en långsiktig, positiv kursutveckling.

Bolagets policy är att dela ut minst 10 procent av vinsten efter skatt. Ambitionen är att dela ut mer än den miniminivå som policyn anger. Styrelsens förslag om utdelning till stämman inkluderar denna ambition men tar också hänsyn till bolagets finansiella ställning och kontantbehov till affärsprojekt.

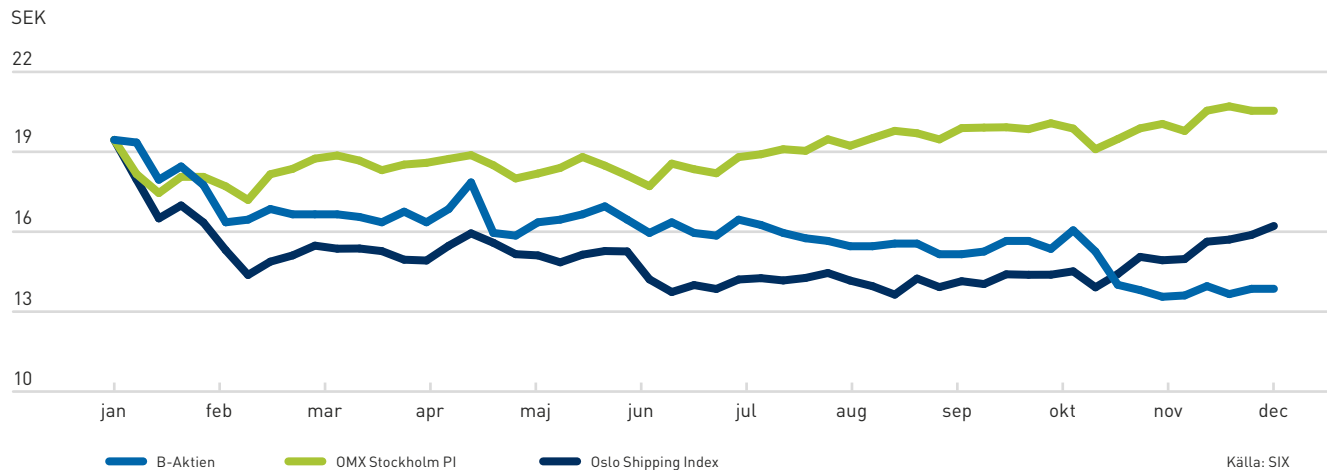
Finansiell kommentar

Kursen på Concordia Maritimes aktie uppgick i slutet av året till SEK 13,90. Med ett eget kapital per aktie på SEK 43,78 innebär detta att aktiemarknaden vid denna tidpunkt värderade aktien till cirka 32 procent av det egna kapitalet. En marknadsmässig värdering av bolagets fartyg (gjord av tre oberoende mäklare) innebär att substansvärdet per aktie är 33 kr. Aktiemarknaden värderar således aktien till 42 procent av substansvärdet. Till utmaningarna för 2017 hör att minska denna rabatt.

Ola Helgesson, Finansdirektör



Concordia Maritimes aktiekurs 2016



Utdelning 2007–2016

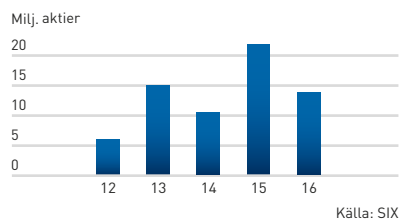
År	Utdelning per aktie, kr	Direktavkastning, %
2007	1,00	3,7
2008	1,00	6,6
2009	1,00	5,9
2010	1,00	4,9
2011	1,00	7,7
2012	0,50	4,9
2013	0,00	0,0
2014	0,00	0,0
2015	0,50	3,1
2016	0,50 ¹⁾	3,0

1) Föreslagen utdelning.

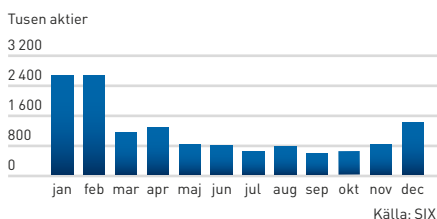
Pressmeddelanden 2016

2016-01-26	Concordia Maritime tecknar ytterligare tidsbefraktningsavtal för P-MAX-fartyg
2016-01-28	Bokslutskommuniké 1 januari–31 december 2015
2016-03-14	Concordia Maritime tecknar treårigt tidsbefraktningsavtal för P-MAX-Fartyg
2016-04-26	Concordia Maritime tecknar nytt kontrakt för P-MAX-fartyg
2016-04-26	Delårsrapport 1 januari–31 mars 2016
2016-05-13	Concordia Maritime träffar avtal om förlikning avseende skiljedomstvist
2016-07-28	Delårsrapport 1 januari–30 juni 2016
2016-10-04	Concordia Maritime tecknar sale & leaseback-avtal avseende IMOIIIMAX-tankern <i>Stena Image</i>
2016-10-28	Concordia Maritime tecknar ytterligare sale & leaseback-avtal – nu avseende suezmax-tankern <i>Stena Supreme</i>
2016-11-09	Delårsrapport 1 januari–30 september 2016
2016-11-23	Nya finansieringsavtal tecknade för P-MAX-fartygen

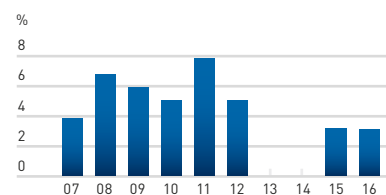
Aktiens omsättning senaste fem åren



Aktiens omsättning 2016



Aktiens direktavkastning



Nyckeldata för aktien

	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Utdelning, kr	0,50 ¹⁾	0,50	0,00	0,00	0,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Utdelning i % av resultat efter skatt	34	14	n/a	n/a	-7	56	60	n/a	50	76
Utestående aktier vid årets slut, miljoner	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73
Genomsnittligt antal utestående aktier, miljoner	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73
Börskurs på bokslutsdagen, kr	13,90	19,50	12,90	11,70	10,15	12,95	20,50	17,00	15,00	27,00
Direktavkastning, % ²⁾	3,0	3,1	n/a	n/a	4,9	7,7	4,9	5,9	6,6	3,7
Totalavkastning, Concordiaaktien, %	-26,2	55	10	15	-17,8	-32,0	26,5	20,0	-40,7	-49,1
P/E-tal inklusive fartygsförsäljningar	9,5	5,4	71,7	neg	neg	7,3	12,2	neg	7,5	20,5
Antal omsatta aktier per år, miljoner	13,5	21,4	10,1	14,8	5,7	6,2	17,6	12,4	14,7	16,8
Omsättningshastighet, %	28	45	21	31	12	13	37	26	33	38
Börsvärde vid årets slut, MSEK	608	853	616	558	484	618	978	811	716	1 288
Antal aktieägare	4 610	4 744	4 546	5 109	5 112	5 266	5 470	5 006	4 834	4 963
Eget kapital per aktie	43,78	39,15	32,99	27,07	27,88	37,24	35,94	37,47	41,21	34,08

1) Styrelsens förslag.

2) Utdelning per aktie dividerat med genomsnittlig börskurs.

Ägarkategorier

	Kapital %	Röster %
Utländska ägare	9,7	5,5
Svenska ägare	90,3	94,5
varav		
Institutioner	13,6	7,9
Privatpersoner	24,2	13,8
Stena Sfären	52,5	72,9

Ägarkoncentration

	Kapital %	Röster %
De 10 största ägarna	72,5	84,3
De 20 största ägarna	77,5	87,2
De 100 största ägarna	86,7	92,4

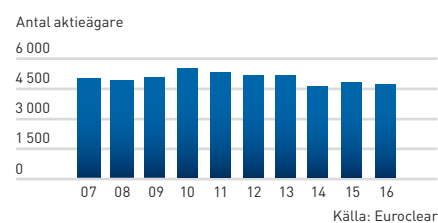
Tio största ägarna

	Kapital %	Röster %
Stena Sfären	52,5	72,9
Fjärde AP-fonden	5,4	3,1
Bengt Stillström	3,4	1,9
Avanza Pension Försäkring AB	2,6	1,5
Svenska Handelsbanken	2,4	1,4
Stig Andersson	2,4	1,4
Morgan-Åke Åkesson	1,4	0,8
Villefranche S.A.R.L	1,0	0,6
CBNY-DFA-INT SML CAP V	1,0	0,6
JP Morgan Bank Luxembourg S.A.	0,7	0,4
Nordnet Pensionsförsäkring AB	0,7	0,4

Aktieägarstruktur

Aktieinnehav	Ägare	Andel %
1-1 000	3 423	74,4
1 001-10 000	984	21,3
10 001-20 000	81	1,7
20 001-	122	2,6
Total	4 610	100,0

Aktieägarutveckling 2007-2016



10 år i sammandrag

	2016 ³⁾	2015 ³⁾	2014	2013	2012
Resultatposter, MSEK					
Totala intäkter	1 038,2	1 086,6	531,2	467,8	543,4
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning	-955,5	-877,0	-474,8	-467,4	-465,9
Rörelseresultat	82,7	209,6	56,4	0,4	77,5
varav resultat från fartygsförsäljningar	54,8	—	57,4	—	—
EBITDA ⁴⁾	319,9	423,8	201,0	144,7	228,4
Resultat efter finansiella poster	56,9	174,3	16,5	-39,0	-369,4
Resultat efter skatt	69,5	173,9	8,7	-28,8	-356,0
Kassaflöde från rörelsen ¹⁾	227,0	392,2	121,8	124,1	190,5
Investeringar	89,5	459,3	87,9	64,7	428,3
Balansposter, MSEK					
Fartyg	3 165,5	3 809,0	3 129,7	2 914,8	3 063,4
(Antal fartyg)	11	13	11	12	12
Fartyg under byggnad	0,0	0,0	205,8	100,5	48,0
(Antal fartyg)	—	—	2	2	2
Likvida medel	406,3	273,6	136,6	106,0	144,4
Kortfristiga placeringar	273,2	0,0	0	81,7	97,1
Övriga tillgångar	276,7	271,3	243,7	203,5	127,8
Räntebärande skulder	1 933,7	2 387,2	2 038,9	1 994,0	1 993,3
Övriga skulder och avsättningar	118,7	98,6	102,2	120,2	156,6
Eget kapital	2 089,8	1 868,7	1 574,7	1 292,3	1 330,8
Balansomslutning	4 142,2	4 354,5	3 715,8	3 406,5	3 480,7
Nyckeltal, %					
Soliditet ⁴⁾	50	43	42	38	38
Räntabilitet på totalt kapital ⁴⁾	2	5	2	0	-9
Räntabilitet på sysselsatt kapital ⁴⁾	2	5	2	0	-9
Räntabilitet på eget kapital ⁴⁾	4	10	1	-2	-23
Värden per aktie, SEK					
Resultat efter skatt	1,46	3,64	0,18	-0,60	-7,46
varav resultat från fartygsförsäljningar	1,15	—	1,20	—	—
Kassaflöde från löpande verksamhet ¹⁾	4,76	8,22	2,55	2,60	3,99
Eget kapital	43,78	39,15	32,99	27,07	27,88
Eget kapital/substansvärde	1,32	1,06	1,25	2,31	2,75
Börskurs på bokslutsdagen	13,90	19,50	12,90	11,70	10,15
Utdelning ²⁾	0,50	0,50	0,00	0,00	0,50
Utdelning i % av resultat efter skatt	34	14	n/a	n/a	n/a
Övrigt					
P/E-tal inklusive fartygsförsäljningar ⁴⁾	9,5	5,4	71,7	neg	neg
Antal aktieägare	4 610	4 744	4 546	5 109	5 112

1) Fartygsförsäljning ingår ej.

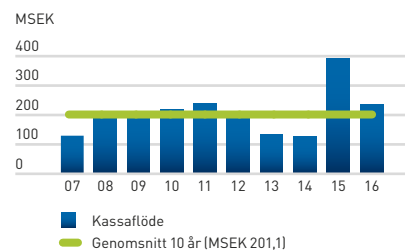
2) För 2016 anges till årsstämman 2017 föreslagen utdelning.

3) Från och med 1 januari 2016 har beslut tagits om att bruttoredovisa intäkterna och kostnaderna från spotbefraktningen.
I denna tabell är även 2015 ändrat enligt samma princip för jämförelsens skull.

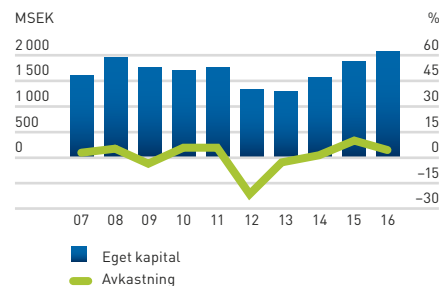
4) Se definitioner på sidan 93.

2011	2010	2009	2008	2007
559,6	513,4	599,3	560,0	457,2
-452,0	-413,2	-531,5	-473,6	423,2
107,6	100,2	67,8	86,4	34,0
—	—	—	—	—
242,6	219,5	160,8	162,6	91,5
76,3	76,9	-91,0	78,1	48,0
84,8	80,4	-81,1	95,8	62,9
231,1	210,7	189,6	203,2	121,1
330,1	638,6	654,2	301,3	838,6
3 289,5	2 919,6	2 265,0	2 059,6	1 769,6
11	10	8	7	7
143,0	262,0	619,0	536,3	158,3
1	2	3	4	4
128,2	68,3	82,5	31,3	55,6
113,6	84,0	37,1	283,6	397,1
83,9	127,4	367,8	575,7	429,6
1 815,4	1 596,1	1 458,5	1 369,2	1 073,0
165,2	149,3	124,6	150,3	110,7
1 777,6	1 715,4	1 788,3	1 967,0	1 626,5
3 758,2	3 460,8	3 371,4	3 486,5	2 810,2
47	50	53	56	58
3	2	3	3	4
3	2	3	3	4
5	5	-4	5	3
1,78	1,68	-1,70	2,01	1,32
—	—	—	—	—
4,84	4,41	3,97	4,26	2,54
37,24	35,94	37,47	41,21	34,08
2,88	1,75	2,20	2,75	1,26
12,95	20,50	17,00	15,00	27,00
1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
56	60	n/a	50	76
7,3	12,2	neg	7,5	20,5
5 266	5 470	5 006	4 834	4 963

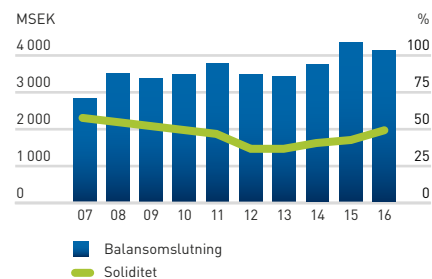
Kassaflöden från rörelsen, exkl. fartygsförsäljning



Avkastning på eget kapital



Soliditet



EKONOMISK redovisning

Förvaltningsberättelse.....	47
-----------------------------	----

KONCERNEN

Rapport över resultat och övrigt totalresultat	50
Rapport över finansiell ställning	51
Rapport över förändringar i eget kapital	52
Rapport över kassaflöden	53

MODERBOLAGET

Rapport över resultat och övrigt totalresultat	54
Rapport över finansiell ställning	55
Rapport över förändringar i eget kapital	56
Rapport över kassaflöden	57

NOTER

Not 1 Redovisningsprinciper.....	58
Not 2 EBITDA per fartygskategori.....	63
Not 3 Geografisk fördelning.....	63
Not 4 Anställda och personalkostnader	64
Not 5 Arvode och kostnadsersättning till revisorer	65
Not 6 Finansnetto.....	65
Not 7 Skatter.....	66
Not 8 Materiella anläggningstillgångar.....	67
Not 9 Finansiella placeringar	69
Not 10 Långfristiga fordringar och övriga fordringar	69
Not 11 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	69

Not 12 Likvida medel	69
Not 13 Eget kapital och Resultat per aktie.....	69
Not 14 Räntebärande skulder.....	70
Not 15 Övriga skulder	70
Not 16 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	70
Not 17 Finansiella risker	70
Not 18 Finansiella instrument	72
Not 19 Operationell leasing.....	74
Not 20 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser.....	74
Not 21 Närstående	75
Not 22 Koncernföretag	76
Not 23 Kassaflödesanalys	77
Not 24 Uppgifter om moderbolaget.....	77
Not 25 Händelser efter balansdagen	77
Not 26 Viktiga uppskattningar och bedömningar.....	78

Revisionsberättelse	79
---------------------------	----

BOLAGSSTYRNING

Styrning av bolag och verksamhet	82
Styrelse och revisor	90
Företagsledning	92
Definitioner	93
Årsstämma och informationstillfällen.....	93
Kontakt.....	93



Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Concordia Maritime AB (publ), org nr 556068-5819, avger härmed årsredovisning för räkenskapsåret 1 januari–31 december 2016. Moderbolag är Stena Sessan Rederi AB, som innehar cirka 52 procent av kapitalet och 73 procent av totala röstvärdet. Dess moderbolag är Stena Sessan AB.

Allmänt om verksamheten

Utifrån den förväntat svagare marknaden för året utkontrakterades flera fartyg på längre kontrakt under första halvåret av 2016. Det var gynnsamt att minska fartygsflottans exponering mot spotmarknaden då marknaderna för oljetransporter försvagades under andra halvåret.

P-MAX

Vid räkenskapsårets slut sysselsattes 6 av fartygen i P-MAX-flottan genom längre kontrakt. I februari 2016 påbörjade *Stena Primorsk* sin tvååriga time charter till ett kinesiskt rederi. I februari 2016 påbörjade även *Stena Performance* sin time charter till ett engelskt rederi. Fartyget återlevererades under januari 2017. I maj 2016 påbörjade *Stena Progress* sin time charter till ett nationellt oljebolag. Avtalet är på tre år. Ytterligare 3 fartyg sysselsattes genom Consecutive Voyage Charters.

ECO-MR

I november 2015 tecknades avtal om inbefraktning av ett MR-fartyg av IMO 2/3-klass. Kontraktet är på två år och Concordia Maritimes andel uppgår till 50 procent.

Suezmax

Suezmaxtankern *Stena Supreme* (158 000 dwt) sysselsätts på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool, som kontrolleras av Stena och det angolanska statliga oljebolaget Sonangol. I slutet av juni avslutades en 50% position i ett inhyrt suzmaxfartyg som löpt under ett år.

I december avyttrades *Stena Supreme* genom ett sale & leaseback-avtal, vilket innebär att fartyget hyrs tillbaka på bareboatbasis (utan besättning). Fartyget hyrs in under en 12-årsperiod med årliga köpoptioner från och med tredje året.

IMOIIIMAX

De två fartygen *Stena Image* och *Stena Important* sysselsätts på spotmarknaden genom avtal med Stena Weco.

Under fjärde kvartalet avyttrades *Stena Image* genom ett sale & leaseback-avtal. Avtalet innebär att fartyget hyrs tillbaka på bareboatbasis under 8 år med årliga köpoptioner från och med fjärde året.

Fartygsvärden

Koncernens tillgångar bedöms halvårsvis för att avgöra om det finns indikation om nedskrivningsbehov. Fartygsflottan definieras som en kassagenererande enhet och en nedskrivning redovisas när en tillgångs eller kassagenererande enhets redovisade värde överstiger återvinningsvärdet. Återvinningsvärdet avser det högre av verkligt värde minus försäljningskostnader (externa värderingar) och nyttjandevärde (framtida diskonterade kassaflöden). Vid bedömning av tillgångarnas värde den 31 december 2016 förelåg inte något nedskrivningsbehov.

Twister

Under andra kvartalet av 2016 träffades avtal om förlikning för skiljedomstvisterna gällande *Stena Primorsk*s grundstötning i Hudsonfloden under 2012. Kostnaden uppgick till MUSD 9,25 och betalades under andra kvartalet.

Skattetvisten avseende källskatt i Schweiz är nu avgjord och en upplösning av en tidigare bokförd skattekostnad om MUSD 1,4 relaterad till denna löstes upp under tredje kvartalet av 2016.

Under året har ett försäkringsärende relaterat till att ett av Concordia Maritimes fartyg blivit påseglat i Singapore avklarats. Totalt erhöles MUSD 0,8 i ersättning från försäkringsbolaget.

Vid räkenskapsårets utgång kvarstår Concordia Maritimes krav på ST Shipping avseende obetalda operativa kostnader från tre tidigare time charter-avtal. Domstolsförhandlingar skedde i januari 2017 och utslaget från dessa förväntas komma under andra kvartalet 2017, men förväntas inte få några stora resultatmässiga effekter.

Fraktmarknadens utveckling

De första två kvartalen under 2016 var generellt starka, men under tredje kvartalet sviktade marknaden på grund av höga lagernivåer av både råolja och oljeprodukter men också på grund av omfattande fartygsleveranser. Under slutet av fjärde kvartalet vände marknaderna säsongsmissigt uppåt, men det räckte inte för att kompensera den svaga marknaden under sommaren och hösten. Detta gjorde att de genomsnittliga intjäningen från både MR- och Suezmaxmarknaderna blev avsevärt lägre än under 2015.

Produkttankmarknaden (MR)

Den genomsnittliga intjäningen för bolagets produkttankflotta, spot och TC, uppgick till USD 17 000 (20 100) per dag. Intjäningen från de längre kontrakten har överstigit intjäningen från spotmarknaden under året och därmed hjälpt den genomsnittliga intjäningen under året. För fartygen sysselsatta på spotmarknaden uppgick den genomsnittliga intjäningen under året till USD 17 000 (21 100) för lätta produkter respektive USD 15 000 (21 100) för tunga produkter.

Stortankmarknaden (suezmax)

På helårsbasis låg den genomsnittliga intjäningen för bolagets suezmaxflotta på USD 28 400 (39 500). Även om intjäningen för suezmaxflottan under året är markant lägre än 2015 års intjäning har den överstigit marknads genomsnittliga intjäning, mätt via Clarksons teoretiska index.

Varvsmarknadens utveckling

Vid utgången av december kostade ett produkttankfartyg av standardtyp cirka MUSD 33 (36). Priset för ett IMO2-klassat MR-fartyg, liknande Concordias IMOIMAX-fartyg, var cirka MUSD 35 (38). Ett suezmaxfartyg av standardtyp kostade vid utgången av kvartalet cirka MUSD 54 (63).

Ekonomisk översikt

Resultat och ställning

Omsättningen under 2016 var MSEK 1 038,2 (1 086,6). Resultatet efter finansiella poster var MSEK 56,9 (174,3). Resultat efter skatt var MSEK 69,5 (173,9) vilket motsvarar ett resultat per aktie om SEK 1,46 (3,64).

Investeringar

Investeringar har under året varit MSEK 89,5 (459,3) och avser till största delen planerade periodvisa dockningar. Investeringarna under 2015 avsåg till största delen de två IMOIMAX-fartygen som levererades under 2015.

Likviditet och finansiell ställning

Koncernens disponibla likviditet, inklusive outnyttjade krediter, uppgick på balansdagen till MSEK 507,4 (367,1). Utöver detta fanns på balansdagen även en bankdeposition om motsvarande MSEK 273,2 (0) redovisad som en kortfristig placering i balansräkningen. Räntebärande skulder uppgick till MSEK 1 946,5 (2 387,2). Det egna kapitalet uppgick på balansdagen till MSEK 2 089,8 (1 868,7) och soliditeten uppgick till 50 procent (43).

Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare

Till styrelsens ordförande, vice ordförande och ledamöter utgår arvoden enligt årsstämans beslut 2016, vilket även överensstämmer med föreslagna riktlinjer 2017. Till ledningen har årsstämman beslutat om följande riktlinjer avseende ersättning.

Ersättningarna består av fast lön, rörlig kompensation, pension och andra förmåner. För att kunna attrahera och behålla kompetens strävar Concordia Maritime efter att erbjuda medarbetare en attraktiv och konkurrenskraftig ersättning. Den absoluta nivån är beroende av storleken och komplexiteten i den aktuella befattningen samt den enskildes årliga prestation. Prestationen återspeglas speciellt i den rörliga kompensationen. Den rörliga kompensationen baseras bland annat på företagets utveckling och uppfyllandet av till exempel

kommersiella, operationella och finansiella mål. Sådana mål för VD skall beslutas av ersättningskommittén. Överenskommelse om ytterligare ersättningar kan träffas när det bedöms nödvändigt för att kunna attrahera och behålla nyckelkompetens eller för att förmå individer att flytta till nya tjänstgöringsorter eller nya befattningar. Sådan ersättning skall vara tidsbegränsad.

Företagets policy beträffande pension är att följa den praxis som tillämpas på den lokala marknaden i varje land. För VD betalas en premie motsvarande 35 procent av VDs vid varje tidpunkt gällande pensionsmedförande lön och kompensation intill pensionen. För övriga ledande befattningshavare i Sverige tillämpas en premiebaserad plan för ålderspension utöver basplanerna på den svenska arbetsmarknaden.

Den grundläggande regeln är att andra förmåner skall vara konkurrenskraftiga på den lokala marknaden.

För ledande befattningshavare i Sverige är den ömsesidiga uppsägningstiden 6 till 12 månader beroende på befattning. Vid uppsägning av VD från företagets sida utbetalas ett avgångsvederlag uppgående till maximalt 24 månadslöner. Se även not 4.

Information om risker och osäkerhetsfaktorer

Vad gäller risker relaterade till själva driften av fartygen har Concordia Maritime tecknat för branschen sedvanliga försäkringar. Fartygen är försäkrade mot skada och förlust, till belopp som motsvarar fartygens marknadsvärde. Ansvarsförsäkringen gäller utan beloppsbegränsning förutom för ansvar för oljespill där beloppsbegränsningen är USD 1 miljard. Fartygen är dessutom försäkrade mot förlust av intäkt. Utöver försäkringarna ovan har Concordia Maritime även tecknat sedvanliga försäkringar för att få operera i specifika farvatten.

Trots försäkringsmässiga skydd skulle en olycka kunna påverka Concordia Maritime mycket kraftigt. Oljeindustrins krav på säkerhet och miljömässigt ansvar är omfattande och en olycka till havs eller i hamn skulle, utöver negativa miljömässiga konsekvenser, även allvarligt kunna skada Concordia Maritimes varumärke. Att skydda sig för denna typ av risk är svårt och kan bara göras genom ett långtgående preventivt arbete och fullständig öppenhet om en olycka ändå skulle inträffa.

Tanksjöfart är en utpräglad cyklisk bransch. Efterfrågan på transporter av råolja och oljeprodukter styrs till stora delar av konsumtionen av dessa produkter. Denna styrs i sin tur i hög utsträckning av den ekonomiska konjunkturen. Effekten av konjunktursvängningar är på kort sikt störst på spotmarknaden, men ger på längre sikt även effekt på terminsmarknaden.

Fraktraterna inom tanksjöfarten fluktuerar kraftigt från tid till annan. En nedgång i fraktraterna kan bero på såväl minskad efterfrågan på transportkapacitet som ökat utbud av fartyg. En förändring i raterna kan medföra stora konsekvenser för verksamhetens lönsamhet.

Concordia Maritime har nära samarbete med Stena Sfären, som bland annat levererar befaktnings-, operations-, bemannings- och

nybyggnadstjänster. Företagsledningen bedömer att samarbetet är en av Concordia Maritimes absoluta styrkor gentemot konkurrenter, även om relationen är behäftad med en viss risk då viktiga tjänster köps från endast en leverantör. Concordia Maritime och Stena Sfären är till viss grad även sammankopplade varumärkesmässigt.

Säkerhet och miljö

För Concordia Maritime har människors säkerhet och skyddet av havsmiljön högsta prioritet både som princip i den dagliga verksamheten såväl som i företagets övergripande mål. Säkerhet och skyddet av havsmiljön skall vara en integrerad del av den dagliga verksamheten. Bara genom fullt engagemang från alla medarbetare både ombord och i land kan en hög säkerhetsstandard upprätthållas och havsmiljön skyddas på ett bra sätt.

För Concordia Maritime går frågor kring transporteffektivitet, säkerhet, omsorg för miljön och arbetsgivaransvar i mångt och mycket hand i hand. Såväl kunder och medarbetare som samhället i stort gynnas av säkra transporter, optimerade flöden och ökad bränsleeffektivitet.

Arbetet med säkerhet och kvalitet utgör därför viktiga grundbultar i verksamheten. Att olyckor inträffar kan ändå aldrig helt uteslutas. Omfattande resurser läggs på att kontinuerligt utveckla och optimera fartyg, rutiner och besättning. Målet är dels att förebygga risken för olyckor, dels att minimera skadan om en olycka ändå skulle inträffa. Arbetet sker på flera olika plan; genom konstruktionen av själva fartygen och dess utrustning såväl som genom ett omfattande och ständigt pågående arbete med att identifiera potentiella risker och farliga arbetsmoment. Strikta rapporteringsrutiner ger en total kontroll över alla incidenter – i hamn eller till sjöss.

Inget av Concordia Maritimes fartyg var under 2016 inblandat i någon typ av incident som ledde till att bunkerolja eller last hamnade i vattnet.

Finansiella instrument och riskhantering

Se not 17 och 18.

Aktien

Under året har inga nyemissioner, fondemissioner eller liknande genomförts. Antal utestående aktier är således oförändrat. Antalet A-aktier uppgår till 4 000 000 och har tio röster vardera. Antalet B-aktier uppgår till 43 729 798 och har en röst vardera. Bolaget känner ej till eventuella avtal mellan olika aktieägare gällande överlåtelser och inte heller några avtal som skulle träda i kraft vid ett eventuellt uppköpsförfarande.

Förväntningar avseende den framtida utvecklingen

De höga lagernivåerna kommer med största sannolikhet ha en fortsatt dämpande effekt på den generella marknadsutvecklingen även under 2017. Samtidigt har fartygsbeställningarna minskat kraftigt, vilket

på sikt kommer att bidra till en bättre balans i marknaden. I och med de två sale & leaseback-avtalen har en positiv kassaeffekt och bättre soliditet gjort Concordia Maritime rustat för en fortsatt dämpad marknadssituation under 2017. Avtalen har även skapat utrymme att agera på goda affärsmöjligheter under året. För vår egen del kommer fokus under 2017 att ligga på fortsatt positionering och disponering av flottan utifrån givna marknadsförutsättningar.

Bolagsstyrningsrapport

Bolagsstyrningsrapporten är upprättad som en från årsredovisningen skild handling och återfinns på sidorna 82–92. Information om de viktigaste inslagen i koncernens system för intern kontroll och riskhantering i samband med upprättande av koncernredovisningen finns i bolagsstyrningsrapporten.

Händelser efter balansdagens slut*

Efter räkenskapsårets slut, i februari 2017, avyttrades IMOIMAX-fartyget *Stena Important* via ett sale & leaseback-avtal där fartyget hyrs tillbaka på bareboatbasis med leverans i mars 2017 under nio år med köpoptioner från och med år fyra samt en köpobligation det nionde året.

Moderbolag

Concordia Maritime ABs verksamhet består i huvudsak av att utföra koncerngemensamma tjänster.

Förslag till disposition beträffande bolagets resultat

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel MSEK 64,3 disponeras enligt följande:

MSEK	2014	2015	2016
Utdelning (47 729 798 aktier)	0,00	23,9	23,9 ¹⁾
Balanseras i ny räkning	16,6	68,1	40,4
Summa	16,6	92,0	64,3

1) Föreslagen utdelning 0,50 SEK

Vad beträffar företagets resultat och ställning i övrigt hänvisas till efterföljande resultat- och balansräkningar med tillhörande bokslutskommentarer.

* Händelser fram till och med tidpunkten för undertecknandet av denna årsredovisning 24 mars 2017.

Rapport över resultat och övrigt totalresultat för koncernen

1 januari–31 december, MSEK	Not	2015	2016	2016 MUSD ¹⁾
Tidsbefraktningssintäkter		101,2	151,2	17,7
Spotbefraktningssintäkter		985,4	789,4	91,4
Resultat försäljning av fartyg		0,0	54,8	6,4
Övriga externa intäkter		0,0	42,8	5,0
Summa intäkter	3, 19	1 086,6	1 038,2	121,3
Driftskostnader fartyg	2	-419,5	-384,0	-44,9
Kostnader för inhyrd sjöpersonal	4	-179,3	-195,6	-22,9
Övriga externa kostnader	5	-42,5	-117,5	-13,7
Personalkostnader – land	4	-21,5	-21,2	-2,4
Avskrivningar	8	-214,2	-237,2	-27,7
Summa rörelsekostnader	21	-877,0	-955,5	-111,6
Rörelseresultat	2	209,6	82,7	9,7
Finansiella intäkter		3,1	27,3	3,2
Finansiella kostnader		-38,4	-53,2	-6,2
Finansnetto	6	-35,3	-25,8	-3,0
Resultat före skatt		174,3	56,9	6,7
Skatt	7	-0,5	12,7	1,5
Årets resultat hänförligt till moderbolagets ägare		173,9	69,5	8,2
Övrigt totalresultat				
Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat	13			
Årets omräkningsdifferenser vid omräkning av utländska verksamheter		116,9	166,7	19,5
Årets förändring i verkligt värde på finansiella tillgångar som kan säljas		3,2	0,0	0,0
Årets förändring i verkligt värde på säkringar av nettoinvestering i utländsk verksamhet		0,0	-10,6	-1,2
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar ränterelaterat		0,0	19,3	2,3
Årets förändringar i skatt hänförlig till poster som har omförts till periodens resultat		0,0	0,0	0,0
Summa årets övriga totalresultat		120,1	175,4	20,6
Årets totalresultat hänförligt till moderbolagets ägare		294,0	244,9	28,8
Resultat per aktie före/efter utspädning	13	3,64	1,46	0,17

1) Oreviderat, se not 1.

Rapport över finansiell ställning för koncernen

Per den 31 december, MSEK	Not	2015	2016	2016 MUSD ¹⁾
TILLGÅNGAR				
Anläggningstillgångar				
Fartyg	3, 8	3 809,0	3 165,5	347,6
Långfristiga fordringar	10	0,5	20,5	2,2
Summa anläggningstillgångar		3 809,5	3 186,0	349,8
Aktuell skattefordran		0,0	0,5	0,1
Övriga kortfristiga fordringar	10	165,9	197,6	21,7
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	11	105,4	78,6	8,6
Kortfristiga placeringar	9	0,0	273,2	30,0
Likvida medel	12, 23	273,6	406,3	44,6
Summa omsättningstillgångar		544,9	956,2	105,0
SUMMA TILLGÅNGAR		4 354,5	4 142,2	454,8
Eget kapital	13			
Aktiekapital		381,8	381,8	41,9
Övrigt tillskjutet kapital		61,9	61,9	6,8
Reserver		406,2	581,6	63,8
Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat		1 018,8	1 064,4	116,8
Summa eget kapital		1 868,7	2 089,8	229,3
SKULDER				
Långfristiga skulder				
	17, 18			
Skulder till kreditinstitut	14	2 129,0	1 699,7	186,7
Summa långfristiga skulder		2 129,0	1 699,7	186,7
Kortfristiga skulder				
	17, 18			
Skulder till kreditinstitut	14	258,2	234,0	25,7
Leverantörsskulder		0,5	1,8	0,2
Aktuell skatteskuld		12,1	0,0	0,0
Övriga skulder	15	0,0	0,7	0,0
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	16	86,0	116,2	12,8
Summa kortfristiga skulder		356,8	352,7	38,8
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		4 354,5	4 142,2	454,8

Information om koncernens ställda säkerheter och eventalförpliktelser, se not 20.

1) Oreviderat, se not 1.

Rapport över förändringar i koncernens eget kapital

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver ²⁾			Balanserade vinstmedel ¹⁾	Totalt eget kapital
			Om- räknings- reserv	Verkligt värde reserv	Säkrings- reserv		
Ingående eget kapital 2016-01-01	381,1	61,9	406,2	0,0	0,0	1 018,8	1 868,7
Årets totalresultat							
Årets resultat						69,5	69,5
Årets övriga totalresultat			156,1		19,3		175,4
Årets totalresultat	0,0	0,0	156,1	0,0	19,3	69,5	244,9

Transaktioner med moderbolagets ägare

Utdelning						-23,9	-23,9
Utgående eget kapital 2016-12-31	381,1	61,9	562,3	0,0	19,3	1 064,4	2 089,8

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver ²⁾			Balanserade vinstmedel ¹⁾	Totalt eget kapital
			Om- räknings- reserv	Verkligt värde reserv	Säkrings- reserv		
Ingående eget kapital 2015-01-01	381,1	61,9	289,3	0,0	-3,2	844,9	1 574,7
Årets totalresultat							
Årets resultat						173,9	173,9
Årets övriga totalresultat			116,9		3,2		120,1
Årets totalresultat	0,0	0,0	116,9	0,0	3,2	173,9	294,0

Transaktioner med moderbolagets ägare

Utdelning							
Utgående eget kapital 2015-12-31	381,1	61,9	406,2	0,0	0,0	1 018,8	1 868,7

1) Balanserade vinstmedel inkluderar årets resultat.

2) Se även not 13.

Rapport över kassaflöden för koncernen

1 januari–31 december, MSEK	Not	2015	2016	2016 MUSÐ ¹⁾
	23			
Den löpande verksamheten				
Resultat före skatt		174,3	56,9	6,6
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		217,9	170,2	19,9
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		392,2	227,0	26,5
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital				
Ökning (-)/Minskning (+) av rörelsefordringar		-10,3	10,7	1,2
Ökning (+)/Minskning (-) av rörelseskulder		-4,5	7,0	0,8
Kassaflöde från den löpande verksamheten		377,5	244,7	28,5
Investeringsverksamheten				
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-459,3	-89,5	-10,5
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		0,0	826,2	96,6
Förvärv av finansiella anläggningstillgångar		0,0	-256,8	-30,0
Avyttring av finansiella anläggningstillgångar		0,0	0,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-459,3	479,9	56,1
Finansieringsverksamheten				
Upptagning av lån		438,6	1 734,3	202,6
Amortering av lån		-227,5	-2 352,2	-274,7
Utdelning till moderbolagets aktieägare		0,0	-23,9	-2,8
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		211,2	-641,8	-74,9
Årets kassaflöde		129,3	82,8	9,7
Likvida medel vid årets början		136,6	273,6	32,8
Valutakursdifferens i likvida medel		7,7	50,0	5,8
Likvida medel vid årets slut		273,6	406,3	48,3

1) Oreviderat, se not 1.

Rapport över resultat och övrigt totalresultat för moderbolaget

1 januari–31 december, MSEK	Not	2015	2016
Nettoomsättning	3	24,8	2,9
Totala intäkter			
Övriga externa kostnader	5	-15,4	-14,2
Personalkostnader	4	-16,0	-15,5
Rörelseresultat	21	-6,5	-26,8
Resultat från finansiella poster:			
Resultat från dotterbolag		86,4	55,4
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		25,9	55,1
Räntekostnader och liknande resultatposter		-36,0	-47,4
Finansnetto	6	76,3	63,0
Resultat efter finansiella poster		69,8	36,2
Skatt	7	5,6	-40,0
Årets resultat¹⁾		75,4	-3,8

1) Årets resultat motsvarar årets totalresultat.

Rapport över finansiell ställning för moderbolaget

Per den 31 december, MSEK	Not	2015	2016
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar	8	0,0	0,0
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	22	745,8	745,8
Uppskjuten skattefordran	7	40,0	0,0
Summa finansiella anläggningstillgångar		785,8	745,8
Summa anläggningstillgångar		785,8	745,8
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Aktuell skattefordran		0,0	0,5
Övriga fordringar	10	11,6	23,9
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	11	18,9	0,9
Summa kortfristiga fordringar		30,5	25,3
Fordran Koncernbolag		1 483,4	1 525,9
Kassa och bank	23	4,9	44,2
Summa omsättningstillgångar		1 518,8	1 595,4
SUMMA TILLGÅNGAR		2 304,6	2 341,2
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital	13		
Aktiekapital		381,8	381,8
Reservfond		138,3	138,3
Fritt eget kapital			
Balanserat resultat		16,6	68,1
Årets resultat		75,4	-3,8
Summa eget kapital		612,1	584,5
Långfristiga skulder			
	17, 18		
Skulder till kreditinstitut	14	1 450,2	1 494,5
Skulder till koncernföretag	21	27,4	27,4
Summa långfristiga skulder		1 477,6	1 521,9
Kortfristiga skulder			
	17, 18		
Skulder till kreditinstitut	14	202,5	218,3
Leverantörsskulder		0,5	1,7
Aktuell skatteskuld		0,4	0,0
Övriga skulder		0,0	0,5
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	16	11,6	14,3
Summa kortfristiga skulder		215,0	234,8
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		2 304,6	2 341,2

Rapport över förändringar i moderbolagets eget kapital

MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		Totalt eget kapital
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserat resultat	Årets resultat	
Ingående eget kapital 2016-01-01	381,8	138,3	16,6	75,4	612,1
Föregående års resultat			75,4	-75,4	0,0
Årets resultat				-3,8	-3,8
Utdelningar			-23,9		-23,9
Utgående eget kapital 2016-12-31	381,8	138,3	68,1	-3,8	584,5

MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		Totalt eget kapital
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserat resultat	Årets resultat	
Ingående eget kapital 2015-01-01	381,8	138,3	83,7	-67,1	536,7
Föregående års resultat			-67,1	67,1	0,0
Årets resultat				75,4	75,4
Utdelningar					0,0
Utgående eget kapital 2015-12-31	381,8	138,3	16,6	75,4	612,1

Rapport över kassaflöden för moderbolaget

1 januari–31 december, MSEK	Not	2015	2016
	23		
Den löpande verksamheten			
Resultat före skatt		69,8	36,2
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		32,9	–18,5
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		102,7	17,7
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (–)/Minskning (+) av rörelsefordringar		–27,7	4,3
Ökning (+)/Minskning (–) av rörelseskulder		1,0	5,6
Kassaflöde från den löpande verksamheten		76,0	27,6
Investeringsverksamheten			
Avyttring av finansiella tillgångar		0,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		0,0	0,0
Finansieringsverksamheten			
Upptagande av lån		0,0	1 734,2
Amortering av lån		–193,1	–1 807,1
Utbetald utdelning		0,0	–23,9
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		–193,1	–96,8
Årets kassaflöde		–117,1	–69,2
Likvida medel vid årets början		1 519,0	1 488,3
Kursdifferens i likvida medel		86,4	151,0
Likvida medel vid årets slut		1 488,3	1 570,1

Noter till de finansiella rapporterna

1 Redovisningsprinciper

Överensstämmelse med normgivning och lag

Koncernredovisningen för Concordia Maritime AB (publ) och dess dotterbolag är upprättad i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS) vilka är utgivna av International Accounting Standards Board (IASB). Koncernen tillämpar de standards som har godkänts av Europeiska kommissionen för tillämpning inom EU. Vidare har RFR 1, Kompletterande redovisningsregler för koncerner tillämpats vilken är utgiven av Rådet för finansiell rapportering.

Moderbolaget tillämpar samma redovisningsprinciper som koncernen utom i de fall som anges nedan under avsnittet "Moderbolagets redovisningsprinciper". De avvikelser som förekommer mellan moderbolagets och koncernens principer förädlades av begränsningar i möjligheterna att tillämpa IFRS i moderbolaget till följd av ÄRL och Tryggandelagen samt i vissa fall av skatteskäl.

Årsredovisningen och koncernredovisningen har godkänts för utfärdande av styrelsen den 24 mars 2017. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på ordinarie årsstämma 25 april 2017.

Förutsättningar vid upprättande av moderbolagets och koncernens finansiella rapporter

Moderbolagets funktionella valuta är svenska kronor som även utgör rapporteringsvaluta för moderbolaget och för koncernen. Det innebär att de finansiella rapporterna presenteras i svenska kronor men för läsarens vägledning har 2016 års räkenskaper översatts från svenska kronor (SEK) till dollar (USD) genom att använda följande valutakurser som anges av Sveriges Riksbank. Genomsnittskurs USD 1,00=8,5613 och slutkurs USD 1,00=9,1061. Ur koncernens perspektiv sker dock de flesta transaktioner i US-dollar. Samtliga belopp, om inte annat anges, redovisas i miljontals kronor. Tillgångar och skulder är redovisade till historiska anskaffningsvärden, förutom vissa finansiella tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde. Finansiella tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde består av derivatinstrument.

Att upprätta de finansiella rapporterna i enlighet med IFRS kräver att företagsledningen gör bedömningar och uppskattningar samt gör antaganden som påverkar tillämpningen av redovisningsprinciperna och de redovisade beloppen av tillgångar, skulder, intäkter och kostnader. Uppskattningarna och antagandena är baserade på historiska erfarenheter och ett antal andra faktorer som under rådande förhållanden synes vara rimliga. Resultatet av dessa uppskattningar och antaganden används sedan för att bedöma de redovisade värdena på tillgångar och skulder som inte annars framgår tydligt från andra källor. Verkliga utfallet kan avvika från dessa uppskattningar och bedömningar. Uppskattningarna och antagandena ses över regelbundet. Ändringar av uppskattningar redovisas i den period ändringen görs om ändringen endast påverkat denna period, eller i den period ändringen görs och framtida perioder om ändringen påverkar både aktuell period och framtida perioder.

Bedömningar gjorda av företagsledningen vid tillämpningen av IFRS som har en betydande inverkan på de finansiella rapporterna och gjorda uppskattningar som kan medföra väsentliga justeringar i påföljande års finansiella rapporter rör huvudsakligen värdering av fartyg. Se not 26.

De nedan angivna redovisningsprinciperna har tillämpats konsekvent på samtliga perioder som presenteras i koncernens finansiella rapporter,

om inte annat framgår nedan. Koncernens redovisningsprinciper har vidare konsekvent tillämpats av koncernens företag.

Nya redovisningsprinciper 2016

Under året nya och ändrade IFRS har inte haft någon väsentlig effekt på koncernens finansiella rapporter.

Nya redovisningsprinciper 2017 och senare

Ett antal nya eller ändrade IFRS träder i kraft först under kommande räkenskapsår och har inte förtidstillämpats vid upprättande av dessa finansiella rapporter. Nyheter eller ändringar med framtida tillämpning planeras inte heller att förtidstillämpas. Nedan redogörs för de standarder som kan komma att få effekt på koncernens finansiella rapporter i framtiden.

IFRS 9 Financial instruments avses ersätta IAS 39 Finansiella instrument: Redovisning och värdering. IASB har nu färdigställt ett helt "paket" av förändringar avseende redovisning av finansiella instrument. Paketet innehåller en modell för klassificering och värdering av finansiella instrument, en framåtblickande nedskrivningsmodell och en väsentligt omarbetad ansats till säkringsredovisning. IFRS 9 träder ikraft 1/1 2018 och tidigare tillämpning är tillåten givet att EU antar standarden.

IFRS 15 Revenue from Contract with customers. Syftet med en ny intäktsstandard är att ha en enda principbaserad standard för samtliga branscher som ska ersätta befintliga standarder och uttalanden om intäkter. Tre alternativ finns för övergången; full retroaktivitet, delvis retroaktivitet (inkluderar lättnadsregler) och en "ackumulerad effekt-metod" där eget kapital justeras per 1/1 2018 för kontrakt som är pågående enligt det gamla regelverket (IAS 11/IAS 18). IFRS 15 träder ikraft 2018 och tidigare tillämpning är tillåten givet att EU har antagit standarden. Analys avseende effekterna av IFRS 15 har påbörjats och visar att ingen väsentlig förändring förväntas.

IFRS 16 Leases: Ny standard avseende redovisning av leasing. För lease-tagare försvinner klassificeringen enligt IAS 17 i operationell och finansiell leasing och ersätts med en modell där tillgångar och skulder för alla leasing-avtal ska redovisas i balansräkningen. Undantag för redovisning i balansräkningen finns för leasingkontrakt av mindre värde samt kontrakt som har en löptid på högst 12 månader. I resultaträkningen ska avskrivningar redovisas separat från räntekostnader hänförliga till leasingskulden. Det bedöms inte bli några stora förändringar för leasegivare utan reglerna i IAS 17 behålls i princip med undantag för tillkommande upplysningskrav. IFRS 16 ska tillämpas fr o m 1 januari 2019. Tidigare tillämpning är tillåten under förutsättning att även IFRS 15 tillämpas från samma tidpunkt och givet att EU antagit standarden. Analys avseende effekterna av IFRS 16 påbörjades under året och visar på att de leasar som idag redovisas som operationella kommer att omklassificeras som finansiella leasar under den nya standarden.

Konsolideringsprinciper

Dotterföretag

Dotterföretag avser de företag i vilka Concordia Maritime AB (publ) innehar mer än 50% av aktiernas röstvärde eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande. Bestämmande inflytande innebär direkt eller indirekt en rätt att utforma ett företags finansiella och operativa strategier i syfte att erhålla ekonomiska fördelar.

Dotterföretag redovisas enligt förvärvsmetoden. Metoden innebär att förvärv av ett dotterföretag betraktas som en transaktion varigenom koncernen indirekt förvärvar dotterföretagets tillgångar och övertar dess skulder och eventualförpliktelser. Dotterföretags finansiella rapporter tas in i koncernredovisningen från och med förvärvstidpunkten till det datum då bestämmandeinflytandet upphör.

Koncernens konsoliderade finansiella rapporter inkluderar de finansiella rapporter för moderbolaget och dess direkt eller indirekt ägda dotterbolag efter:

- eliminering av koncerninterna transaktioner och
- avskrivning av förvärvade övervärden

Eget kapital i koncernen omfattar eget kapital i moderbolaget och den del av eget kapital i dotterföretagen som tillkommit efter förvärvet. Transaktionsutgifter som uppkommer redovisas direkt i årets resultat.

Transaktioner som ska elimineras vid konsolidering

Koncerninterna fordringar och skulder, intäkter eller kostnader och realiserade vinster eller förluster som uppkommer från koncerninterna transaktioner mellan koncernföretag, elimineras i sin helhet vid upprättandet av koncernredovisningen. Realiserade vinster som uppkommer från transaktioner med gemensamt kontrollerade företag elimineras i den utsträckning som motsvarar koncernens ägarandel i företaget. Realiserade förluster elimineras på samma sätt som realiserade vinster, men endast i den utsträckning det inte finns någon indikation på nedskrivningsbehov.

Utländsk valuta

Transaktioner i utländsk valuta

Transaktioner i utländsk valuta omräknas till den funktionella valutan till den valutakurs som föreligger på transaktionsdagen. Monetära tillgångar och skulder i utländsk valuta räknas om till den funktionella valutan till den valutakurs som föreligger på balansdagen. Valutakursdifferenser som uppstår vid omräkningarna redovisas i årets resultat. Icke-monetära tillgångar och skulder som redovisas till historiska anskaffningsvärden omräknas till valutakurs vid transaktionstillfället.

Utländska verksamheters finansiella rapporter

Tillgångar och skulder i utlandsverksamheter samt koncernmässiga över- och undervärden, omräknas till svenska kronor till den valutakurs som råder på balansdagen. Intäkter och kostnader i en utlandsverksamhet omräknas till svenska kronor till en genomsnittskurs som utgör en approximation av kurserna vid respektive transaktionstidpunkt. Omräkningsdifferenser som uppstår vid valutaomräkning av utlandsverksamheter redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras i omräkningsreserven i eget kapital. Vid avyttring av en utlandsverksamhet realiserar de till verksamheten hänförliga ackumulerade omräkningsdifferenserna efter avdrag för eventuell valutasäkring och omklassificeras från omräkningsreserven i eget kapital till årets resultat.

Rörelsesegmentrapportering

Ett rörelsesegment är en del av koncernen som bedriver verksamhet från vilken den kan generera intäkter och ådra sig kostnader och för vilka det finns fristående finansiell information tillgänglig.

Ett rörelsesegments resultat följs vidare upp av företagets högste verkställande beslutsfattare, koncernledningen, för att utvärdera resultatet samt för att kunna allokera resurser för rörelsesegmentet. Concordia Maritimes koncernledning följer upp den ekonomiska utvecklingen för flottan som en enhet. Därför utgörs rörelsesegmentrapporten endast av ett segment, tankfartyg. Segmentet tankfartyg sammanfaller därmed med koncernens finansiella information.

Klassificering

Anläggningsstillgångar och långfristiga skulder består i allt väsentligt enbart av belopp som förväntas återvinnas eller betalas efter mer än tolv månader räknat från balansdagen. Omsättningstillgångar och kortfristiga skulder består i allt väsentligt enbart av belopp som förväntas återvinnas eller betalas inom tolv månader räknat från balansdagen.

Intäkter

Koncernens intäkter består i huvudsak av spotbefraktningssintäkter och till viss del av tidsbefraktningssintäkter. Spotbefraktningssintäkter genereras när fartygen sysselsätts på den öppna marknaden, spotmarknaden, och befraktas resa för resa. Spotbefraktningssintäktarna erhålls och resultatavräknas när den enskilda resan är avslutad. Pågående resor för spotbefraktningssintäkter, fördelas mellan aktuellt rapporteringstillfälle och kommande rapporteringstillfälle baserat på antalet dagar på resan. Om nettoresultatet (fraktintäkter minus direkta resekostnader) av resan är negativt förs hela resultatet till aktuell rapportperiod. Tidsbefraktningssintäkter erhålls när fartygen hyrs ut under en fastställd tidsperiod, vanligtvis ett år eller mer. Intäkterna, som utgörs av en fastställd dagshyra för fartyget, betalas månadsvis i förskott och resultatavräknas på samma sätt som spotbefraktningssintäkter. Vinstdelningskontrakt redovisas enligt avräkning med befraktaren. Om avräkningsperioden och den finansiella rapporteringsperioden avviker redovisas vinstdelningskontrakt på basis av företagsledningens bedömningar och uppskattningar, utifrån marknads-läge och befraktarens faktiska intjäning vid den finansiella rapporteringsperioden. Vanligt förekommande avräkningsperioder för vinstdelningskontrakt är månadsvis, per 90-dagars period eller per 180-dagars period.

Rörelsekostnader – operationella leasingavtal

Tidsbefraktningssavtal klassificeras som operationell leasing. Vid tidsbefraktning bibehåller fartygsägaren normalt alla risker, till exempel vid haveri och stillestånd. Fartygsägaren står normalt för drift och bemanning. Hyrestagaren har normalt inga åtaganden när tidsbefraktningssperioden är slut. Kostnader avseende operationella leasingavtal redovisas i resultaträkningen på samma sätt som fraktintäkter ovan.

Finansiella intäkter och kostnader

Finansiella intäkter och kostnader består av ränteutgifter på bankmedel och fordringar och räntebärande värdepapper, räntekostnader på lån, utdelningsintäkter, valutakursdifferenser, realiserade och realiserade vinster på finansiella placeringar samt derivatinstrument som används inom den finansiella verksamheten.

Ränteutgifter på fordringar och räntekostnader på skulder beräknas med tillämpning av effektivräntemetoden. Effektivräntan är den ränta som gör att nuvärdet av alla framtida in- och utbetalningar under räntebindningstiden blir lika med det initialt redovisade värdet av fordran eller skulden. Ränteutgifter och räntekostnader inkluderar eventuella rabatter, premier och andra skillnader mellan det ursprungliga värdet av fordran eller skulden och det belopp som erhålls alternativt betalas vid förfall.

Utdelningsintäkt redovisas när rätten att erhålla betalning fastställts.

Finansiella instrument

Finansiella instrument som redovisas i rapporten över finansiell ställning inkluderar på tillgångssidan likvida medel, kundfordringar, aktier, lånefordringar samt derivat. På skuldsidan återfinns leverantörsskulder, låneskulder samt derivat.

Finansiella instrument redovisas initialt till anskaffningsvärde motsvarande instrumentets verkliga värde med tillägg för transaktionskostnader för alla

Forts not 1

finansiella instrument förutom avseende de som tillhör kategorin finansiell tillgång som redovisas till verkligt värde via årets resultat vilka redovisas till verkligt värde exklusive transaktionskostnader. Redovisning sker därefter beroende av hur de har klassificerats enligt nedan.

En finansiell tillgång eller finansiell skuld tas upp i rapporten över finansiell ställning när bolaget blir part till instrumentets avtalsmässiga villkor. En fordran tas upp när bolaget har presterat och avtalsenlig skyldighet föreligger för motparten att betala, även om faktura ännu inte skickats. Kundfordringar tas upp i balansräkningen när faktura har skickats. Skuld tas upp när motparten har presterat och avtalsenlig skyldighet föreligger att betala, även om faktura ännu inte mottagits. Leverantörsskulder tas upp när faktura mottagits.

En finansiell tillgång tas bort från rapporten över finansiell ställning när rättigheterna i avtalet realiserats, förfaller eller bolaget förlorar kontrollen över dem. Detsamma gäller för del av en finansiell tillgång. En finansiell skuld tas bort från rapporten över finansiell ställning när förpliktelsen i avtalet fullgörs eller på annat sätt utsläcks. Detsamma gäller för del av en finansiell skuld.

Förvärv och avyttring av finansiella tillgångar redovisas på affärsdagen, som utgör den dag då bolaget förbinder sig att förvärva eller avyttra tillgången, förutom vid avistaaffärer då likvidagsredovisning tillämpas. Verkligt värde på noterade finansiella tillgångar motsvaras av tillgångens noterade köpkurs på balansdagen förutsatt en fungerande och likvid marknad. Verkligt värde på onoterade finansiella tillgångar fastställs genom att använda värderingstekniker till exempel nyligen genomförda transaktioner, pris på liknande instrument och diskonterade kassaflöden. För ytterligare information se not 17 och 18.

Vid varje rapporttillfälle utvärderar företaget om det finns objektiva indikationer på att en finansiell tillgång eller grupp av finansiella tillgångar är i behov av nedskrivning. För eget kapitalinstrument som klassificeras som tillgångar som kan säljas, förutsätts en betydande eller utdragen nedgång i det verkliga värdet under instrumentets anskaffningsvärde innan en nedskrivning verkställs. Om nedskrivningsbehov föreligger för en tillgång i kategorin tillgångar som kan säljas, omförs tidigare eventuell ackumulerad värdeminskning redovisad i totalresultatet till resultaträkningen. Faktorer som beaktas är bedömning av motpartens möjligheter att kunna fullgöra sina förpliktelser. Nedskrivningar av eget kapitalinstrument som redovisats i resultaträkningen får inte senare återföras via resultaträkningen.

IAS 39 klassificerar finansiella instrument i kategorier. Klassificeringen beror på avsikten med förvärvet av det finansiella instrumentet. Företagsledningen bestämmer klassificering vid ursprunglig anskaffningstidpunkt. Kategorierna är följande (i–v) nedan:

(i) Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet

Denna kategori består av två undergrupper; finansiella tillgångar som innehas för handel och andra finansiella tillgångar som företaget initialt valt att placera i denna kategori (enligt den s.k. Fair Value Option). Finansiella instrument i denna kategori värderas löpande till verkligt värde med värdeförändringar redovisade i årets resultat. I den första undergruppen ingår placeringsstillgångar som innehas för handel samt derivat med positivt verkligt värde med undantag för derivat som är ett identifierat och effektivt säkringsinstrument.

(ii) Lånefordringar och kundfordringar

Lånefordringar och kundfordringar är finansiella tillgångar som inte utgör derivat och har fasta eller fastställbara betalningar och som inte är noterade på en aktiv marknad. Fordringarna uppkommer då företag tillhandahåller pengar, varor och tjänster direkt till kredittagaren utan avsikt att idka handel

i fordringsrätterna. Kundfordringar redovisas till det belopp som förväntas inflyta efter avdrag för osäkra fordringar som bedömts individuellt. Kundfordrans förväntade löptid är kort, varför värdet redovisats till nominellt belopp utan diskontering.

Nedskrivningar av kundfordringar redovisas i rörelsens kostnader. Tillgångar i denna kategori värderas till upplupet anskaffningsvärde. Upplupet anskaffningsvärde bestäms utifrån den effektivränta som beräknades vid anskaffningstidpunkten.

(iii) Likvida medel

Likvida medel består av kassamedel samt omedelbart tillgängliga tillgodohavanden hos banker och motsvarande institut samt kortfristiga likvida placeringar med en löptid från anskaffningstidpunkten understigande tre månader vilka är utsatta för endast en obetydlig risk för värdefluktuationer.

(iv) Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultatet

Denna kategori består av två undergrupper, finansiella skulder som innehas för handel och andra finansiella skulder som företaget valt att placera i denna kategori (den s.k. Fair Value Option), se beskrivning ovan under 'Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet'. I den första underkategorin ingår derivat med negativt verkligt värde med undantag för derivat som är ett identifierat och effektivt säkringsinstrument. Förändringar i verkligt värde redovisas i årets resultat.

(v) Andra finansiella skulder

Finansiella skulder som inte klassificeras som innehas för handel värderas till upplupet anskaffningsvärde. Upplupet anskaffningsvärde bestäms utifrån den effektivränta som beräknades när skulden togs upp. Det innebär att över- och undervärden liksom direkta emissionskostnader periodiseras över skuldens löptid.

Skulder klassificeras som andra finansiella skulder vilket innebär att de initialt redovisas till erhållet belopp efter avdrag för transaktionskostnader. Långfristiga skulder har en förväntad löptid längre än ett år medan kortfristiga har en löptid kortare än ett år.

Leverantörsskulder klassificeras i kategorin andra finansiella skulder. Leverantörsskulder har kort förväntad löptid och värderas utan diskontering till nominellt belopp. För mer information se not 17 och 18.

Derivat och säkringsredovisning

Derivatinstrument utgörs av terminskontrakt och swappar som utnyttjas för att hantera olika former av finansiella risker såsom valutakursförändringar och för exponering av ränterisker. Derivat är också avtalsvillkor som är inbäddade i andra avtal. Värdeförändringar på derivatinstrument fristående redovisas i resultaträkningen baserat på syftet med innehavet. För samtliga ränterelaterade derivat, swappar, tillämpas säkringsredovisning. Investeringar i utländska dotterbolag (nettotillgångar inklusive goodwill) säkras genom användning av valutaderivat som säkringsinstrument. Periodens verkligt värdeförändring på valutaderivatinstrument efter avdrag för skatteeffekter, redovisas, i den mån säkringen är effektiv, i övrigt totalresultat med ackumulerade valutakursdifferenser respektive verkligt värdeförändringar i en särskild komponent av eget kapital (omräkningsreserven). Härigenom neutraliseras delvis de omräkningsdifferenser som uppkommer från utlandsverksamheter. Omräkningsdifferenser från interna lån som utgör s k utvidgad investering utgör en del av den säkringsbara valutarisken i utlandsverksamheter.

Forts not 1

Materiella anläggningstillgångar

Ägda tillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas i koncernen till anskaffningsvärde efter avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår inköpspriset samt kostnader direkt hänförliga till tillgången för att bringa den på plats och i skick för att utnyttjas i enlighet med syftet med anskaffningen. Låneutgifter ingår i anskaffningsvärdet för egenproducerade anläggningstillgångar. Redovisningsprinciper för nedskrivningar framgår nedan.

Anskaffningsvärdet för egentillverkade anläggningstillgångar inkluderar utgifter för material, utgifter för ersättningar till anställda, om tillämpligt andra tillverkningsomkostnader som anses vara direkt hänförliga till anläggnings-tillgången.

Materiella anläggningstillgångar som består av delar med olika nyttjande-perioder behandlas som separata komponenter av materiella anläggnings-tillgångar.

Det redovisade värdet för en materiell anläggningstillgång tas bort ur rapporten över finansiell ställning vid utrangering eller avyttring. Vinst eller förlust som uppkommer vid avyttring eller utrangering av en tillgång utgörs av skillnaden mellan försäljningspriset och tillgångens redovisade värde med avdrag för direkta försäljningskostnader. Vinst och förlust redovisas som övrig rörelseintäkt/kostnad.

Leasade tillgångar

Leasingavtal klassificeras antingen som finansiell eller operationell leasing. Finansiell leasing föreligger då de ekonomiska riskerna och förmånerna som är förknippade med ägandet i allt väsentligt är överförda till leasetagaren. När så ej är fallet är det fråga om operationell leasing.

Tillgångar som hyrs enligt finansiella leasingavtal redovisas som anläggnings-tillgång i rapporten över finansiell ställning och värderas initialt till det lägsta av leasingobjektets verkliga värde och nuvärdet av minimileasingavgifterna vid ingången av avtalet. Koncernen har inga finansiella leasingavtal.

Tillgångar som hyrs enligt operationell leasing redovisas inte som tillgång i rapporten över finansiell ställning. Operationella leasingavtal ger inte heller upphov till en skuld.

Tillkommande utgifter och periodiskt underhåll

Från fartygets anskaffningsvärde bryts underhållskomponent ut ur fartygets anskaffningsvärde vid leverans och skrivs av separat. Tillkommande utgifter för periodiskt underhåll läggs till anskaffningsvärdet endast om det är sannolikt att de framtida ekonomiska fördelar som är förknippade med tillgången kommer att komma företaget till del och anskaffningsvärdet kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Alla övriga tillkommande utgifter redovisas som kostnad i den period de uppkommer. Avskrivningstiden för periodiskt underhåll för ägt tonnage är mellan trettio månader upp till fem år medan avskrivningstiden för tidsinförskaffat tonnage sträcker sig till nästa dockning eller till återleverans av fartyget.

Avgörande för bedömningen när en tillkommande utgift läggs till anskaffningsvärdet är om utgiften avser utbyten av identifierade komponenter, eller delar därav, varvid sådana utgifter aktiveras. Även i de fall ny komponent tillskapats läggs utgiften till anskaffningsvärdet. Eventuella oavskrivna redovisade värden på utbytta komponenter, eller delar av komponenter, utrangeras och kostnadsföres i samband med utbytet. Reparationer kostnadsföres löpande.

Låneutgifter

Låneutgifter som är hänförliga till uppförandet av så kallade kvalificerade tillgångar aktiveras som en del av den kvalificerade tillgångens anskaffningsvärde. En kvalificerad tillgång är en tillgång som med nödvändighet tar en betydande tid i anspråk att färdigställa. I första hand aktiveras låneutgifter som uppkommit på lån som är specifika för den kvalificerade tillgången. I andra hand aktiveras låneutgifter som uppkommit på generella lån, som inte är specifika för någon annan kvalificerad tillgång. Låneutgifterna baseras på extern upplåning.

Avskrivningsprinciper

Avskrivning sker linjärt över tillgångens beräknade nyttjandeperiod ner till restvärde som är noll. Koncernen tillämpar komponentavskrivning vilket innebär att komponenternas bedömda nyttjandeperiod ligger till grund för avskrivningen. Beräknade nyttjandeperioder:

Fartyg	25 år
Periodiskt underhåll (dockning) komponent av fartyg	2,5–5 år
Inventarier, verktyg och installationer	2–5 år

Bedömning av en tillgångs nyttjandeperiod görs halvårsvis.

Nedskrivningar

Koncernens redovisade tillgångar bedöms halvårsvis för att avgöra om det finns indikation på nedskrivningsbehov. IAS 36 tillämpas avseende nedskrivningar av andra tillgångar än finansiella tillgångar vilka redovisas enligt IAS 39. Om indikation på nedskrivningsbehov finns beräknas tillgångens återvinningsvärde (dvs det högsta av nettoförsäljningsvärde eller nyttjandevärde). En nedskrivning redovisas när en tillgång eller den kassagenererande enhetens redovisade värde överstiger återvinningsvärdet. En nedskrivning redovisas som kostnad i årets resultat. Då nedskrivningsbehov identifierats för en kassagenererande enhet fördelas nedskrivningsbeloppet proportionerligt till de tillgångar som ingår i enheten.

Vid beräkning av nyttjandevärdet diskonteras framtida kassaflöden med en diskonteringsfaktor som beaktar riskfri ränta och den risk som är förknippad med den specifika tillgången. Koncernen ser hela sin flotta som en kassagenererande enhet. Kontrollen sker dels på basis av ett snittvärde från tre fartygsmäklare och dels på basis av diskonterade kassaflöden. Eventuella antaganden vid en kassaflödesberäkning anges i not 8 för materiella anläggningstillgångar.

En nedskrivning av tillgångar som ingår i IAS 36 tillämpningsområde reverseras om det både finns indikation på att nedskrivningsbehovet inte längre föreligger och det har skett en förändring i de antaganden som låg till grund för beräkningen av återvinningsvärdet. En reversering görs endast i den utsträckning som tillgångens redovisade värde efter återföring inte överstiger det redovisade värde som skulle ha redovisats, med avdrag för avskrivning där så är aktuellt, om ingen nedskrivning gjorts.

Aktiekapital

Utdelningar

Utdelningar redovisas som skuld efter det att årsstämman godkänt utdelningen.

Forts not 1

Ersättningar till anställda

Avgiftsbestämda planer

Samtliga pensionsplaner i koncernen klassificeras som avgiftsbestämda pensionsplaner. Förpliktelsen för varje period utgörs av de belopp som företaget skall bidra med för den aktuella perioden. Detta belopp belastar årets resultat.

Avsättningar

En avsättning redovisas i rapport över finansiell ställning när koncernen har en befintlig legal eller informell förpliktelse som en följd av en inträffad händelse, och det är troligt att ett utflöde av ekonomiska resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelsen samt en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.

Avsättning görs med det belopp som den bästa uppskattningen av det som krävs för att reglera den befintliga förpliktelsen på balansdagen. Där effekten av när i tiden betalning sker är väsentlig, beräknas avsättningar genom diskontering av det förväntade framtida kassaflödet till en räntesats före skatt som återspeglar aktuella marknadsbedömningar av pengars tidvärde och, om det är tillämpligt, de risker som är förknippade med skulden.

Skatter

Inkomstskatter utgörs av aktuell skatt och uppskjuten skatt. Inkomstskatter redovisas i årets resultat utom då underliggande transaktion redovisas i övrigt totalresultat eller i eget kapital varvid tillhörande skatteeffekt redovisas i övrigt totalresultat eller i eget kapital.

Aktuell skatt är skatt som ska betalas eller erhållas avseende aktuellt år, med tillämpning av de skattesatser som är beslutade eller i praktiken beslutade per balansdagen, hit hör även justering av aktuell skatt hänförlig till tidigare perioder. Uppskjuten skatt beräknas enligt balansräkningsmetoden med utgångspunkt i temporära skillnader mellan redovisade och skattemässiga värden på tillgångar och skulder. Följande temporära skillnader beaktas inte; första redovisningen av tillgångar och skulder som inte är rörelseförvärv och vid tidpunkten för transaktionen inte påverkar vare sig redovisat eller skattepliktig resultat, vidare beaktas inte heller temporära skillnader hänförliga till andelar i dotterföretag som inte förväntas bli återförda inom överskådlig framtid. Värderingen av uppskjuten skatt baserar sig på hur redovisade värden på tillgångar eller skulder förväntas bli realiserade eller reglerade. Uppskjuten skatt beräknas med tillämpning av de skattesatser och skatteregler som är beslutade eller i praktiken beslutade per balansdagen. Uppskjutna skattefordringar avseende avdragsgilla temporära skillnader och underskottsavdrag redovisas endast i den mån det är sannolikt att dessa kommer att kunna utnyttjas. Värdet på uppskjutna skattefordringar reduceras när det inte längre bedöms sannolikt att de kan utnyttjas.

Eventualförpliktelser

En eventualförpliktelse redovisas 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 som inte redovisas som en skuld eller avsättning på grund av det inte är troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas eller inte kan beräknas tillräckligt tillförlitligt.

Moderbolagets redovisningsprinciper

Moderbolaget har upprättat sin årsredovisning enligt Årsredovisningslagen (1995:1554) och Rådet för finansiell rapporterings rekommendation RFR 2 Redovisning för juridisk person. RFR 2 innebär att moderbolaget i årsredovisningen för den juridiska personen skall tillämpa samtliga av EU godkända IFRS och uttalanden så långt detta är möjligt inom ramen för Årsredovisningslagen och med hänsyn till sambandet mellan redovisning och beskattning. Rekommendationen anger vilka undantag och tillägg som skall göras från IFRS. Skillnaderna mellan koncernens och moderbolagets redovisningsprinciper framgår nedan.

De nedan angivna redovisningsprinciperna för moderbolaget har tillämpats konsekvent på samtliga perioder som presenteras i moderbolagets finansiella rapporter.

Dotterföretag

Andelar i dotterföretag redovisas i moderbolaget enligt anskaffningsvärde-metoden.

Intäkter

Försäljning av varor och utförande av tjänsteuppdrag

I moderbolagets resultat redovisas tjänsteuppdrag när tjänsten är färdigställd.

Utdelningar

Utdelningsintäkt redovisas i resultaträkningen när rätten att erhålla betalning bedöms som säker.

Materiella anläggningstillgångar

Ägda tillgångar

Materiella anläggningstillgångar i moderbolaget redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar på samma sätt som för koncernen men med tillägg för eventuella uppskrivningar.

Finansiella Instrument

Moderbolaget följer 4 kap 14§ Årsredovisningslagen (1995:1554) för finansiella instrument. Derivatinstrument värderas till verkligt värde med värdeförändringarna i årets resultat. Säkringsredovisning tillämpas ej. Placerings-tillgångar värderas till verkligt värde med värdeförändringar i årets resultat. Lån i utländsk valuta värderas till balansdagskurs, säkringsredovisning tillämpas ej.

Moderbolagets finansiella garantiavtal består i huvudsak av borgensförbindelser till förmån för dotterföretag. Finansiella garantier innebär att bolaget har ett åtagande att ersätta innehavaren av ett skuldinstrument för förluster som denne ådrar sig på grund av att en angiven gäldenär inte fullgör betalning vid förfall enligt avtalsvillkoren. För redovisning av finansiella garantiavtal tillämpar moderbolaget en av Rådet för finansiell rapportering tillåten lätttnadsregel jämfört med reglerna i IAS 39. Lätttnadsregeln avser finansiella garantiavtal utställda till förmån för dotterföretag. Moderbolaget redovisar finansiella garantiavtal som avsättning i balansräkningen när bolaget har ett åtagande för vilket betalning sannolikt erfordras för att reglera åtagandet.

För övrigt tillämpas samma principer avseende finansiella instrument som tillämpas i koncernen.

2 EBITDA per fartygskategori

EBITDA per kvartal

MUSD	Q4		Q3		Q2		Q1		Helår	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Produkttank (tidsbefraktning)	1,3	5,6	1,2	5,4	1,1	4,5	1,5	2,4	5,1	17,9
Produkttank (spot)	10,3	-0,4	9,4	0,2	9,3	1,0	6,5	8,1	35,5	8,9
Suezmax	3,7	1,4	3,6	0,8	3,2	2,5	3,7	2,7	14,2	7,4
Försäljning av fartyg	0,0	6,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,4
Admin. och övrigt	-1,4	-0,6	-0,9	-0,5	-1,1	-1,0	-1,1	-1,0	-4,5	-3,1
Totalt	13,9	12,4	13,3	5,9	12,5	7,0	10,6	12,2	50,3	37,4

Utav ackumulerad omsättning utgör vinstdelning cirka 1 % (3 %).

Då uppföljning av flottans resultat främst sker via EBITDA ger noten en mer rättvisande bild än om motsvarande specifikation hade gjorts för intäkter.

3 Geografisk fördelning

Geografiska områden

Fördelningen av intäkter baseras på kundens hemvist medan anläggnings-tillgångar (fartyg) fördelas utifrån fartygets flagga.

Koncernen, MSEK	Totalt	
	2015	2016
Intäkter		
USA	346,1	393,9
Storbritannien	102,4	114,5
Angola	0,0	92,9
Brasilien	5,0	64,6
Schweiz	133,0	64,1
Singapore	141,3	59,1
Övrigt	358,8	249,1
Totala intäkter	1 086,6	1 038,2

Moderbolagets omsättning under 2016 avser likt 2015 konsultationsintäkter samt vinstdelning från inchartrade fartyg.

Koncernen, MSEK	Totalt	
	2015	2016
Anläggningstillgångar		
Bermuda	3 601,0	2 955,1
Storbritannien	208,0	210,4
Summa anläggningstillgångar (fartyg)	3 809,0	3 165,5

Största kunder sett till omsättning

Koncernen har under 2016 genererat intäkter på MSEK 1 038,2. En kund har under året stått för mer än 10% av den totala intäkten med en intäktsandel på 21% (motsvarande MSEK 222,4) .

Koncernens totala intäkter 2015 var MSEK 1 086,6. Under året hade två kunder mer än 10% vardera av den totala intäkten med intäktsandelar på 21% (motsvarande MSEK 224,7) respektive 19% (motsvarande MSEK 205,1).

4 Anställda och personalkostnader

Kostnader för ersättningar till anställda

Koncernen, MSEK	2015	2016
Löner och ersättningar m. m.	14,3	13,2
Pensionskostnader, avgiftsbaserade planer	2,9	3,7
Sociala avgifter	3,8	3,8
	21,0	20,7

Könsfördelning i företagsledningen

	2015 Andel kvinnor	2016 Andel kvinnor
Moderbolaget		
Styrelsen	10%	10%
Övriga ledande befattningshavare	0%	0%
Koncernen		
Styrelsen	10%	10%
Övriga ledande befattningshavare	50%	50%

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader

	2015		2016	
	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
Moderbolaget, MSEK				
Moderbolaget	9,4	5,0	10,6	6,3
(varav pensionskostnad)		2,4		3,2

Av moderbolagets pensionskostnader avser TSEK 3 156 (2 394) gruppen styrelse, ledningsgrupp och VD. För ledande befattningshavare i Sverige är den ömsesidiga uppsägningstiden 6 till 12 månader beroende på befattning. Vid uppsägning från företagets sida utbetalas ett avgångsvederlag uppgående till maximalt 24 månadslöner.

Medelantalet anställda

Moderbolaget	2015	Varav män	2016	Varav män
Sverige	3	67%	3	67%
Totalt moderbolaget	3	67%	3	67%
Dotterföretag				
Schweiz	2	0%	2	0%
Bermuda	1	0%	1	0%
Totalt i dotterföretag	3	0%	3	0%
Koncernen totalt	6	33%	6	33%

Bolaget sysselsätter inhyrd ombordpersonal (488 under 2016 och 464 under 2015) på sina fartyg.

Löner och andra ersättningar fördelade per land och mellan ledande befattningshavare och övriga anställda

	2015		2016	
Koncernen, MSEK	VD och led- ningsgrupp	Övriga anställda	VD och led- ningsgrupp	Övriga anställda
Moderbolag: Sverige	8,9	0,5	8,1	0,5
Dotterbolag: Schweiz	2,6	0,9	2,6	0,9
Dotterbolag: Bermuda	1,4		1,1	0,0
Koncernen totalt	12,9	1,4	11,8	1,4
(varav tantiem)	1,8	0,1	2,8	0,1

I VD och ledningsgrupp ingår 4 personer (4).

Avgiftsbestämda planer

I Sverige har koncernen avgiftsbestämda pensionsplaner för anställda som helt bekostas av företagen. I utlandet finns avgiftsbestämda planer vilka till del bekostas av dotterföretagen och delvis täcks genom avgifter som de anställda betalar. Betalning till dessa planer sker löpande enligt reglerna i respektive plan.

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31
Kostnader för avgifts- bestämda planer	2,9	3,7	2,4	3,2

Forts not 4

Ledande befattningshavares ersättningar och förmåner (moderbolaget)

Ersättningar och övriga förmåner under året, TSEK	2015					2016				
	Grundlön, styrelse-arvode	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensions-kostnad	Summa	Grundlön, styrelse-arvode	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensions-kostnad	Summa
Styrelsens ordförande, Carl-Johan Hagman	400				400	450				450
Styrelsens vice ordförande, Stefan Brocker	400				400	430				430
Dan Olsson	225				225	225				225
Helena Levander	225				225	255				255
Mats Jansson	225				225	225				225
Michael G:son Löw	225				225	275				275
Morten Chr. Mo	225				225	225				225
Arbetsplatsrepresentanter	75				75	75				75
Verkställande direktör	3 369	1 347	101	1 827	6 644	3 514	2 053	115	1 978	7 660
Andra ledande befattningshavare	1 827	275	59	566	2 727	1 893	466	98	1 178	3 635
Summa	7 196	1 622	160	2 393	11 371	7 567	2 519	213	3 156	13 455

Antal andra ledande befattningshavare under 2016 och 2015 var en. Se även avsnittet Bolagsstyrning samt förvaltningsberättelse för information gällande styrelse, VD och ledande befattningshavares ersättning, förmåner och avtal.

5 Arvode och kostnadsersättning till revisorer

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2015	2016	2015	2016
KPMG				
Revisionsuppdrag	1,9	2,1	0,9	1,2
Skatterådgivning	0,2	0,3	0,0	0,0
Andra uppdrag	0,5	0,5	0,5	0,5
	2,6	2,9	1,4	1,7

Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning, övriga arbetsuppgifter som det ankommer på bolagets revisor att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föranleds av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter.

6 Finansnetto

Koncernen, MSEK	2015	2016
Resultat vid avyttring av finansiella tillgångar som kan säljas	0,0	0,0
Valutakursdifferenser	2,5	23,8
Övriga ränteintäkter	0,6	3,5
Finansiella intäkter	3,1	27,3
Räntekostnader på banklån (inklusive effekt av swappar)	-37,5	-51,4
Övriga finansiella kostnader	-0,9	-1,8
Finansiella kostnader	-38,4	-53,2
Finansnetto	-35,3	-25,8

Forts not 6

Moderbolaget, MSEK	Resultat övriga värdepapper och fordringar		Ränteintäkter och liknande resultatposter	
	2015	2016	2015	2016
Ränteintäkter, övriga	0,0	0,0	15,7	18,5
Förändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar värderat till verkligt värde	10,3	36,6	0,0	0,0
Resultat från dotterbolag	86,4	55,4	0,0	0,0
Finansiella intäkter	96,7	92,0	15,7	18,5

Moderbolaget, MSEK	Räntekostnader och liknande resultatposter	
	2015	2016
Räntekostnader på banklån (inklusive effekt av swappar)	-20,2	-28,8
Valutakursdifferenser	-15,8	-17,8
Övriga finansiella kostnader	0,0	-0,9
Finansiella kostnader	-36,0	-47,4
Finansnetto	76,3	63,0

7 Skatter

Redovisad i resultaträkningen

Koncernen, MSEK	2015	2016
Aktuell skattekostnad [-] [/skatteintäkt (+)]	0,0	13,1
Uppskjuten skatteintäkt/kostnad avseende temporära skillnader	-6,1	52,8
Uppskjuten skatteintäkt/kostnad i under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	5,6	-53,2
Totalt redovisad skattekostnad i koncernen	-0,5	12,7

Moderbolaget, MSEK	2015	2016
Uppskjuten skatteintäkt i under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	5,6	0,0
Uppskjuten skattekostnad vid omprövning av redovisat värde i uppskjutna skattefordringar	0,0	-40,0
Totalt redovisad skattekostnad i moderbolaget	5,6	-40,0

Avstämning av effektiv skatt

Koncernen, MSEK	2015, %	2015	2016, %	2016
Resultat före skatt		174,3		56,9
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	-22	-38,3	-22	-12,5
Effekt av andra skattesatser för utländska dotterföretag	23	39,3	99	56,4
Ej avdragsgilla kostnader	-0	-0,4	13	-7,4
Ej skattepliktig intäkt	0	0,0	1	0,6
Ökning av underskottsavdrag utan motsvarande aktivering av uppskjuten skatt	0	0,0	-66	-37,5
Skatt hänförlig till tidigare år	-1	-1,1	-21	13,1
Redovisad effektiv skatt	-0	-0,5	22	12,7

Moderbolaget, MSEK	2015, %	2015	2016, %	2016
Resultat före skatt		69,7		36,2
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	-22	-15,3	-22	-8,0
Ej avdragsgilla kostnader	-0	-0,4	-20	-7,4
Ej skattepliktig intäkt	31	21,3	35	12,8
Ökning av underskottsavdrag som ej resulterar i motsvarande ökning av uppskjuten skatt	0	0,0	-104	-37,5
Redovisad effektiv skatt	8	5,6	-110	-40,0

Forts not 7

Redovisad i balansräkningen – Uppskjutna skattefordringar och -skulder

Uppskjutna skattefordringar och -skulder hänför sig till följande:

Koncernen, MSEK	Uppskjuten skattefordran		Uppskjuten skatteskuld	
	2015	2016	2015	2016
Underskottsavdrag	53,2	0,0	0,0	0,0
Temporära skillnader materiella anläggningstillgångar (överavskrivningar)	0,0	0,0	52,8	0,0
Skattefordringar/-skulder	53,2	0,0	52,8	0,0
Kvittning	-52,8	0,0	-52,8	0,0
Summa skattefordringar/-skulder, netto	0,4	0,0	0,0	0,0

Temporära skillnader för materiella anläggningstillgångar var relaterade till fartyget *Stena Primorsk* som redovisades i CM P-MAX III filial. Den uppskjutna skatteskulden uppgick vid årsskiftet till MSEK 0, en minskning med MSEK 52,8 som redovisas i resultaträkningen. Den uppskjutna skattefordran uppgår vid årsskiftet till MSEK 0. En minskning med MSEK 53,2 som redovisas i resultat-

räkningen. Underskottsavdragen är relaterade till förluster i Concordia Maritime AB och CM P-MAX III filial. Årets förändring i uppskjuten skatt motiveras av en koncernintern fartygsförsäljning och en omprövning av tidigare aktiverade underskottsavdrag.

Redovisade uppskjutna skattefordringar och -skulder

Uppskjutna skattefordringar och -skulder hänför sig till följande:

Moderbolaget, MSEK	Uppskjuten skattefordran/ skatteskuld	
	2015	2016
Underskottsavdrag	40,0	0,0
Övriga temporära skillnader	0,0	0,0
Skattefordringar/-skulder, netto	40,0	0,0

Moderbolagets förändring mellan åren har redovisats som uppskjuten skattekostnad i resultaträkningen.

Koncernens förlustavdrag fördelas enligt följande:

MSEK	2015	2016
Sverige	307,3	235,8
Totalt	307,3	235,8

Samtliga förlustavdrag saknar förfallodatum. Av koncernens förlustavdrag är vid räkenskapsårets utgång MSEK 235,8 (65,5) ej aktiverade.

8 Materiella anläggningstillgångar

Koncernens anläggningstillgångar består till allra största del av den ägda fartygsflottan. För mer information om fartygsflottan se sidorna 12–13.

Koncernen, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Inventarier	Totalt
Anskaffningsvärde				
Ingående balans 1 januari 2016	5 637,0	0,0	2,7	5 639,7
Inköp	85,9	0,0	0,0	85,9
Omklassificering till fartyg	0,0	0,0	0,0	0,0
Försäljning/Utrangering	-988,5	0,0	0,0	-988,5
Valutakursdifferenser	506,0	0,0	0,0	506,0
Utgående balans 31 december 2016	5 240,4	0,0	2,7	5 243,1

Koncernen, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Inventarier	Totalt
Anskaffningsvärde				
Ingående balans 1 januari 2015	4 571,7	205,8	2,7	4 780,1
Inköp	38,0	416,9	0,0	454,9
Omklassificering till fartyg	636,9	-636,9	0,0	0,0
Försäljning/Utrangering	-31,9	0,0	0,0	-31,9
Valutakursdifferenser	422,3	14,2	0,0	436,5
Utgående balans 31 december 2015	5 637,0	0,0	2,7	5 639,7

Forts not 8

Koncernen, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Inventarier	Totalt
Av- och nedskrivningar				
Ingående balans 1 januari 2016	1 828,0	0,0	2,2	1 830,2
Årets avskrivningar	198,4	0,0	0,5	198,9
Årets avskrivning periodiskt underhåll	38,3	0,0	0,0	38,3
Försäljning/Utrangering	-170,4	0,0	0,0	-170,4
Valutakursdifferenser	180,6	0,0	0,0	180,6
Utgående balans 31 december 2016	2 074,9	0,0	2,7	2 077,6
Ingående balans 1 januari 2015	1 442,0	0,0	2,1	1 444,1
Årets avskrivningar	188,3	0,0	0,1	188,4
Årets avskrivning periodiskt underhåll	25,9	0,0	0,0	25,9
Försäljning/Utrangering	-27,5	0,0	0,0	-27,5
Valutakursdifferenser	199,3	0,0	0,0	199,3
Utgående balans 31 december 2015	1 828,0	0,0	2,2	1 830,2
Redovisade värden				
1 januari 2016	3 809,0	0,0	0,5	3 809,5
31 december 2016	3 165,5	0,0	0,0	3 165,5
1 januari 2015	3 129,7	205,8	0,6	3 336,1
31 december 2015	3 809,0	0,0	0,5	3 809,5

Låneutgifter

Koncernen 2016, MSEK	Fartyg under byggnad	Totalt
Låneutgifter som inräknats i tillgångars anskaffningsvärde under redovisningsperioden	0,0	0,0
Genomsnittlig räntesats för fastställande av låneutgifter inräknade i anskaffningsvärdet i %	0,0	
Koncernen 2015, MSEK	Fartyg under byggnad	Totalt
Låneutgifter som inräknats i tillgångars anskaffningsvärde under redovisningsperioden	2,8	2,8
Genomsnittlig räntesats för fastställande av låneutgifter inräknade i anskaffningsvärdet i %	1,2	

Moderbolaget, MSEK	Inventarier	Totalt
Anskaffningsvärde		
Ingående balans 1 januari 2016	0,7	0,7
Inköp	0,0	0,0
Utgående balans 31 december 2016	0,7	0,7
Ingående balans 1 januari 2015	0,7	0,7
Inköp	0,0	0,0
Utgående balans 31 december 2015	0,7	0,7
Avskrivningar		
Ingående balans 1 januari 2016	0,6	0,6
Utgående balans 31 december 2016	0,6	0,6
Ingående balans 1 januari 2015	0,6	0,6
Utgående balans 31 december 2015	0,6	0,6
Redovisade värden		
1 januari 2016	0,1	0,1
31 december 2016	0,1	0,1
1 januari 2015	0,1	0,1
31 december 2015	0,1	0,1

Säkerheter

Per den 31 december 2016 har fartyg med ett redovisat värde på MSEK 3 165,5 (3 809,0) ställts som säkerhet för tillgänglig bankfacilitet.

Fartygsvärden och nedskrivningsprövning

Koncernens tillgångar bedöms halvårsvis för att avgöra om det finns indikation om nedskrivningsbehov. En nedskrivning redovisas när en tillgångs eller kassa-genererande enhets redovisade värde överstiger återvinningsvärdet.

Bolaget anser att hela fartygsflottan utgör en kassagenererande enhet dels då fartygen sysselsätts i system och pooler där laster och/eller intjäning delas och därmed är flottan att ses som ett paket av fartyg, dels då fartygen i flottan är utbytbara med varandra då de alla kan ta samma typ av laster och dels då flottan följs internt upp som en helhet.

De mest väsentliga antagandena för att kunna fastställa flottans återvinningsvärde är tillväxttakten i flottans intjäning samt diskonteringsräntan.

Vid nedskrivningsprövningen av fartygsflottan per den 31 december 2016 antogs en årlig tillväxt i fartygens intjäning basis 2018 med 2% samt en diskonteringsränta om 6%. Dessa antaganden motsvarar de antaganden som användes vid nedskrivningsprövningen vid jämförelseårets utgång.

En ökning i den antagna årliga uppskrivningen av flottans antagna intjäning basis 2018 med en procentenhet resulterar i en ökning av flottans totala värde med MUSD 51 medan en motsvarande minskning med en procentenhet resulterar i en minskning av flottans totala värde med MUSD 46.

En ökning i den antagna diskonteringsräntan med en procentenhet resulterar i en minskning i flottans totala värde med MUSD 34. En motsvarande minskning med en procentenhet resulterar i en ökning av flottans totala värde med MUSD 39.

Varken en minskning med en procentenhet i uppskrivningen av flottans antagna intjäning eller en ökning med en procentenhet i diskonteringsräntan resulterar i ett behov av att skriva ner värdet på flottan. Vid bedömning av tillgångarnas värde den 31 december 2016 förelåg inte något nedskrivningsbehov och inte heller något behov av att återföra tidigare gjord nedskrivning från 2012.

9 Finansiella placeringar

Koncernen, MSEK	2015-12-31	2016-12-31
Kortfristiga placeringar som är omsättningstillgångar		
Finansiella tillgångar som innehas för handel		
Bankdeposition	0,0	273,2
	0,0	273,2

10 Långfristiga fordringar och övriga fordringar

Koncernen, MSEK	2015-12-31	2016-12-31
Långfristiga fordringar som är anläggningstillgångar		
Uppskjuten skattefordran	0,4	0,0
Övriga långa fordringar	0,1	20,5
	0,5	20,5
Övriga fordringar som är omsättningstillgångar		
Övriga korta fordringar	165,9	197,6
	165,9	197,6

Moderbolaget, MSEK	2015-12-31	2016-12-31
Övriga fordringar (kortfristiga)		
Övriga fordringar	11,6	23,9
	11,6	23,9

11 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31
Övriga förutbetalda kostnader	75,5	76,4	0,2	0,1
Upplupna intäkter	29,9	2,2	18,7	0,8
	105,4	78,6	18,9	0,9

12 Likvida medel

Koncernen, MSEK	2015-12-31	2016-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank	273,6	406,3
Summa enligt balansräkningen	273,6	406,3
Summa enligt kassaflödesanalysen	273,6	406,3

13 Eget kapital och Resultat per aktie

Bolaget har ej genomfört några transaktioner som påverkar antalet emitterade aktier. Det finns heller inga instrument som kan ge framtida utspädningsseffekt. Således har ingen utspädning skett. Beräkning av resultat per aktie sker till vägt genomsnittligt antal utestående aktier.

Resultat per aktie

SEK	2015	2016
Resultat per aktie	3,64	1,46

Sammanställning emitterade aktier

Antal	2015	2016
A-aktier	4 000 000	4 000 000
B-aktier	43 729 798	43 729 798
Totalt	47 729 798	47 729 798

Aktiens kvotvärde är SEK 8,0.

Vinstdisposition

Efter balansdagen har styrelsen föreslagit SEK 0,50 per aktie (SEK 0,50). Utdelningen blir föremål för fastställelse på årsstämman den 25 april 2017.

MSEK	2015	2016
SEK 0,50 (0,50) per aktie	23,9	23,9
Balanseras i ny räkning	68,1	40,4
Summa	92,0	64,3

Eget kapital – avstämning av reserver för koncernen

MSEK	Omräknings-reserv	Verkligt-värdereserv	Säkrings-reserv
Ingående redovisat värde 2015-01-01	289,3	0,0	-3,2
Årets omräkningsdifferenser	116,9		
Årets förändringar i verkligt värde på finansiella tillgångar som kan säljas			
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar			3,2
Utgående redovisat värde 2015-12-31	406,2	0,0	0,0

MSEK	Omräknings-reserv	Verkligt-värdereserv	Säkrings-reserv
Ingående redovisat värde 2016-01-01	406,2	0,0	0,0
Årets omräkningsdifferenser vid omräkning av utländska verksamheter	166,7		
Årets förändringar i verkligt värde på säkringar av nettoinvestering i utländsk verksamheter	-10,6		
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar			19,3
Utgående redovisat värde 2016-12-31	562,3	0,0	19,3

Forts not 13

Omräkningsreserv

Innefattar alla valutakursdifferenser som uppstår vid omräkning av utländska dotterbolag. Reserven inkluderar även säkring av valutarisk i utländsk verksamhet.

Verkligt värde reserv

Består av ackumulerad nettoförändring på finansiella tillgångar som kan säljas fram till dess att tillgången bokas bort från balansräkningen.

Säkringsreserv

Innefattar den effektiva delen av den ackumulerade nettoförändringen av verkligt värde på kassaflödessäkringsinstrument.

14 Räntebärande skulder

Koncernen, MSEK	2015-12-31	2016-12-31
Banklån	2 129,0	1 709,9
Summa långfristiga skulder	2 129,0	1 709,9

Koncernen, MSEK	2015-12-31	2016-12-31
Banklån	258,2	236,6
Summa kortfristiga skulder	258,2	236,6

Moderbolaget, MSEK	2015-12-31	2016-12-31
Banklån	1 450,2	1 504,7
Skulder till koncernföretag	27,4	27,4
Summa långfristiga skulder	1 477,6	1 532,1

Moderbolaget, MSEK	2015-12-31	2016-12-31
Banklån	202,5	220,8
Summa kortfristiga skulder	202,5	220,8

Ovanstående kortfristiga och långfristiga banklån summerar till koncernens totala räntebärande skulder på MSEK 1 946,5. Dessa banklån avser Banklån – Revolving credit facility och Banklån – IMOIMAX-fartyg. Samtliga lån återfinns i not 18. I balansräkningsposten redovisas även aktiverade förutbetalda kostnader relaterade till refinansieringen av Revolving credit facility, vilka är exkluderade i uppställningen ovan. Kostnaderna uppgår vid räkenskapsårets utgång till totalt MSEK 12,8 (0) och kostnadsförs över banklånets löptid.

Koncernen har kreditavtal om totalt MUSD 225,0 (297,0) varav MUSD 213,8 (285,8) är utnyttjade vid årsskiftet, avtalet är villkorat mot att vissa för branschen sedvanliga finansiella nyckeltal uppfylls. För mer information om företagets exponering för ränterisk och risk för valutakursförändringar hänvisas till not 17 och 18.

15 Övriga skulder

Koncernen, MSEK	2015-12-31	2016-12-31
Övriga kortfristiga skulder		
Övriga skulder	0,0	0,7
	0,0	0,7

16 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31
Upplupna resekostnader fartyg	54,2	68,8	0,0	0,0
Upplupna personalkostnader	5,0	4,7	5,0	4,7
Övriga upplupna kostnader	21,7	37,0	4,5	4,2
Upplupna räntekostnader	5,1	5,7	2,1	5,4
Förutbetalda intäkter	0,0	0,0	0,0	0,0
	86,0	116,2	11,6	14,3

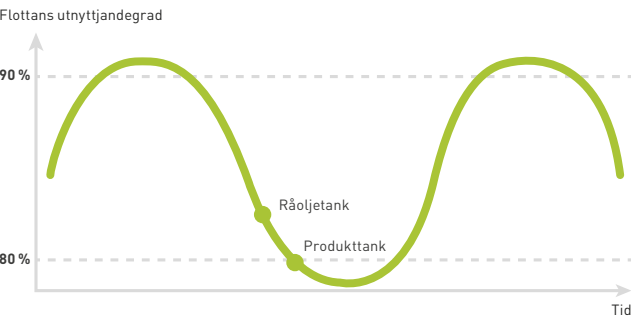
17 Finansiella risker

Koncernen är genom sin verksamhet exponerad för olika slag av finansiella risker. Med finansiella risker avses fluktuationer i företagets resultat och kassaflöde till följd av förändringar i valutakurser, räntenivåer, refinansierings- och kreditrisker. Koncernens finanspolicy för hantering av finansiella risker har utformats av styrelsen och bildar ett ramverk av riktlinjer och regler i form av riskmandat och limiter för finansverksamheten. Ansvar för koncernens finansiella transaktioner och risker hanteras centralt av moderbolagets finansavdelning. Den övergripande målsättningen för finansfunktionen är att tillhandahålla en kostnadseffektiv finansiering samt att minimera negativa effekter på koncernens resultat genom marknadsfluktuationer. Koncernens finansiella mål är en genomsnittlig årlig flotttillväxt om 10% över en konjunkturcykel, avkastning på eget kapital om 10% och en soliditet om minst 40% över en konjunkturcykel.

Historiskt utfall finansiella måltal

Mål		Utfall				
		2012	2013	2014	2015	2016
Tillväxt	10% genomsnittlig flotttillväxt över en konjunkturcykel	4	0	-4	22	0
Lönsamhet	10% avkastning på eget kapital	-23	-2	1	10	4
Soliditet	minst 40% över en konjunkturcykel	38	38	42	43	50

Utfallen av Concordia Maritimes finansiella måltal är starkt relaterade till marknadens generella utveckling. Bolagets bedömning av produkt- och råoljetanksegmentens placering i shippingcykeln framgår av illustrationen nedan.



Forts not 17

Likviditetsrisker

Med likviditetsrisk (även kallat finansieringsrisk) avses risken att finansiering inte alls kan erhållas, eller endast till kraftigt ökade kostnader. Enligt finanspolicyn ska det alltid finnas tillräckligt med kontanta medel och garanterade krediter för att täcka de närmaste sex månaderna. Koncernen har genom avtal säkerställt upplåning till cirka 80% av det totala investeringsbeloppet för tio fartyg av typen P-MAX. Finansiering av IMOIIIMAX-fartyget motsvarar 65% av det totala investeringsbeloppet.

Externt ålagda kapitalkrav består av de finansiella covenants som koncernens banklån är behäftade med. Bolaget rapporterar utfallet för dessa finansiella covenants varje kvartal till bankerna och rapporterar marknadsvärderingarna (baserade på analyser från tre oberoende mäklare) av de ägda fartygen två gånger per år (värderingsdatum är 30 juni och 31 december). Bolaget bryter inga av bankernas finansiella covenants och levererar enligt externt ålagda kapitalkrav.

Ränterisker

Ränterisk är risken att värdet på ett finansiellt instrument varierar på grund av förändringar i marknadsräntor. Ränterisk kan dels bestå av förändring i verkligt värde och prISRISK, dels förändringar i kassaflöde och kassaflödesrisk. En betydande faktor som påverkar ränterisken är räntebindningstiden. Långa räntebindningstider innebär normalt en ökad prISRISK medan kortare räntebindningstider innebär kassaflödesrisk.

Hantering av koncernens ränteeponering är centraliserad, vilket innebär att den centrala finansfunktionen ansvarar för att identifiera och hantera denna exponering. Finansavdelningen följer löpande räntemarknaden och lämnar rekommendation till styrelsen om eventuell räntesäkring skall genomföras. Per den 31 december 2016 hade koncernen tecknat ränteswappar motsvarande MUSD 75 med en löptid på 5 år. Se även avsnittet om valutarisk i den löpande verksamheten.

Kreditrisker

Kreditrisker i finansiell verksamhet

Den finansiella riskhanteringen medför en exponering för kreditrisker. Det är främst motpartsrisker i samband med fordringar på banker och andra motparter som uppstår vid köp av derivatinstrument. Finanspolicyn innehåller ett särskilt motpartsreglemente som anger att derivat och liknande endast görs mot ett urval av banker. Vad gäller kreditrisken i övriga finansiella tillgångar såsom företagsobligationer placerar koncernen i första hand inom den sektor och bransch som koncernen är verksam inom och därmed känner, vilket bedöms reducera risken betydligt.

Kreditrisker i kundfordringar

Risken att koncernens/företagets kunder inte uppfyller sina åtaganden, dvs att betalning ej erhålls för kundfordringar, utgör en kundkreditrisk. Merparten av koncernens kunder har god eller mycket god kredit. Bankgaranti eller annan säkerhet krävs för kunder med låg kreditvärdighet eller otillräcklig kredithistorik. På balansdagen föreligger ingen signifikant koncentration för kreditexponering. Den maximala exponeringen för kreditrisk framgår av det redovisade värdet i balansräkningen för respektive finansiell tillgång.

Kreditrisker i investeringar

Koncernens investeringar i fartyg innebär att förskott betalas löpande till varv under byggtiden. Bankgarantier är utställda för säkring av återbetalning av förskotten i det fall motparten inte kan leva upp till sina åtaganden.

Valutarisker

Omräknings- och transaktionsexponering

Koncernen är exponerad för olika typer av valutarisker som anges nedan.

Valutarisk eget kapital (omräkningsexponering)

Valutadifferenser som uppstår vid omräkning av dotterbolag redovisas i omräkningsreserv. En stark USD ökar Concordia Maritimes egna kapital och substansvärde och vice versa. Kurseffekten som uppstår vid omräkning till svenska kronor av utländska dotterbolag redovisas i omräkningsreserven via övrigt totalresultat. Växelkursen var SEK 8,35 per 2015-12-31 och SEK 9,11 per 2016-12-31. En eget kapital-säkring om MUSD 35 aktiverades under 2016. Under året avyttrades även den säkring om MUSD 30 som aktiverades under 2015.

En förändring av dollarkursen med 10 öre bedöms påverka Concordia Maritimes egna kapital med cirka MSEK 20,7 eller SEK 0,43 per aktie.

Valutarisk i den löpande verksamheten (transaktionsexponering)

Koncernens samtliga intäkter är i USD. Kostnadssidan är också starkt USD-dominerad med undantag för vissa administrativa kostnader i svenska kronor och schweizerfranc. Växelkursvariationer påverkar således varken kassaflöde eller resultat nämnvärt. Inga säkringar mot växelkursvariationer i den löpande verksamheten har gjorts.

Finansiell exponering

Koncernens upplåning sker i investeringsvalutan USD och är således inte utsatt för valutaexponering. Moderbolaget är däremot utsatt för valutaexponering då skulderna i USD inte fullt matchas av tillgångar i USD.

Känslighetsanalys

Koncernen har som syfte att minska kortfristiga fluktuationer av koncernens resultat genom sin hantering av ränte- och valutarisk. På lång sikt kommer emellertid varaktiga förändringar i valutakurser och räntor få en påverkan på det konsoliderade resultatet.

Per den 31 december 2016 beräknas en generell höjning av US LIBOR-räntan med 1% minska koncernens resultat före skatt med MSEK 16,1 (23,9).

Beräkning av verkligt värde

Följande sammanfattar de metoder och antaganden som främst använts för att fastställa verkligt värde på de finansiella instrument som redovisas i not 18. Derivat som innehas för säkring värderas enligt nivå 2, basis observerbar marknadsdata som inte inkluderas i nivå 1.

Derivatinstrument

Terminkontrakt är antingen värderade till aktuellt marknadspris genom att använda noterade marknadspriser eller genom att diskontera terminspriset och därefter dra bort aktuell spotkurs. Ränteswappar värderas till marknadsvärde baserat på aktuell räntekurva.

Kund- och leverantörsskulder

För kund- och leverantörsskulder med en kvarvarande livslängd på mindre än ett år anses det redovisade värdet reflektera verkligt värde.

Räntebärande skulder

Verkligt värde för finansiella skulder som inte är derivatinstrument beräknas baserat på framtida kassaflöden av kapitalbelopp och ränta diskonterade till aktuell marknadsränta på balansdagen.

18 Finansiella instrument

Effektiv ränta och förfallostruktur

Räntebärande finansiella tillgångar och skulder. Efterföljande tabell redovisar den effektiva räntan på balansdagen och de finansiella tillgångarnas och

skuldernas förfallostruktur. Skuldernas nominella belopp i lånens originalvaluta USD är multiplicerade med årsskiftets balansdagskurs 9,1061 för att redovisa lånens totalbelopp i SEK.

Koncernen, MSEK	2015-12-31	2016-12-31	Räntesats, %	Räntebindningstid	Effektiv ränta %	Valuta	Nominellt belopp i originalvaluta, TUSD
Banklån – Revolving credit facility	-1 652,7	-1 725,6	2,64	3 månader	3,39	USD	189 495
Banklån – suezmaxfartyg	-307,4	0,0	0,0	6 månader	0,0	USD	0
Banklån – IMOIIIMAX-fartyg	-427,1	-221,0	0,74	6 månader	3,54	USD	24 267

De utlånande bankerna har satt miniminivåer för följande nyckeltal som krav kopplade till kreditfaciliteterna: EBITDA/räntekostnader, rörelsekapital, tillgängliga likvida medel samt soliditet.

Koncernen, MSEK	2015						2016					
	Totalt	2016 1 år	2017 2 år	2018 3 år	2019 4 år	5 år och längre	Totalt	2017 1 år	2018 2 år	2019 3 år	2020 4 år	5 år och längre
Banklån – Revolving credit facility	-1 652,7	-202,5	-1 450,2				-1 725,6	-220,8	-220,8	-220,8	-220,8	-842,4
Banklån – suezmaxfartyg	-307,4	-26,7	-26,7	-26,7	-227,3		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Banklån – IMOIIIMAX	-427,1	-28,9	-28,9	-28,9	-28,9	-311,5	-221,0	-15,8	-15,8	-15,8	-173,6	0,0
Leverantörsskulder	-0,5	-0,5					-1,8	-1,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Ränteswap							19,3	3,9	3,9	3,9	3,9	3,7
Valutatermin							2,8	0,0	2,8	0,0	0,0	0,0
Räntebetalningar banklån – Revolving credit facility	-27,5	-18,9	-8,6				-203,8	-50,6	-48,6	-42,2	-35,1	-27,3
Räntebetalningar banklån – suezmaxfartyg	-27,5	-8,6	-8,2	-7,4	-3,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Räntebetalningar banklån – IMOIIIMAX-fartyg	-51,7	-13,2	-11,8	-10,9	-10,1	-5,7	-28,3	-7,6	-7,0	-6,5	-7,2	0,0

Moderbolaget, MSEK	2015						2016					
	Totalt	2016 1 år	2017 2 år	2018 3 år	2019 4 år	5 år och längre	Totalt	2017 1 år	2018 2 år	2019 3 år	2020 4 år	5 år och längre
Banklån – Revolving credit facility	-1 652,7	-202,5	-1 450,2	0,0	0,0	0,0	-1 725,6	-220,8	-220,8	-220,8	-220,8	-842,4
Leverantörsskulder	-0,5	-0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,7	-1,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Ränteswap							19,3	3,9	3,9	3,9	3,9	3,7
Valutatermin							2,8	0,0	2,8	0,0	0,0	0,0
Räntebetalningar banklån – Revolving credit facility	-27,5	-18,9	-8,6	0,0	0,0	0,0	-203,8	-50,6	-48,6	-42,2	-35,1	-27,3

Framtida räntebetalningar har beräknats genom att använda den effektiva räntan för 2016.

Forts not 18

Värdering av finansiella tillgångar och skulder till verkligt värde samt kategoriindelning

Koncernen 2016, MSEK	Derivat som värderas till verkligt värde via resultaträkningen	Derivat som används i säkringsredovisning	Kund- och lånefordringar	Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkning	Övriga skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Övriga kortfristiga fordringar	1,2	22,1				23,3	23,3
Kortfristiga placeringar			273,2			273,2	273,2
Likvida medel			406,3			406,3	406,3
Summa	1,2	22,1	679,5			702,8	702,8
Långfristiga räntebärande skulder					1 709,9	1 709,9	1 709,9
Kortfristiga räntebärande skulder					236,6	236,6	236,6
Leverantörsskulder					1,8	1,8	1,8
Summa					1 948,3	1 948,3	1 948,3

I posten övriga kortfristiga fordringar avses i Derivat som värderas till verkligt värde via resultaträkningen en bunkerhedge. Derivat som används i säkringsredovisning består av en ränteswap om MSEK 19,3 och valutaterminer om MSEK 2,8. Kortfristiga placeringar består av en bankdeposition.

Koncernen 2015, MSEK	Derivat som värderas till verkligt värde via resultaträkningen	Derivat som används i säkringsredovisning	Kund- och lånefordringar	Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkning	Övriga skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Likvida medel			273,6			273,6	273,6
Summa			273,6			273,6	273,6
Långfristiga räntebärande skulder					2 129,0	2 129,0	2 129,0
Kortfristiga räntebärande skulder					258,2	258,2	258,2
Leverantörsskulder					0,5	0,5	0,5
Summa					2 387,7	2 387,7	2 387,7

Moderbolaget 2016, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Derivat som värderas till verkligt värde via resultaträkningen	Kund- och lånefordringar	Finansiella tillgångar som kan säljas	Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkning	Övriga skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Övriga kortfristiga fordringar		23,3					23,3	23,3
Likvida medel			1 570,1				1 570,1	1 570,1
Summa		23,3	1 570,1				1 593,4	1 593,4
Långfristiga räntebärande skulder						1 504,7	1 504,7	1 504,7
Kortfristiga räntebärande skulder						220,8	220,8	220,8
Leverantörsskulder						1,7	1,7	1,7
Summa						1 727,2	1 727,2	1 727,2

I posten övriga kortfristiga fordringar ingår Derivat som värderas till verkligt värde via resultaträkningen en bunkerhedge om MSEK 1,2, valutaterminer om MSEK 2,8 samt en ränteswap om MSEK 19,3.

Moderbolaget 2015, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Derivat som värderas till verkligt värde via resultaträkningen	Kund- och lånefordringar	Finansiella tillgångar som kan säljas	Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkning	Övriga skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Likvida medel			1 488,3				1 488,3	1 488,3
Summa			1 488,3				1 488,3	1 488,3
Långfristiga räntebärande skulder						1 450,2	1 450,2	1 450,2
Kortfristiga räntebärande skulder						202,5	202,5	202,5
Leverantörs- och övriga skulder						0,5	0,5	0,5
Summa						1 653,2	1 653,2	1 653,2

Samtliga finansiella tillgångar och skulder för både koncernen och moderbolaget värderas till verkligt värde enligt nivå 2.

19 Operationell leasing

Koncernens avtal vad avser tidsinbefraktning och tidsutbefraktning av fartyg klassificeras som operationell leasing.

Leasingavtal där företaget är leasegivare (Tidsutbefraktning)

De framtida icke-uppsägningsbara leasingbetalningarna är som följer:

MSEK	Koncernen	
	2015	2016
Inom ett år	117,7	137,4
Mellan ett år och fem år (2018–2021)	81,2	101,8
Längre än fem år	0,0	0,0
	198,9	239,2

Beräkningen ovan är gjord på de fasta dagshyrorna som angetts i tidsutbefraktningsavtalen, således är vinstdelningsklausuler i förekommande fall ej beaktade. Tidsbefraktningsavtalen är i USD och är omräknade enligt balansdagens kurs.

Leasingavtal där företaget är leasetagare (Tidsinbefraktning)

De framtida icke-uppsägningsbara leasingbetalningarna är som följer:

MSEK	Koncernen	
	2015	2016
Inom ett år	0,0	94,8
Mellan ett år och fem år (2018–2021)	0,0	373,0
Längre än fem år	0,0	568,1
	0,0	1 035,9

Concordia Maritime har under året sålt och befraktat tillbaka två fartyg. Inbefraktningen sker på bareboatbasis och består av en fast bestämd hyresbetalning för båda avtalen samt en variabel hyresbetalning baserad på LIBOR + 2,975% av det kvarvarande ackumulerade fasta hyresbeloppet för den totala befraktningsperioden för det ena avtalet. Båda avtalen innehåller årliga köpoptioner från år tre respektive år fyra.

Beräkningen ovan är gjord på de fasta hyresbetalningar som angivits i tidsbefraktningsavtalen samt rörliga hyresbetalningar, vilka beräknas utifrån LIBOR utifrån den snittränta som betalats under 2016. Tidsbefraktningsavtalen är i USD och är omräknade enligt balansdagens kurs.

Inget av de två inbefraktade fartygen vidareuthyrts på tidsbefraktningsbasis. I årets kostnader för operationell leasing om totalt MSEK 7,3 (0) utgör MSEK 2,5 (0) variabla avgifter.

20 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

Koncernen, MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2015	2016	2015	2016
Ställda säkerheter				
I form av ställda säkerheter för egna skulder och avsättningar				
Aktier i dotterbolag (i koncernen eget kapital)	2 884,6	2 764,4	715,8	715,8
Summa ställda säkerheter	2 884,6	2 764,4	715,8	715,8
Eventalförpliktelser				
Moderbolagets garantier för skulder i dotterbolag	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa eventalförpliktelser	0,0	0,0	0,0	0,0

Rättigheterna, som ej går att beloppsbestämma, för vissa försäkrings- och tidsbefraktningsavtal har pantsatts till förmån för de banker som givit lånelöfte. Moderbolaget har även lämnat garanti för dotterbolag, avseende finansiering av fartyg, åtaganden relaterade till de två ingångna sale & leaseback-avtalen samt en kreditfacilitet. Det bedöms i dagsläget inte som sannolikt att någon av dessa garantier kommer behöva utnyttjas varför det inte har redovisats några belopp avseende dessa.

För den skiljedomstvist gällande *Stena Primorsks* grundstötning i Hudsonfloden under 2012 som vid jämförelseårets utgång inte kunde beloppsbestämmas har under 2016 avtal om förlikning träffats. Slutbeloppet blev MUS\$ 9,25 och betalades under andra kvartalet, varför någon förpliktelse inte längre föreligger.

21 Närstående

Närståenderelationer

Moderbolaget har en närståenderelation med sina dotterföretag, se not 22. Nyckelpersoner i ledande ställning anses vara närstående, se not 4.

Sammanställning över närståendetransaktioner

Närståenderelation Koncernen, MSEK	År	Inköp av och tjänster från närstående	Skuld till närstående per 31 december	Fordran på närstående per 31 december
Andra närstående (se nedan)	2016	252,6	0,2	0,0
Andra närstående (se nedan)	2015	236,2	0,2	0,0

Närståenderelation Moderbolaget, MSEK	År	Inköp av och tjänster från närstående	Skuld till närstående per 31 december	Fordran på närstående per 31 december
Dotterföretag	2016	0,0	27,4	0,0
Dotterföretag	2015	0,0	27,4	0,0
Andra närstående	2016	1,2	0,2	0,0
Andra närstående	2015	1,7	0,2	0,0

	2015	2016
Övriga kortfristiga skulder		
Skulder till andra närstående	0,2	0,2

Concordia Maritime har en begränsad egen organisation och köper tjänster av närstående Stena Sfären, däribland Stena Bulk. Stena Bulk bedriver tanker-verksamhet som till vissa delar konkurrerar med Concordia Maritime. Därför finns sedan många år ett avtal som reglerar förhållandet mellan bolagen vad avser nya affärer. Avtalet ger Concordia Maritime rätten att för varje ny affärs-möjlighet välja att avstå eller deltaga med 50 eller 100%.

Stena Weco är framförallt specialiserade på transporter av vegetabiliska oljor. Genom ett avtal med Stena Bulk ges Concordia Maritime rätten till det finan-siella utfallet på eventuella tidsinbefraktningar över ett år, som görs av Stena Weco, om Concordia Maritime väljer att deltaga. I övrigt är affärer som genom-förs inom Stena Weco inte tillgängliga för Concordia Maritime.

Inom följande områden köps regelmässigt tjänster av Stena Sfären:

- Befraktning av fartyg. Ersättningen baseras på en kommission på frakter uppgående till 1,25%.
- Kommission på köp och försäljning av fartyg. Ersättningen baseras på en kommission på 1%.
- Drift och bemanning av koncernens fartyg, så kallad ship management. Avgiften baseras på ett fast pris per år och fartyg.
- Administration, marknadsföring, försäkringstjänster, teknisk uppföljning och utveckling av Concordia Maritimes fartygsflotta. Ersättningen baseras på ett fast pris per månad och fartyg. Vad avser tekniska konsulttjänster för nybyggnadsprojekt debiteras ett timpris på löpande räkning som belastar projektet.
- Kontorshyra och kontorsservice. Ett fast pris per år debiteras.

Samtliga närstående transaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser.

22 Koncernföretag

Väsentliga dotterföretagsinnehav

MSEK	Dotterföretagets säte, land	Resultat	Eget Kapital	Ägarandel i %	
				2015	2016
Concordia Maritime Chartering AB	Sverige	0,0	33,8	100	100
Rederi AB Concordia	Sverige	0,0	0,4	100	100
Concordia Maritime AG	Schweiz	120,3	1 989,4	100	100
Concordia Maritime (Bermuda) Ltd	Bermuda	0,2	1,6	100	100
CM P-MAX I Ltd	Bermuda	1,3	259,0	100	100
CM P-MAX II Ltd	Bermuda	6,8	273,6	100	100
CM P-MAX III Ltd	Cypern	-136,3	-131,0	100	100
CM P-MAX IV Ltd	Bermuda	6,4	239,4	100	100
CM P-MAX V Ltd	Bermuda	-1,1	293,4	100	100
CM P-MAX VI Ltd	Bermuda	-11,3	271,7	100	100
CM P-MAX VII Ltd	Bermuda	11,9	381,5	100	100
CM P-MAX VIII Ltd	Bermuda	6,1	391,7	100	100
CM P-MAX IX Ltd	Bermuda	6,7	403,7	100	100
CM P-MAX X Ltd	Bermuda	-14,5	381,3	100	100
CM Suez I Ltd	Bermuda	58,5	275,2	100	100
CM IMOMAX A Ltd	Bermuda	55,1	78,2	100	100
CM IMOMAX B Ltd	Bermuda	33,4	141,9	100	100

De utländska dotterbolagens resultat är omräknade från USD till SEK med snittkursen för räkenskapsåret, 8,5513.

De utländska dotterbolagens eget kapital är omräknat från USD till SEK med balansdagens kurs, 9,1061.

Moderbolaget, MSEK	2015	2016
Ackumulerade anskaffningsvärden	745,8	745,8
Utgående balans 31 december	745,8	745,8

Specifikation av moderbolagets direkta innehav av andelar i dotterföretag

Dotterföretag/Organisationsnummer/Säte	Antal andelar	Andel i %	2015-12-31 Redovisat värde	2016-12-31 Redovisat värde
Concordia Maritime Chartering AB, 556260-8462, Göteborg	250 000	100	29,6	29,6
Rederi AB Concordia, 556224-6636, Göteborg	3 000	100	0,4	0,4
Concordia Maritime AG, Schweiz	119 500	100	715,8	715,8
Summa innehav av andelar i dotterföretag			745,8	745,8

23 Kassaflödesanalys

Likvida medel

Koncernen, MSEK	2015-12-31	2016-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank	273,6	406,3
Summa enligt balansräkningen	273,6	406,3
Summa enligt kassaflödesanalysen	273,6	406,3

Moderbolaget, MSEK	2015-12-31	2016-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Fordran Koncernbolag	1 483,4	1 525,9
Kassa och bank	4,9	44,2
Summa enligt balansräkningen	1 488,3	1 570,1
Summa enligt kassaflödesanalysen	1 488,3	1 570,1

Fordran Koncernbolag i moderbolaget avser cashpoolkonton.

Betalda räntor och erhållen utdelning

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31
Erhållen utdelning	0,0	0,0	86,4	55,4
Erhållen ränta	3,1	3,6	15,7	18,5
Erlagd ränta	-37,5	-51,4	-20,2	-28,8
	-34,4	-47,8	81,9	45,1

Poster som inte ingår i kassaflödet

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31
Avskrivningar och nedskrivningar	188,0	201,3	0,0	0,0
Avskrivning periodiskt underhåll	26,2	35,9	0,0	0,0
Resultat från sålda fartyg	0,0	-54,8	0,0	0,0
Orealiserade kursdifferenser	9,1	0,4	22,7	25,5
Förändringar i värdet av finansiella instrument	0,0	-1,2	10,2	-20,6
Realisationsresultat vid försäljning av finansiella tillgångar	0,0	-23,8	0,0	-23,8
Övrigt	-5,4	12,4	0,0	0,4
	217,9	170,2	32,9	-18,5

24 Uppgifter om moderbolaget

Concordia Maritime AB (publ) är ett svenskregistrerat aktiebolag med säte i Göteborg. Bolagets aktier är registrerade på Nasdaq Stockholm. Postadressen till huvudkontoret är 405 19 Göteborg.

Koncernredovisningen för år 2016 består av moderbolaget och dess dotterföretag, tillsammans benämnd koncernen.

Concordia Maritime AB ägs till cirka 52% av kapitalet och cirka 73% av det totala röstvärdet av Stena Sessan Rederi AB, vars moderbolag är Stena Sessan AB, org nr 556112-6920 med säte i Göteborg.

25 Händelser efter balansdagen*

Efter räkenskapsårets slut, i februari 2017, avyttrades IMOIMAX-fartyget *Stena Important* via ett sale & leaseback-avtal där fartyget hyrs tillbaka på bareboat-basis med leverans i mars 2017 under nio år med köpoptioner från och med år fyra samt en köpobligation det nionde året. Köpeskillingen uppgick till MUSD 36 och avtalet har klassificerats som en finansiell lease.

* Händelser fram till och med tidpunkten för undertecknandet av denna årsredovisning 24 mars 2017.

26 Viktiga uppskattningar och bedömningar

Uppskattningar och bedömningar utvärderas löpande och baseras på historisk erfarenhet och andra faktorer, inklusive förväntningar på framtida händelser som anses rimliga under rådande förhållanden. Styrelsen och företagsledningen gör uppskattningar och antaganden om framtiden vid upprättande av de finansiella rapporterna. De uppskattningar för redovisningsändamål som blir följden av dessa kommer, definitionsmässigt, sällan att motsvara det verkliga resultatet. De uppskattningar och antaganden som innebär en betydande risk för väsentliga justeringar i redovisade värden för tillgångar och skulder under nästkommande räkenskapsperiod diskuteras nedan.

Fartyg

Concordia Maritime bedömer idag att fartygens nyttjandeperiod är 25 år och restvärdet bedöms vara noll.

Prövning av nedskrivningsbehov av fartyg görs två gånger om året, samt om indikation finns om nedskrivningsbehov av fartygens värden. Se även not 1 och 8.

Uppskjutna skatter

Vid upprättande av de finansiella rapporterna gör Concordia Maritime en beräkning av inkomstskatten för varje skatteområde där koncernen är verksam, liksom av uppskjutna skatter hänförliga till temporära skillnader. Uppskjutna skattefordringar som huvudsakligen är hänförliga till förlustavdrag och temporära skillnader redovisas om skattefordringarna kan förväntas återvinnas genom framtida beskattningsbara intäkter. Förändringar i antagandena om prognostiserade framtida beskattningsbara intäkter liksom förändringar av skattesatser, kan resultera i betydande skillnader i värderingen av uppskjutna skatter. Se även not 7.

Leasingavtal

Concordia Maritime har bedömt att de två under räkenskapsåret ingångna sale & leaseback-avtalen är operationella leasingavtal. Avtalens begränsade del av fartygens beräknade livslängd, avsaknaden av köpobligationer i avtalen, det begränsade ansvar som faller på bolaget i och med avtalen samt storleken på de totala minimileaseavgifterna är faktorer som togs hänsyn till vid bedömningen. Bedömningen anses viktig då den har stor effekt på fartygsvärden och resultatposter kopplade till fartygsförsäljningarna under räkenskapsåret.

Styrelsens intygande

Styrelsen och verkställande direktören försäkrar att årsredovisningen har upprättats i enlighet med god redovisningssed i Sverige och koncernredovisningen har upprättats i enlighet med de internationella redovisningsstandarder som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1606/2002 av den 19 juli 2002 om tillämpning av internationella redovisningsstandarder. Årsredovisningen respektive koncernredovisningen ger en rättvisande bild av moderbolagets och koncernens ställning och resultat. Förvaltningsberättelsen för moderbolaget respektive koncern ger en rättvisande översikt över utvecklingen av moderbolagets och koncernens verksamheter, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som moderbolaget och de företag som ingår i koncernen står inför.

Göteborg den 24 mars 2017

Carl-Johan Hagman
Ordförande

Stefan Bocker
Vice ordförande

Helena Levander
Ledamot

Daniel Holmgren
Arbetsagarrepresentant

Mats Jansson
Ledamot

Alessandro Chiesi
Arbetsagarrepresentant

Michael G:son Löw
Ledamot

Morten Chr. Mo
Ledamot

Dan Sten Olsson
Ledamot

Kim Ullman
Verkställande direktör

Min revisionsberättelse har avlämnats 24 mars 2017

Jan Malm
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

**Till årsstämman i Concordia Maritime AB (publ),
org. nr 556068–5819**

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen Uttalanden

Jag har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Concordia Maritime AB för år 2016. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 46–78 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), så som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Jag tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget samt rapport över totalresultat och rapport över finansiell ställning 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. 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

Se not 1 och redovisningsprinciper på sidan 59 i årsredovisningen för detaljerade upplysningar och beskrivning av området.

Beskrivning av område

Intäkter för 2016 i koncernen uppgick till 1 038,2 MSEK. Intäkterna avser i regel avtal med slutkund via någon av koncernens samarbetspartners rörande befraktning och leverans av oljeprodukter.

Intäkter för dessa tjänster redovisas enligt avtalsmässiga bedömningar i takt med att tjänsten utförs. Normalt periodiseras intäkten över resans längd. Intäktsallokering och periodisering innefattar därmed ett mått av bedömning.

Hur området har beaktats i revisionen

Jag har tagit del av gällande avtalsvillkor för att bedöma bolagets redovisning av intäkter från tjänster.

Vidare har jag testat kontroller avseende allokering och periodisering av intäkter. Jag har även bedömt tidpunkten för redovisning av intäkter för tjänster utifrån när de har levererats eller bedöms komma att levereras samt avtalsmässiga förhållanden för transaktionen. Detta har genomförts dels genom stickprov, dels genom att jag testat precisionen i bolagets beräkning utifrån historiskt utfall.

Värdering av fartyg för koncernen och aktier i dotterbolag för moderbolaget

Se not 1 och redovisningsprinciper på sidorna 61–62 i årsredovisningen och koncernredovisningen för detaljerade upplysningar och beskrivning av området.

Beskrivning av område

Koncernens fartyg uppgår till ett värde om 3 165,5 MSEK vilket utgör 76% av balansomslutningen och är därmed en väsentlig del av dess balansomslutning.

I moderbolaget redovisas aktier i dotterbolag till ett belopp om 745,8 MSEK, vilkas värde till stor del påverkas av den bedömning av fartygsvärden som görs i koncernen.

Den nedskrivningsprövning som genomförs två gånger årligen innehåller både komplexitet och betydande inslag av bedömningar från företagsledningen. En nedskrivningsprövning måste upprättas för var och en av de kassagenererande enheterna, vilket för koncernen sammanfaller med hela dess flotta.

Utöver att inhämta externa fartygsvärderingar gör företagsledningen framtidsbedömningar om verksamhetens både interna och externa förutsättningar och planer. Exempel på sådana bedömningar är framtida in- och utbetalningar, vilka bland annat kräver antaganden om framtida marknadsförutsättningar. Ett annat viktigt antagande är vilken diskonteringsränta som bör användas för att beakta att framtida bedömda inbetalningar är förenade med risk och därmed är värda mindre än likvida medel som är direkt tillgängliga för koncernen.

Hur området har beaktats i revisionen

Jag har inspekterat bolagets nedskrivningsprövningar för att bedöma huruvida de är genomförda i enlighet med den teknik som föreskrivs.

Till att börja med har jag hämtat in underlag för de oberoende värderingar som har genomförts. Vidare har jag bedömt rimligheten i de framtida in- och utbetalningarna samt den antagna diskonteringsräntan genom att ta del av och utvärdera företagsledningens skriftliga dokumentation och planer. Jag har även intervjuat företagsledningen samt utvärderat tidigare års bedömningar i förhållande till faktiska utfall.

En viktig del i mitt arbete har även varit att utvärdera hur förändringar i antaganden kan påverka värderingen, det vill säga att utföra och ta del av företagsledningens så kallade känslighetsanalys. Vad gäller värdet på aktier i dotterbolag i moderbolagets balansräkning har jag utöver ovan åtgärder även jämfört värdet på aktierna med nettotillgångarna i dotterbolagen.

Jag har också kontrollerat fullständigheten i upplysningarna i årsredovisningen och bedömt om de överensstämmer med de antaganden som företagsledning har tillämpat i sin nedskrivningsprövning samt om informationen är tillräckligt omfattande för att förstå företagsledningens bedömningar.

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 1–45 samt sidorna 82–92. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

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 så som 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.

Styrelsens revisionsutskott ska, utan att det påverkar styrelsens ansvar och uppgifter i övrigt, bland annat övervaka bolagets finansiella rapportering.

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.

Som del av en revision enligt ISA använder jag professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer jag riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för mina uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på fel, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar jag mig en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för min revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala mig om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar jag lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar jag en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen. Jag drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. Om jag drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste jag i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen och koncernredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen och koncernredovisningen. Mina slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag och en koncern inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar jag den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen och koncernredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen och koncernredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.
- inhämtar jag tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen för enheterna eller affärsaktiviteterna inom koncernen för att göra ett uttalande avseende koncernredovisningen. Jag ansvarar för styrning, övervakning och utförande av koncernrevisionen. Jag är ensam ansvarig för mina uttalanden.

Jag måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Jag måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de betydande brister i den interna kontrollen som jag identifierat.

Jag måste också förse styrelsen med ett uttalande om att jag har följt relevanta yrkesetiska krav avseende oberoende, och ta upp alla relationer och andra förhållanden som rimligen kan påverka mitt oberoende, samt i tillämpliga fall tillhörande motåtgärder.

Av de områden som kommuniceras med styrelsen fastställer jag vilka av dessa områden som varit de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen, inklusive de viktigaste bedömda riskerna för väsentliga felaktigheter, och som därför utgör de för revisionen särskilt betydelsefulla områdena. Jag beskriver dessa områden i revisionsberättelsen såvida inte lagar eller andra författningar förhindrar upplysning om frågan eller när, i ytterst sällsynta fall, jag bedömer att en fråga inte ska kommuniceras i revisionsberättelsen på grund av att de negativa konsekvenserna av att göra det rimligen skulle väntas vara större än allmänintresset av denna kommunikation.

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 Concordia Maritime AB 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 moderbolagets 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 fortlöpa 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 ersättningsskyldighet 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.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder jag professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på min professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att jag fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Jag går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för mitt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för mitt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har jag granskat styrelsens motiverade yttrande samt ett urval av underlagen för detta för att kunna bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Göteborg den 24 mars 2017

Jan Malm
Auktoriserad revisor

VERKSAMHETS- OCH bolagsstyrning

Concordia Maritime tillämpar Svensk kod för bolagsstyrning och denna bolagsstyrningsrapport har upprättats som en del av kodtillämpningen. Utöver beskrivningen av själva bolagsstyrningen ges här även en sammanfattande beskrivning av hur den operativa styrningen av den dagliga verksamheten utförs. Rapporten har granskats av bolagets revisorer och det finns inga avvikelser mot koden.

MODERBOLAG I Concordia Maritimekoncernen är det svenska publika aktiebolaget Concordia Maritime AB (publ) med organisationsnummer 556068-5819. Utöver moderbolaget består koncernen av 17 helägda dotterbolag.

Styrelsen har sitt säte i Göteborg. Koncernens huvudkontor har postadress Concordia Maritime AB, 405 19 Göteborg. Till grund för styrningen av Concordia Maritime ligger den svenska Aktiebolagslagen och Nasdaq Stockholms regelverk, inklusive Svensk kod för bolagsstyrning (*koden*) liksom andra tillämpliga svenska och utländska lagar och regler. Concordia Maritime tillämpar koden och Årsredovisningslagen och denna bolagsstyrningsrapport

har upprättats som en del av kodtillämpningen. Svensk kod för bolagsstyrning finns på www.bolagsstyrning.se.

Viss information enligt ÅRL 6 kap 6 § punkt 3 finns att läsa i förvaltningsberättelsen. På www.concordiamaritime.com finns bland annat följande information:

- Fördjupad information om interna styrdokument, till exempel Bolagsordning.
- Information från Concordia Maritimes årsstämmor; kallelser, protokoll och kommunikéer.

Revisors yttrande om bolagsstyrningsrapporten

Till bolagsstämman i Concordia Maritime AB (publ), org. nr 556068-5819

Uppdrag och ansvarsfördelning

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten för år 2016 på sidorna 82–92 och för att den är upprättad i enlighet med Årsredovisningslagen.

Granskningens inriktning och omfattning

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.

Uttalande

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 årsredovisningen och koncernredovisningen samt är i överensstämmelse med årsredovisningslagen.

Göteborg den 24 mars 2017
Jan Malm
Auktoriserad revisor



SWL
120T

Hur fungerar samarbetet mellan Concordia Maritime och Stena Sfären i praktiken?

Det nära samarbetet med de närliggande bolagen inom Stena Sfären ger tillgång till världsledande kompetens inom sjöfartens samtliga områden: från konceptutveckling och bemanning till teknisk drift, befraktning och kommersiell operation. Det skapar också förutsättningar för en kostnads-effektiv egen organisation.

Företagsledningen bedömer att samarbetena utgör några av Concordia Maritimes främsta styrkor, även om relationen också är behäftad med en viss risk i och med att tjänster köps från ett fåtal leverantörer.

Ända sedan Concordia Maritime grundades har det funnits ett avtal som reglerar förhållandet mellan bolagen vad avser nya affärer. Avtalet ger Concordia Maritime rätten att för varje ny affärsmöjlighet som Stena Bulk utvecklar välja att avstå eller delta med 50 eller 100 procent.

En del fartyg befraktas genom Stena Weco. Avtalet med Stena Weco ser i princip likadant ut, med undantag för affärer kortare än ett år. Inom

följande områden köper Concordia Maritime tjänster från bolag inom Stena Sfären:

- Befraktning av fartyg: Stena Bulk och Stena Weco
- Kommersiell operation (och administration): Stena Bulk och Stena Weco
- Drift och bemanning av koncernens fartyg: Northern Marine Management
- Teknisk support: Stena Teknik
- Inköp av bunkerolja: Stena Bulk
- Försäkringstjänster: Stena Rederi AB
- Kontorshyra och kontorsservice: Stena Rederi AB

Samtliga närliggande transaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser. Avtalen mellan parterna revideras årligen. Som komplement till avtalen finns ett policydokument där bland annat praktisk hantering av affärsmöjligheter, informationshantering och loggningsförfarande regleras.

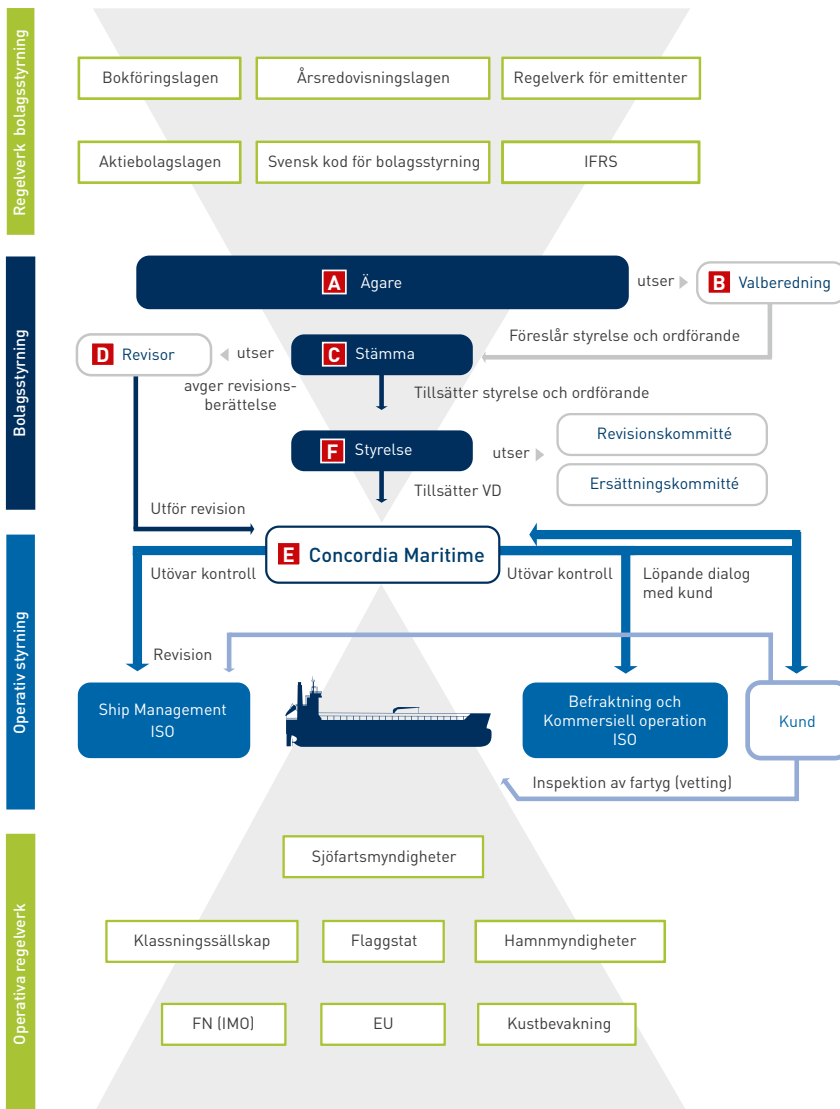
Styrningen och kontrollen av vår verksamhet kan beskrivas utifrån flera olika perspektiv.

1 Som ett publikt och noterat svenskt aktiebolag styrs verksamheten av ett antal lagar och förordningar. Till de främsta hör Aktiebolagslagen, Årsredovisningslagen, International Financial Reporting Standards, Nasdaq Stockholms noteringsavtal, regelverk för emittenter samt svensk kod för bolagsstyrning.

2 Sett utifrån ett ägarperspektiv styrs verksamheten av en av aktieägarna vald styrelse. Denna lägger upp ramarna för verksamheten, utser VD och utövar kontroll av bolagets ledning. Till sin hjälp har styrelsen en av aktieägarna vald revisor, vars uppgift är att avge revisionsberättelse för Concordia Maritime ABs (publ) årsredovisning och koncernredovisning samt säkerställa styrelsens och verkställande direktörens förvaltning.

3 Den dagliga verksamheten styrs ytterst av kundernas krav på effektivitet och tillförlitlighet. Vi har valt en strategi som innebär samarbete med ett flertal underleverantörer, bland annat för funktionerna kommersiell operation och ship management. Dessa samarbeten omfattas av såväl avtal och policies som ömsesidigt förtroende och fullständig transparens. Informationsutbytet mellan parterna är omfattande och även här är kontroll- och rapporteringssystemen väl utvecklade.

4 Utöver dessa legala kontroll- och styrmekanismer omfattas och styrs verksamheten även av ett flertal branschspecifika regelverk. Till de främsta hör FNs, EUs samt amerikanska regelverk relaterade till sjöfart och handel med olja och oljeprodukter, samt oljebolagens egna fartygsinspektioner (vetting). Därtill kommer regelverk relaterade till enskilda flaggstater, klassningssällskap och nationella sjöfartsmyndigheter. Samtliga instanser utövar kontinuerlig kontroll av verksamheten ner på fartygsnivå.



A Rösträtt

Aktiekapitalet består av A-aktier och B-aktier. Samtliga aktier medför samma rätt till andel i bolagets tillgångar och vinst och berättigar till lika stor utdelning. Kvotvärdet är SEK 8 per aktie. A-aktien har tio röster och B-aktien har en röst per aktie. Samtliga A-aktier kontrollerades vid årsskiftet av Stena Sfären. Aktiekapitalet uppgick vid utgången av 2016 till MSEK 381,8 fördelat på 47,73 miljoner aktier, varav 43,73 miljoner B-aktier. Totalt uppgår antal röster till 83,73 miljoner.

B Nomineringsprocess

I nomineringsprocessen för val av styrelse ingår att tillsätta en valberedning bestående av tre ledamöter. Ledamöterna ska utgöras av ordförande samt en representant för var och en av de två till röstetalet största aktieägarna som önskar utse en representant.

Valberedningens sammansättning sker på grundval av aktieägarstatistik per den 1 september året före stämman. Namnen på representanterna i valberedningen och de aktieägare som de företräder ska offentliggöras via hemsidan så snart de utsetts, dock senast sex månader före årsstämman.

Om kretsen av stora aktieägare förändras under nomineringsprocessen kan valberedningens sammansättning komma att ändras för att återspegla detta.

Aktieägare som vill lämna förslag till valberedningen gör det via arsstamma@concordiamaritime.com.

De största ägarnas riktlinjer för urvalet till nominering är att personerna ska ha kunskaper och erfarenheter som är relevanta för Concordia Maritime. De regler som gäller för oberoende styrelseledamöter enligt Svensk kod för bolagsstyrning iakttas.

I valberedningens uppgifter ingår att lämna förslag till nästa årsstämma i följande frågor:

- Ordförande vid stämman
- Styrelseledamöter
- Styrelsens ordförande
- Arvode till var och en av styrelsens ledamöter
- Ersättning för utskottsarbete
- Valberedning för följande år

Valberedningens förslag, liksom en rapport om dess arbete, offentliggörs senast i samband med kallelsen till årsstämman. Aktieägare ges möjlighet att vända sig till valberedningen med nomineringsförslag.

C Bolagsstämma

Bolagsstämman är det högsta beslutsfattande organet i Concordia Maritime. För att kunna delta i beslut skall aktieägaren vara närvarande vid stämman, personligen eller genom ombud. Vidare krävs att aktieägaren är införd i eget namn i aktieboken vid visst datum före stämman och att anmälan om deltagande gjorts till bolaget i viss ordning.

Beslut vid bolagsstämma fattas normalt med enkel majoritet. I vissa frågor ställer dock den svenska Aktiebolagslagen krav på att förslag ska godkännas av en större andel av de på stämman företrädde aktierna och avgivna rösterna.

D Revisor

Revisorn avger revisionsberättelse för Concordia Maritime ABs (publ) årsredovisning och koncernredovisning, styrelsens och VDs förvaltning av bolaget samt årsredovisningarna för övriga dotterbolag.

Revisionen sker i enlighet med Aktiebolagslagen och International Standards on Auditing (ISA) utgivna av International Federation of Accountants (IFAC). Revision av årsredovisningshandlingar för enheter utanför Sverige sker i enlighet med lag och andra regler i respektive

Årsstämma hålls i Göteborgsområdet under andra kvartalet varje år. Vid årsstämman beslutas i frågor angående fastställande av årsredovisning, utdelning, ersättning till styrelse och revisorer, val av styrelseledamöter och i förekommande fall revisorer, riktlinjer för ersättning till koncernledningen liksom andra viktiga angelägenheter. Enskilda aktieägare som önskar få ett ärende behandlat kan normalt begära detta i god tid före stämman via arsstamma@concordiamaritime.com.

Extra bolagsstämma kan hållas om styrelsen anser att behov finns eller om bolagets revisorer eller ägare till minst 10 procent av aktierna begär det.

land samt i enlighet med god revisionssed enligt IFAC med avgivande av revisionsberättelse för de legala enheterna.

Revisorn föreslås av valberedningen och väljs av stämman på ett år. Vid årsstämman 2016 valdes Jan Malm, KPMG, till bolagets externa revisor fram till årsstämman 2017.

Revisorns arvode debiteras enligt löpande räkning. Under 2016 uppgick ersättning till KPMG om totalt MSEK 2,1.

E Koncernen

Ledning och företagsstruktur

Koncernen består av moderbolaget Concordia Maritime AB (publ) och ett antal koncernföretag som ytterst rapporterar till VD. Moderbolagets egen organisation består endast av företagsledningen och administration, övriga funktioner köps in. Det totala antalet sysselsatta genom koncernen uppgick i slutet av 2016 till 494 personer, varav 488 är ombordanställda. Endast de sex landanställda är formellt anställda av Concordia Maritime.

VD och koncernledning

Koncernledningen består utöver VD av finansdirektör samt VD för dotterbolag. VD utses av och får instruktioner från styrelsen.

VD är ansvarig för den löpande förvaltningen av bolaget i enlighet med styrelsens riktlinjer och anvisningar, tar fram informations- och

beslutsunderlag inför styrelsemötena samt är föredragande vid dessa möten.

VD är även ansvarig för kommunikationen och säkerställande av kvaliteten i kontakten med bolagets samarbetspartners.

Ersättning till koncernledningen

Vi strävar efter att erbjuda totala ersättningar som är rättvisa och konkurrenskraftiga. Samtliga medarbetare erhåller ersättning i form av fast lön samt möjlighet till bonus. Riktlinjer för ersättning till koncernledningen beslutas av årsstämman.

Ersättning till VD beslutas därefter av ersättningskommittén. Ersättningar till övriga ledande befattningshavare bereds och beslutas av VD. För ytterligare information om ersättningar, långsiktiga incitamentsprogram och pensionsplaner, se not 4 i den ekonomiska rapporteringen.

F Styrelse

Styrelsens arbetsuppgifter

Styrelsens övergripande uppgift är att förvalta koncernens angelägenheter på ett sätt som skapar bästa möjliga förutsättningar för en långsiktigt god kapitalavkastning. Styrelsens arbete regleras bland annat av den svenska Aktiebolagslagen, bolagsordningen, koden och den arbetsordning som styrelsen fastställt för sitt arbete.

Styrelsen fattar beslut i frågor angående koncernens övergripande mål, strategiska inriktning och viktigare policies, liksom väsentliga frågor som rör finansiering, investeringar, förvärv och avyttringar. Styrelsen övervakar och behandlar bland annat uppföljningen och kontrollen av verksamheten i koncernen, koncernens informationsgivning och organisationsfrågor, inklusive utvärdering av den operativa ledningen. I styrelsens ansvar ingår att utse och, i förekommande fall, avsätta bolagets VD. Styrelsen har också det övergripande ansvaret för upprättandet av effektiva system för internkontroll och riskhantering.

Arbetsordning och styrelsemöten

Styrelsen fastställer varje år en arbetsordning för styrelsearbetet. Arbetsordningen revideras därutöver vid behov. I arbetsordningen beskrivs ordförandens särskilda roll och uppgifter, liksom ansvarsområdena för styrelsen. Enligt arbetsordningen ska ordföranden säkerställa att styrelsearbetet utförs på ett effektivt sätt och att styrelsen fullgör sina uppgifter. Ordföranden ska även organisera och fördela styrelsearbetet, säkerställa att styrelsens beslut verkställs på ett effektivt sätt och att styrelsen årligen genomför en utvärdering av det egna arbetet.

Arbetsordningen omfattar även detaljerade instruktioner till verkställande direktören och andra bolagsfunktioner om vilka frågor som kräver styrelsens godkännande. Instruktionerna anger bland annat de högsta belopp som olika beslutsorgan inom koncernen har rätt att godkänna när det gäller krediter, investeringar och andra åtaganden.

Enligt arbetsordningen ska konstituerande styrelsemöte hållas omedelbart efter årsstämman. Vid detta möte beslutas bland annat om val av vice ordförande och vilka som ska teckna Concordia Maritimes firma. Styrelsen håller därutöver normalt sex ordinarie sammanträden per år. Fyra av dessa möten hålls i samband med publicering av koncernens års- respektive delårsrapporter. Mötena hålls vanligtvis i Göteborg. Ytterligare möten, inklusive telefonmöten, hålls vid behov.

Säkerställande av kvaliteten i den finansiella rapporteringen

Concordia Maritime är ett företag med begränsat antal kunder och ett begränsat antal anställda.

Inom bolaget finns ingen särskild funktion för intern kontroll då antalet transaktioner på årsbasis blir relativt få. Fåtalet transaktioner gör också den finansiella rapporteringen inom bolaget relativt lättkontrollerad.

VD är ytterst ansvarig för att den interna kontrollen fungerar tillfredsställande. Det löpande arbetet är dock delegerat till ekonomi- och finansfunktionen.

I den arbetsordning som årligen beslutas av styrelsen ingår detaljerade instruktioner om bland annat vilka ekonomiska rapporter och annan finansiell information som ska lämnas till styrelsen. Utöver delårsrapporter och årsredovisning granskas och utvärderas kontinuerligt även annan finansiell information avseende företaget och dess verksamhet.

Kontrollmiljö

Grundstommen i den interna kontrollen över den finansiella rapporteringen byggs upp kring koncernens direktiv, riktlinjer och instruktioner samt den ansvars- och befogenhetsstruktur som anpassats till koncernens organisation för att skapa och bibehålla en tillfredsställande kontrollmiljö.

Principer för intern kontroll samt direktiv och riktlinjer för den finansiella rapporteringen finns samlade i koncernens finanspolicy.

Grundläggande för vår kontrollmiljö är den företagskultur som är etablerad i koncernen och som ledare och anställda verkar i. Vi jobbar aktivt med kommunikation och utbildning avseende de värdegrunder som beskrivs i ett internt, gemensamt dokument som binder samman affärsområdet och utgör en viktig del av den gemensamma kulturen.

Riskbedömning

Risker avseende den finansiella rapporteringen utvärderas och övervakas av styrelsen som helhet. Granskningen av delårsrapporter och årsredovisning sker på så sätt att revisionskommittén i god tid före publicering, och därtill föregående styrelsemöte, ges tillgång till relevant underlag. Rapporterna går sedan igenom i detalj på styrelsemötet. Finansdirektören är föredragande av koncernens resultat och finansiella ställning på styrelsemötet och är naturligtvis tillgänglig för eventuella frågor.

Styrelsen granskar också de mest väsentliga redovisningsprinciper som tillämpas i koncernen avseende den finansiella rapporteringen, liksom väsentliga förändringar av sådana principer. De externa revisorerna rapporterar till styrelsen vid behov och minst en gång per år.

Finansiell rapportering och information

Concordia Maritimes rutiner och system för informationsgivning syftar till att förse marknaden med relevant, tillförlitlig, korrekt och aktuell information om koncernens utveckling och finansiella ställning. Vi har en informationspolicy som uppfyller de krav som ställs på ett noterat bolag. Finansiell information lämnas regelbundet i form av:

- Delårsrapporter
- Årsredovisning
- Pressmeddelanden om nyheter som kan påverka aktiekursen
- Hög tillgänglighet till samtliga intressenter via telefon och mail.
- Möten med finansanalytiker och investerare
- Samtliga rapporter och pressmeddelanden publiceras på koncernens hemsida www.concordiamaritime.com.

Utvärdering av styrelsens arbete

Under ledning av vice styrelseordföranden genomför styrelsen årligen en utvärdering av sitt arbete. Utvärderingen avser arbetsformer och arbetsklimat, inriktningen för styrelsens arbete samt tillgång till och behovet av särskild kompetens i styrelsen. Utvärderingen används som ett hjälpmedel att utveckla styrelsens arbete, och utgör därutöver ett underlag för valberedningens nomineringsarbete.

Revisionskommitté

För att ytterligare förstärka styrning och uppföljning kopplat till den finansiella rapporteringen har styrelsen beslutat att skapa en revisionskommitté. Revisionskommittén är ett beredande utskott för styrelse och utses av styrelsen för att stödja styrelsen i sitt uppföljningsansvar. Den består av minst två ledamöter, varav styrelsen utser en som ordförande. Under 2016 var Michael Löw ordförande och Stefan Bocker ledamot.

Ersättningskommitté

I styrelsen finns en ersättningskommitté som lämnar förslag på ersättningsriktlinjer för koncernledningen avseende:

- Mål och grunder för beräkning av rörlig ersättning
- Förhållandet mellan fast och rörlig lön
- Förändringar i fast eller rörlig lön
- Kriterier för utvärdering av rörlig lön, långsiktiga incitament, pensionsvillkor och andra förmåner

Kommittén beslutar om lön och övriga anställningsvillkor för verkställande direktören. Kommittén har under året bestått av styrelsens ordförande, Carl-Johan Hagman och ledamoten Helena Levander. Under 2016 har kommittén träffats två gånger.



Bolagsstyrningen under 2016

Styrelsens arbete under året

Styrelsen höll under året sju ordinarie möten och ett konstituerande möte. Samtliga möten utom ett hölls i Göteborgsområdet. Vid de ordinarie styrelsemötena redogör finansdirektören för koncernens resultat och finansiella ställning, inklusive utsikter för de kommande kvartalen. VD behandlar marknadssituationer, fartygens sysselsättning, affärsplan, investeringar, etableringar av nya verksamheter samt förvärv och avyttringar. Bolagets revisor deltog vid styrelsemötet i januari 2017 när bokslutskommunikén för 2016 godkändes.

Samtliga sammanträden under året har följt en godkänd dagordning, som tillsammans med dokumentation för varje punkt på dagordningen tillhandahållits ledamöterna en vecka innan styrelsemötena. Henrik Hallin har varit sekreterare vid samtliga styrelsemöten utom ett. Viktiga frågor under året har bland annat berört strategi, marknadsbedömningar, finansiering och finansiella risker.

Oberoende

Styrelsen har bedömts uppfylla såväl Börsens regelverk som kodens krav på oberoende. Samtliga av årsstämman valda ledamöter utom ledamöterna Dan Sten Olsson och Carl-Johan Hagman bedömdes av valberedningen inför årsstämman 2016 oberoende gentemot såväl de större ägarna som gentemot bolaget och bolagsledningen.

Carl-Johan Hagman bedöms beroende gentemot Concordia Maritimes stora ägare då han innehar en ledande funktion inom

Stena Sfären. Dan Sten Olsson anses som beroende styrelseledamot i förhållande till Concordia Maritimes genom sin ägarposition i Stena Sfären som innehar cirka 52 procent av kapitalet och 73 procent av totala röstvärdet i Concordia Maritime.

Valberedning

Inför stämman 2017 består valberedningen av Carl-Johan Hagman (Styrelsens ordförande), Arne Lööv (4:e AP fondens representant), Martin Svalstedt (Stena Sessans representant) och representerade 1 september 2016 cirka 77 procent av aktieägarnas röster. Valberedningens sammansättning meddelades på Concordia Maritimes webbplats den 25 oktober 2016. Under 2016 har valberedningen haft 2 möten och därutöver ett antal telefonkontakter.

Styrelsemöten 2016

28 januari	Bokslut
26 april	Kvartalsrapport, Q1 Konstituerande styrelsemöte
29 juni	Extra telefonmöte
28 juli	Kvartalsrapport, Q2
15 september	Extra telefonmöte
9 november	Kvartalsrapport, Q3
15 december	Budget

Årsstämman 2016

Årsstämman ägde rum den 26 april 2016. Vid stämman närvarade 92 aktieägare, personligen eller genom ombud, vilka representerade 76,90 procent av rösterna. Samtliga styrelseledamöter valda av stämman var närvarande. På plats fanns även bolagets revisor och ledamöterna i valberedningen. Några av de beslut stämman fattade var följande:

- Att i enlighet med styrelsens förslag besluta om att en utdelning om 0,5 SEK/aktie ska utgå för 2015.
- Att årsarvode till styrelsen exklusive reseersättningar ska utgå med SEK 1 925 000, att förändrat fördelas med SEK 400 000

till ordföranden och vice ordföranden och med SEK 225 000 vardera till styrelseledamöter som inte är anställda i koncernen, ordförande i ersättningsutskott respektive revisionsutskott SEK 50 000 och övrig ledamot SEK 30 000 samt att revisorerna ska erhålla ersättning för skäliga kostnader enligt räkningar baserade på verklig tidsåtgång för uppdragets fullgörande.

- Principer för ersättnings- och anställningsvillkor för VD och övriga medlemmar i koncernledningen.
- Rutiner för valberedningens tillsättande och arbete.

Operativ styrning under 2016

En stor del av det dagliga operativa arbetet i form av befraktning och bemanning köps in av närstående leverantörer, huvudsakligen Stena Bulk, Stena Weco och Northern Marine Management (NMM). Stena Bulk och Stena Weco står för befraktning och operation av våra fartyg medan NMM hanterar bemanning, drift och löpande underhåll.

Ur ett styrningsperspektiv är Concordia Maritimes främsta uppgift att följa upp och utvärdera att ingångna avtal följs i enlighet med ingångna överenskommelser.

Dialogen med Stena Bulk, Stena Weco och NMM är tät och i princip daglig, med formell avstämning kvartalsvis. I slutet av varje år sker en större uppföljning och utvärdering av samarbetet.

Befraktning och operation

Samarbetet med Stena Bulk och Stena Weco kring befraktning och operation grundas i ett avtal mellan bolagen som följs upp och utvärderas en gång per år. Läs mer om avtalet i not 21.

Stena Bulk och Stena Weco sköter den dagliga operationen av fartygen, den löpande kontakten med kunderna samt agerar mellanhand i samband med olika typer av kontroller och inspektioner. Rapporteringen är formaliserad och till de viktigaste inslagen hör regelbundna rapporter om intjäning, utfall på vinstdelningsklausuler samt kostnadsuppföljning.

Bemanning, drift och löpande underhåll

Samarbetet med NMM omfattar tjänster kring bemanning, drift och löpande underhåll. NMM sköter även kontakten med klassningssällskap i samband med deras kontroll.

Även detta samarbete följs upp och utvärderas på årsbasis. Till grund för utvärderingen ligger bland annat uppföljning av budget samt uppfyllelse av satta mål.

Kontroll och inspektion av fartyg

Sjöfart i allmänhet och tanksjöfart i synnerhet är förknippat med ett omfattande regelsystem. Utöver ägarens egna kontroller utförs årligen ett flertal kontroller av olika aktörer; kunder, klassningssällskap, hamnmyndigheter och flaggstat. Till stora delar liknar kontrollerna varandra; fartygen granskas operationellt, tekniskt, maskinellt och säkerhetsmässigt. En del av inspektionerna är planerade, andra sker utan förvarning. Resultaten rapporteras till berörda myndigheter, ägaren och, i vissa fall, även till kunden.

Omfattande granskning och egenkontroll

Flaggstatens kontroll

Varje fartyg måste registreras som hemmahörande i ett visst specifikt land. Ägaren förbinder sig därigenom att följa de lagar och regler som landet upprättat. Vid flaggstatskontrollen säkerställs att fartyget uppfyller gällande lagar och föreskrifter.

Hamnmyndighetens kontroll

Hamnstatskontroll är en inspektion av utländska fartyg som angör en nations hamn. Avsikten är att kontrollera att fartygen lever upp till ställda krav, att besättningen har rätt kompetens, och att de internationella regelverken (SOLAS, MARPOL och STCW) efterlevs.

Klassningssällskapets kontroll

Klassningssällskapets inspektioner sker på årsbasis eller efter reparation/modifiering. Vart femte år sker dessutom en mer omfattande kontroll i docka. Särskild vikt läggs vid att undersöka bland annat material i skrov och maskineri, underhållsrutiner och kvalitetsnivån på utförda varvsarbeten.

Vetting – kundens egen kontroll

Vetting utförs av kunden själv eller av denne utsedda inspektörer. Ägaren bjuder in till kontrollerna, som oftast sker i samband med lossning. Kontrollerna är mycket omfattande. Inspektionerna sker utifrån ett standardiserat formulär och resultaten delas mellan oljebolagen via databaser. Vid allvarligare brister kan kunden välja att bryta kontraktet till dess

att bristerna är åtgärdade och ny vetting är utförd. Systemet gör det möjligt för oljebolagen att kontinuerligt kontrollera huruvida fartygen möter deras interna kriterier, utan att själva behöva inspektera fartygen.

Ägarens egen kontroll

NMM gör regelbundet planerade, omfattande inspektioner för att kontrollera förhållandena ombord och fartygens kondition. Detta dokumenteras i kvartalsvisa rapporter och varje månad sammanställs även en rapport över vetting-inspektioner ombord Concordia Maritimes fartyg.

Tillsammans med NMM har Concordia Maritime sedan möten varje kvartal, där man går igenom samtliga fartyg i flottan. Då behandlas allt från intjäning, operation och dockningar till arbetet med hälsa, miljö och säkerhet.

Styrelse



CARL-JOHAN HAGMAN

Född 1966. Styrelseledamot sedan 2012. Ordförande. Ordförande ersättningskommittén. Jur kand.

VD Stena Rederi AB, med ansvar för Stena AB-koncernens shippingverksamhet.

Bakgrund Tidigare VD för Walleniusrederierna, Stockholm, Eukor Car Carriers, Seoul, Rederi AB Transatlantic, Skärhamn och Höegh Autoliners AS, Oslo.

Övriga uppdrag Styrelseledamot Höegh Autoliners AS och Gard P&I Ltd.

Speciella kompetenser Har erfarenhet inom sjöfart, sjörättsjurist, sjöofficer och 20 års Asienerfarenhet.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



STEFAN BROCKER

Född 1966. Styrelseledamot sedan 2007. Ledamot revisionskommittén. Jur kand.

Bakgrund Advokat, delägare och tidigare Managing Partner, Mannheimer Swartling Advokatbyrå AB.

Övriga uppdrag Ordförande i Mannheimer Swartlings Shipping Group, styrelseledamot European Maritime Lawyers Organization, honorärkonsul Grekland. Styrelseledamot i Handelshögskolans råd.

Speciella kompetenser Rederijuridik. Har varit verksam som jurist inom sjöfart och offshore i närmare 20 år.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



HELENA LEVANDER

Född 1957. Styrelseledamot sedan 2014. Ledamot ersättningskommittén. Civilekonom.

Bakgrund Grundare och ordförande Nordic Investor Services AB, ett rådgivningsföretag inom ägarstyrning.

Övriga uppdrag Styrelseledamot Medivir AB, Stampen AB, Recipharm AB och NeuroVive Pharmaceutical AB.

Speciella kompetenser Har lång erfarenhet från finansbranschen genom bla ledande positioner inom SEB, Nordea Asset Management, Odin Fonder och NeoNet. Har sedan 2003 haft uppdrag i ett flertal styrelser såväl börsnoterade, statliga som privata bolag.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 10 000



MICHAEL G:SON LÖW

Född 1951. Styrelseledamot sedan 2012. Ordförande revisionskommittén. Civilekonom.

Bakgrund Tidigare VD och koncernchef Preem AB samt i Conoco Inc i ett flertal ledande positioner i Norden och internationellt.

Övriga uppdrag Styrelseledamot Preem AB, Boliden AB, Stena Bulk AB, Sv. Näringsliv, vice ordf. IKEM AB och Sv/Ryska Handelsk. Ordf. RecondOil AB. Ledamot i Kungliga Ingenjörsvetenskapsak., Chalmers Rådgivande Kom., Sv. EnergiEk. Förening samt Nätverket Olja&Gas.

Speciella kompetenser Varit verksam inom oljeindustrin i 38 år. Tillför kunskap inom energi, raffinaderi, trading, shipping och finansiella frågor.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



MORTEN CHR. MO

Född 1948. Styrelseledamot sedan 2000. Diplom-ekonom BI (Oslo) och IMDE (PED) Lausanne.

Bakgrund Direktör/ordförande i Quillfeldt Rönneberg & Co, Leif Höegh & Co AS, Havtor Management AS, VD Stemoco Shipping AS och Lorentzen & Stemoco AS.

Övriga uppdrag Styrelseledamot CellVision AS, Bass Pte Ltd. Malaysia och Hadeland Maskin AS.

Speciella kompetenser Bakgrund som skeppsmäklare, ägare och delägare i olika rederier och aktiv/investerare i startup-företag.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



DAN STEN OLSSON

Född 1947. Styrelseledamot och tidigare ordförande sedan 1984. Civilekonom.

VD och koncernchef Stena AB.

Övriga uppdrag Ordförande Stena Line Holding BV, Stena Metall AB, Stena Sessan AB. Vice ordförande Sveriges Redareförening.

Speciella kompetenser Gedigen shippingkunskap med erfarenhet som VD och koncernchef för Stena-koncernen sedan 1983.

Aktieinnehav i Concordia Maritime Via bolag.



MATS JANSSON

Född 1945. Styrelseledamot sedan 2005. Fil kand.

Bakgrund Tidigare VD och koncernchef Argonaut och NYKCool AB.

Övriga uppdrag Ordförande i Argonaut AB. Styrelseledamot i MGA Holding AB, Hexicon AB och Chinsay AB.

Speciella kompetenser Har sin historia i tankbranschen och hela sitt yrkesverksamma liv i sjöfart. Besitter god kunskap och har stor erfarenhet av de finansiella aspekterna på sjöfart.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0

Styrelsens närvaro och ersättning

	Oberoende ²⁾	Totalt arvode, kr ³⁾	Närvaro
Carl-Johan Hagman ¹⁾	Beroende	450 000	9
Stefan Bocker ⁴⁾	Oberoende	430 000	9
Dan Sten Olsson	Beroende	225 000	3
Helena Levander ¹⁾	Oberoende	255 000	9
Michael G:son Löw ⁴⁾	Oberoende	275 000	9
Mats Jansson	Oberoende	225 000	8
Morten Chr Mo	Oberoende	225 000	9
Alessandro Chiesi, arbetstagarrepresentant	Oberoende	25 000	5
Daniel Holmgren, arbetstagarrepresentant	Oberoende	25 000	7
Mahmoud Sifaf, suppleant, arbetstagarrepresentant	Oberoende	25 000	6

1) Ingår i ersättningskommittén.

2) Oberoende definieras som oberoende av företaget, dess ledning och större ägare.

3) Ersättning till styrelsen bestäms av årsstämman och utgår till styrelseledamöter i Concordia Maritime.

4) Ingår i revisionskommittén.

Revisor

Jan Malm, Auktoriserad revisor KPMG. Uppdrag sedan 2014.

Arbetstagarrepresentanter



ALESSANDRO CHIESI

Född 1966. Arbetstagarrepresentant. Sjöingenjör. Anställd i Stenakoncernen sedan 1996. Styrelseledamot sedan 2016.

Övriga uppdrag Sjöbefälsföreningen, Klubbordförande Sjöbefälsföreningen i Stena Line. Sjöbefälsföreningen. Styrelseledamot. Arbetstagarrepresentant i Stena AB och i Stena Line Scandinavia AB.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



DANIEL HOLMGREN

Född 1979. Arbetstagarrepresentant. Anställd i Stenakoncernen sedan 2002. Styrelseledamot sedan 2013.

Övriga uppdrag Representantskapsledamot SEKO Sjöfolk, 1:e vice Klubbordförande SEKO Sjöfolk i Stena Line, Arbetstagarrepresentant i Stena Marine Management AB, Suppleant Stena Line Scandinavia AB.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



MAHMOUD SIFAF

Född 1962. Arbetstagarrepresentant. Suppleant sedan 2014. Anställd i Stenakoncernen sedan 1986.

Övriga uppdrag Styrelseledamot i SEKO Sjöfolk. SEKO Sjöfolk, Klubbordförande Stena Line. SEKO Sjöfolk, Representant i LO – Väst Distrikt. Styrelseledamot Sjöfartsverket Rosenhill. Arbetstagarrepresentant i Stena AB samt Stena Line Scandinavia AB.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0

Företagsledning



KIM ULLMAN

Född 1957. VD. Ekonom. Anställd sedan 2014 (i Stena sedan 1983).

Externa uppdrag Styrelseledamot Stena Sonangol Suezmax Pool. Ledamot i Svensk sjöfart, Bulk och Tanksektionen, Intertanko Council.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 20 000



OLA HELGESSON

Född 1968. Finansdirektör. Civilekonom. Anställd sedan 2014 (i Stena sedan 2011).

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



BARBARA OEUVRAY

Född 1966. VD, Concordia Maritime AG. Swiss Certified Finance and Accounting Specialist. Anställd sedan 2005 (i Stena sedan 1989).

Externa uppdrag Styrelseledamot MISL (Maritime Insurance Solutions Ltd.)

Aktieinnehav i Concordia Maritime 12 500



N. ANGELIQUE BURGESS

Född 1965. VD, Concordia Maritime (Bermuda) Ltd. Bachelor of Science, Management Studies. Anställd sedan 2010.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0

Definitioner

Arbitrage Utnyttjandet av obalanser i priser mellan två eller fler marknader.

Avskrivning Det räkenskapsmässiga avdrag, som görs i ett bolags bokslut för att kompensera slitage och åldrande på företagets fartyg och inventarier.

Direktavkastning Utdelning per aktie dividerat med årets genomsnittliga börskurs.

EBITDA¹⁾ (Earnings Before Interest Tax Depreciation and Amortization) Resultat före finansnetto, skatter och avskrivningar.

High potential near miss Incident som skall kunna ha resulterat i allvarligare olycka.

Kassaflöde från rörelsen¹⁾ Resultat efter finansnetto plus avskrivningar minus betald skatt (kassaflöde före förändring i rörelsekapital och investeringar och före effekt av fartygsförsäljningar).

Lost Time Injury (LTI) Olycka som leder till att en enskild person är oförmögen att utföra sina arbetsuppgifter eller återgå till ett planerat arbetsskift dagen efter olyckan såvida orsaken till detta inte är försenad medicinsk behandling i land. Även dödsfall omfattas.

Lost Time Injury Frequency (LTIF) Mått på säkerhetsresultat i form av antalet LTI per miljoner exponeringstimmar i mantimmar ($LTIF = LTI \times 1\,000\,000 / \text{exponeringstimmar}$).

Materiella skador En händelse som leder till skador på fartyget och/eller fartygsutrustning som kostar mer än 2 000 US-dollar att reparera (exkluderar systemfel/fel på utrustning).

Medical Treatment Case (MTC) Arbetsrelaterad skada som kräver behandling av läkare, tandläkare, kirurg eller kvalificerad sjukvårdspersonal. MTC innefattar inte LTI, RWC, inläggning på sjukhus för observation eller rådgivande konsultation hos läkare.

Restricted Work Case (RWC) En skada som leder till att en enskild person blir oförmögen att utföra normala arbetsuppgifter under ett planerat arbetsskift eller tillfälligt eller permanent får andra arbetsuppgifter dagen efter skadan.

Räntabilitet på eget kapital¹⁾ Årets resultat i procent av genomsnittligt eget kapital.

Räntabilitet på totalt kapital¹⁾ Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader i procent av genomsnittlig balansomslutning.

Räntabilitet på sysselsatt kapital¹⁾ Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader i procent av genomsnittligt sysselsatt kapital. Sysselsatt kapital avser balansomslutning minskad med icke räntebärande skulder inklusive uppskjuten skatteskuld.

P/E-tal¹⁾ Börskurs på bokslutsdagen i relation till vinst per aktie efter skatt.

Soliditet¹⁾ Eget kapital i procent av balansomslutningen.

Spotmarknad (öppna marknaden) Uthyrning av fartyg för varje enskild resa, där fraktraterna fluktuerar i princip dagligen. Redaren betalar bunkerolja och hamnavgifter.

Tidsbefraktning (timecharter) Redare hyr ut sitt fartyg komplett och bemannat över en längre period till fasta rater. Den som hyr fartyget betalar för bunkerolja och hamnavgifter.

Kontakt

Kim Ullman
Verkställande direktör
Tel 031-85 50 03
eller 0704-85 50 03
kim.ullman@
concordiamaritime.com

Ola Helgesson
Finansdirektör
Tel 031-85 50 09
eller 0704-85 50 09
ola.helgesson@
concordiamaritime.com

Concordia Maritime AB (publ)
405 19 Göteborg
Tel 031-85 50 00
Org.nr 556068-5819
Säte Göteborg

Concordia Maritime AG
Bahnhofplatz
CH-6300 Zug
Schweiz

Concordia Maritime
(Bermuda) Ltd
Belvedere Building
69 Pitts Bay Road
Hamilton Pembroke
HM08 Bermuda

www.concordiamaritime.com

Årsstämma och informationstillfällen

Årsstämma

Årsstämman kommer att hållas på Gothia Towers, Göteborg den 25 april 2017 klockan 13:00. På årsstämman lämnas även delårsrapporten för första kvartalet 2017.

Deltagande

Aktieägare som vill delta i årsstämman ska dels vara införd i aktieboken som förs av Euroclear AB senast den 19 april 2017, dels anmäla sig till bolaget under adress:

Concordia Maritime AB
405 19 Göteborg

e-mail: arsstamma@concordiamaritime.com
senast 19 april 2017.

Utdelning

Styrelsen föreslår en utdelning om 0,5 SEK/aktie.

Förvaltarregistrerade aktier

För att äga rätt att delta i årsstämman måste aktieägare som låtit förvaltarregistrera sina aktier genom banks notariatavdelning eller enskild fondhandlare, tillfälligt inregistrera aktierna i eget namn hos Euroclear AB. Aktieägare som önskar sådan omregistrering måste underrätta förvaltare om detta i god tid före 19 april 2017.

Rapporteringsstillfällen

Delårsrapporten för de första tre månaderna publiceras den 25 april 2017, halvårsrapporten kommer att publiceras den 15 augusti och niomånadersrapporten den 9 november 2017.



Solberg • Tryck: Falk Graphic

Foto: Lars Ardarve, Christian Badenfelt, Tommy Chia, Michael Cooper, Simon Hammarlund, Artem Kochin, Pavel Kuznetsov, Thomas Kohnle, Hampus Lindeberg, Peter Mild, Silverbullet, Sarvech K Sharma, Conny Wickberg, iStockphoto, Getty Images m fl.

1) Alternativa nyckeltal enligt ESMA:s riktlinjer.

Concordia Maritime AB (publ)
405 19 Göteborg
Tel 031-85 50 00
www.concordiamaritime.com
Org. nr. 556068-5819
Säte Göteborg, Sverige

CONCORDIA
MARITIME 